

J
103
H7

Canada. Parliament.
House of Commons.
Standing Committee on
Transport.

33-1	Minutes of proceedings.
<small>DATE</small>	<small>NAME - NOM</small>
T7	

J
103
47
33-1
T7
A1
no. 40-47

transporta

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 40

Monday, November 25, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 40

Le lundi 25 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

WITNESSES:

(See back cover)

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Howard Crosby
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Thomas Suluk
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Joe Reid
Bill Rompkey

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 70(6)(b)

On Monday, November 25, 1985:

Joe Reid replaced Thomas Suluk;
Thomas Suluk replaced Joe Reid;
Howard Crosby replaced Vincent Dantzer.

Conformément à l'article 70(6)b) du Règlement

Le lundi 25 novembre 1985:

Joe Reid remplace Thomas Suluk;
Thomas Suluk remplace Joe Reid;
Howard Crosby remplace Vincent Dantzer.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, NOVEMBER 25, 1985
(51)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day in Halifax, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Howard Crosby, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Thomas Suluk, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Moe Mantha.

Other Member present: John Crosbie.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: From the Atlantic Provinces Transportation Commission: George A. Key, Chairman; Craig S. Dickson, General Manager; Ramsay Armitage, Assistant General Manager. *From the Prince Edward Island Potato Marketing Board:* John Robinson, Vice-President, Eric Robinson Inc.; Gerry Fougere, Director of Transportation. *From the Atlantic Provinces Trucking Association:* Don Drury, President; Terry Ivany, Chairman; Dale Elliott, Executive Director; Graham Thompson, President, Thompson's Transfer. *From the Saint John Port Development Commission:* Hugh H. McLellan, Chairman. *From the Atlantic Provinces Economic Council:* R.A. McCulloch, Chairman; W.E. Belliveau, Vice-Chairman—Nova Scotia. *From the Nova Scotia Forest Products Association:* Dale Sproule, First Vice-President; Lorne Etter, Executive Director. *From the Town of Channel—Port-aux-Basques:* Marina Samms, Industrial Promotions Officer, Gateway Association for Transportation and Employment. *From the Stephenville Transportation Commission:* Bob Byrnes, Chairman; John Burnham, Commission Member. *From Acadia University:* Léo Paul Dana, Professor. *From the Nova Scotia League for Equal Opportunities:* Raleigh Orr, Chairman; Paul Shields, Provincial Coordinator. *From the Halifax Board of Trade:* John Landry, Chairman, Transport Committee; Camille Gallant, Director of Liaison; Jack Bathurst, Chairman, Port and Harbour Sub-Committee. *From the Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Fredericton Chamber of Commerce:* Fred Beairsto, Committee Member. *From the Corner Brook Chamber of Commerce:* David L. Gillard, President; Brian K. Wentzell, Past President and Chairman, Transportation Committee. *From the Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University:* Mary R. Brooks, Associate Professor, School of Business; John Gratwick, Director. *From Atlantic Canada, United Auto Workers:* Larry Wark.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 25 NOVEMBRE 1985
(51)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 heures à Halifax, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Howard Crosby, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Thomas Suluk, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Moe Mantha.

Autre député présent: John Crosbie.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique: George A. Key, président; Craig S. Dickson, directeur général; Ramsay Armitage, directeur général adjoint. *De la Commission des marchés de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard:* John Robinson, vice-président, Eric Robinson Inc.; Gerry Fougere, directeur des transports. *De l'Association canadienne de camionnage des provinces de l'Atlantique:* Don Drury, président; Terry Ivany, président; Dale Elliott, directeur exécutif; Graham Thompson, président, Thompson's Transfer. *De la Commission de développement du port de Saint-Jean:* Hugh H. McLellan, président. *Du Conseil économique des provinces de l'Atlantique:* R.A. McCulloch, président; W.E. Belliveau, vice-président—Nouvelle-Écosse. *De l'Association des produits forestiers de la Nouvelle-Écosse:* Dale Sproule, premier vice-président; Lorne Etter, directeur exécutif. *De la municipalité de Channel—Port-aux-Basques:* Marina Samms, agent de promotion industrielle, Gateway Association for Transportation and Employment. *De la Commission des transports de Stephenville:* Bob Byrnes, président; John Burnham, membre de la Commission. *De l'université Acadia:* Léo Paul Dana, professeur. *De la Nova Scotia League for Equal Opportunities:* Raleigh Orr, président; Paul Shields, coordinateur provincial. *Du Board of Trade de Halifax:* John Landry, président, Comité des transports; Camille Gallant, directeur de liaison; Jack Bathurst, président, Sous-comité du port et du havre. *Du Comité mixte des transports de la ville et de la Chambre de commerce de Fredericton:* Fred Beairsto, membre du Comité. *De la Chambre de commerce de Corner Brook:* David L. Gillard, président; Brian K. Wentzell, anciennement président et président du Comité des transports. *Du Centre de transports de la Marine canadienne de l'Université de Dalhousie:* Mary R. Brooks, chargée de cours, Ecole commerciale; John Gratwick, directeur. *De l'Atlantic Canada, United Auto Workers:* Larry Wark.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

George A. Key made an opening statement and with Craig S. Dickson and Ramsay Armitage answered questions.

John Robinson and Gerry Fougere made opening statements and answered questions.

Don Drury made an opening statement and with Terry Ivany and Graham Thompson answered questions.

Hugh H. McLellan made an opening statement and answered questions.

R.A. McCulloch made an opening statement and with W.E. Belliveau answered questions.

Dale Sproule and Lorne Etter made opening statements and answered questions.

Marina Samms made an opening statement and answered questions.

Bob Byrnes read an opening statement and with John Burnham answered questions.

Léo Paul Dana made an opening statement and answered questions.

Raleigh Orr and Paul Shields made opening statements and answered questions.

John Landry made an opening statement and with Camille Gallant and Jack Bathurst answered questions.

Fred Beairsto read an opening statement and answered questions.

David L. Gillard made an opening statement and with Brian K. Wentzell answered questions.

Mary R. Brooks made an opening statement and with John Gratwick answered questions.

Larry Wark made an opening statement and answered questions.

At 5:32 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:00 o'clock a.m., Tuesday, November 26, 1985.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.)*

George A. Key fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, Craig S. Dickson et Ramsay Armitage répondent aux questions.

John Robinson et Gerry Fougere font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

Don Drury fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, Terry Ivany et Graham Thompson répondent aux questions.

Hugh McLellan fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

R.A. McCulloch fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et W.E. Belliveau répondent aux questions.

Dale Sproule et Lorne Etter font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

Marina Samms fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Bob Byrnes lit une déclaration préliminaire, puis lui-même et John Burnham répondent aux questions.

Léo Paul Dana fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Raleigh Orr et Paul Shields font une déclaration préliminaire et répondent aux questions.

John Landry fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, Camille Gallant et Jack Bathurst répondent aux questions.

Fred Beairsto lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

David L. Gillard fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Brian K. Wentzell répondent aux questions.

Mary R. Brooks fait une déclaration préliminaire, puis elle-même et John Gratwick répondent aux questions.

Larry Wark fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 17 h 32, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 26 novembre 1985, à 9 heures.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, November 25, 1985

• 0900

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for purposes of taking evidence, and I see the first witnesses—or parts of them anyway—are in the audience. I would like to call the Atlantic Provinces Transportation Commission. I understand Mr. Key, the chairman, will be making his report along with Mr. Dickson and Mr. Armitage. So if you could come to the table . . . We have an overview, colleagues. This brief we did receive in Ottawa; our staff has looked at it. They have an executive summary that I think they want to do. Would you please come to the table, whoever is going to do it?

You have an executive summary, which I gather you want to skip over quickly. Mr. Key, I know who some of these gentlemen are, but for the purposes of my colleagues, would you introduce those with you at the table and tell us what you want to do? We certainly do not want you to go over the details of your full brief, which has been gone over. How you want to handle the executive summary is up to you.

Mr. George A. Key (Chairman, Atlantic Provinces Transportation Commission): Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Chairman, my name is George Key. I am the chairman of the Atlantic Provinces Transportation Commission. I have with me Craig Dickson, who is the manager of the Atlantic Provinces Transportation Commission, and also Ramsay Armitage, who is the assistant manager.

Since we are the first group you are going to hear from, we would like to take the opportunity to welcome you and the members of your committee to Atlantic Canada. We would like to thank you for the opportunity to appear before you to present the views of the Atlantic Provinces Transportation Commission on the government's white paper on transportation reform.

It is not our intention, as you suggested, to go through the brief; rather, I would like to make a few brief comments and then we would be willing to endeavour to answer any questions you might have. Either Mr. Dickson or Mr. Armitage will be able to handle the questions. Thank you.

The Chairman: That is fine.

Mr. Key: The Atlantic Provinces Transportation Commission is an advisory body to manufacturers, producers, business in general, trade groups, and provincial governments in the four Atlantic provinces. Its mandate is to seek for this region of Canada the best possible transportation rates and services in order to permit the products of the Atlantic provinces to compete in the marketplaces of Canada and throughout the world. The Atlantic Provinces Transportation Commission's overall policy is formulated by a board of directors made up of 17 prominent business and professional persons plus four public servants, one from each province. The commission is

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 25 novembre 1985

Le président: Chers collègues, nous avons le quorum pour l'audition des témoins, et je vois dans la salle quelques-uns de nos premiers témoins. J'appelle la *Atlantic Provinces Transportation Commission*. Je crois que M. Key, président de la commission, va témoigner avec MM. Dickson et Armitage. Si vous voulez bien prendre place . . . Nous avons un résumé du mémoire que nous avons reçu à Ottawa et que notre personnel a étudié. Les témoins ont un résumé qu'ils désirent nous présenter. Veuillez prendre place à la table des témoins.

Vous avez un résumé que vous avez l'intention, je suppose, de nous présenter rapidement. Monsieur Key, je connais quelques-uns des messieurs qui vous accompagnent, mais à l'intention de mes collègues, pourriez-vous les présenter et nous dire comment vous entendez procéder? Nous ne voulons certainement pas un exposé détaillé du mémoire, qui a déjà été étudié. Quant au résumé, vous le présenterez comme vous l'entendrez.

M. George A. Key (président, Atlantic Provinces Transportation Commission): Merci beaucoup, monsieur le président. Je m'appelle George Key et je suis président de la *Atlantic Provinces Transportation Commission*. Je suis accompagné de Craig Dickson, directeur de la commission, ainsi que de Ramsay Armitage, directeur adjoint.

Puisque nous sommes les premiers témoins que vous entendez, j'en profite pour vous souhaiter la bienvenue, ainsi qu'aux membres de votre Comité, dans la région atlantique. Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de comparaître devant votre Comité pour exposer le point de vue de la *Atlantic Provinces Transportation Commission* sur le Livre blanc du gouvernement en matière de réforme des transports.

Nous n'avons pas l'intention, comme vous l'avez dit, de vous lire notre mémoire; je vais simplement faire quelques brefs commentaires, après quoi nous répondrons volontiers à vos questions du mieux que nous pourrons. Tant M. Dickson que M. Armitage seront en mesure de vous répondre. Merci.

Le président: C'est très bien.

M. Key: La *Atlantic Provinces Transportation Commission* est un organisme de consultation pour les manufacturiers, les producteurs, les entrepreneurs en général, les groupes commerciaux et les gouvernements provinciaux des quatre provinces Atlantiques. Son mandat est d'obtenir pour notre région les meilleurs tarifs et services possibles en matière de transport, afin que les produits des provinces Atlantiques puissent soutenir la concurrence sur les marchés canadiens et mondiaux. La politique générale de la *Atlantic Provinces Transportation Commission* est définie par un conseil d'administration composé de 17 représentants éminents de la communauté

[Text] funded solely by the governments of the four Atlantic provinces.

• 0905

To assist the commission in responding to the *Freedom to Move* paper, we sponsored a National Transportation Policy Conference in Halifax, Nova Scotia, on August 20. The commission has made a submission to the federal Minister of Transport on *Freedom to Move* and we understand that copies have been distributed to the members of your committee. While the contents of the submission reflect in a large measure the positions taken at the policy conference, the submission is made by the Transportation Commission on behalf of its Board of Directors.

We commend the Minister for his initiative in undertaking a review of transportation policy and regulations. While the Atlantic Provinces Transportation Commission supports many of the proposed changes, there are others which hold a potential for producing an adverse and negative impact upon this region of Canada.

As a body representing shippers of the Atlantic provinces, our commission must view the proposed policy changes in light of their known or anticipated impact upon the ability of Atlantic industry in this region to successfully compete in national and international markets and upon the economic growth and development of this region of Canada.

Atlantic Canada has had for several decades a serious problem with employment. Not only has the rate of unemployment continued to be high, but also the job losses due to plant closures have been severe in this region.

Companies whose home base is in Atlantic Canada have provided some of the best long-term employment opportunities for Atlantic Canadians. Many of these companies are not large by Canadian standards and they have the major part of their operations within the Atlantic provinces. It is this type of company that provides a major part of the stability in terms of jobs.

If economic activity and jobs are to be created and maintained in Atlantic Canada, companies must have, at the minimum, no major disadvantages in the cost components of production in marketing. Because of the greater distances to markets, transportation costs today are generally higher for Atlantic provinces companies.

To the extent that freight costs inhibit a company from expansion or to the extent that a disproportionately higher freight cost burden should cause the demise of a company in the Atlantic provinces, this would have significant impact on jobs and job creation in the Atlantic provinces.

Transportation's impact upon job creation and maintenance was rather dramatically highlighted by a Act program. This

[Translation] des affaires et des professions libérales, ainsi que de quatre fonctionnaires, représentant chacune des provinces. La commission est financée exclusivement par les gouvernements des quatre provinces Atlantiques.

Pour l'aider à préparer sa réponse au Livre blanc *Aller sans entraves*, la commission a organisé une conférence sur la politique nationale des transports, qui a eu lieu à Halifax, en Nouvelle-Écosse, le 20 août. La commission a en outre adressé un mémoire au ministre fédéral des Transports, et nous savons que les membres du Comité en ont reçu copies. Bien que le mémoire soit largement l'expression des positions présentées à la conférence nationale d'Halifax, le document a été rédigé par la Commission canadienne des transports, au nom du conseil d'administration.

Nous félicitons le ministre d'avoir entrepris cet examen de la politique des transports et des règlements qui en découlent. Bien que la *Atlantic Provinces Transportation Commission* appuie bon nombre des changements proposés, elle estime que d'autres pourraient avoir des conséquences néfastes et négatives pour notre région.

En tant qu'organisme représentant l'expéditeur des provinces Atlantiques, notre commission se doit de juger les propositions du Livre blanc du point de vue de leur incidence—supposée ou certaine—sur la capacité de l'industrie régionale à soutenir la concurrence sur les marchés national et international, ainsi que de leur incidence sur la croissance économique et le développement de la région.

L'emploi est depuis plusieurs décennies un problème chronique dans la région atlantique. Non seulement le taux de chômage reste élevé, mais la région a aussi perdu de très nombreux emplois à la suite de fermeture d'usines.

Ce sont les entreprises qui ont leur siège social dans la région atlantique qui, le plus souvent, offrent aux habitants des emplois à long terme. Ces entreprises ne sont souvent pas très grandes par rapport à la moyenne canadienne, et l'essentiel de leurs opérations sont concentrées dans les provinces Atlantiques. Ce sont ces entreprises qui fournissent le plus grand nombre d'emplois stables dans la région.

Si nous voulons susciter et maintenir l'activité économique et la création d'emplois dans la région atlantique, il faut au moins que ces entreprises ne soient pas sérieusement désavantagées en raison du coût des facteurs de production et de commercialisation. Parce qu'elles sont plus éloignées des marchés, les entreprises de la région atlantique doivent généralement absorber des coûts de transport plus élevés que les autres entreprises canadiennes.

Dans la mesure où le coût du transport des marchandises met un frein à l'expansion de ces entreprises, ou dans la mesure où un désavantage marqué dans le coût du transport des marchandises pourrait entraîner la faillite d'entreprises de la région atlantique, il pourrait en résulter un effet notable sur l'emploi et la création d'emplois dans la région.

L'importance du rôle des transports sur la création et le maintien des emplois a été démontrée de façon frappante dans

[Texte]

study revealed that the cancellation of the freight assistance program would result in a loss of over 12,000 jobs in the Atlantic region.

Because of the rather unique character of Canada as a nation, it has been necessary for successive governments to pursue policies designed to unite the nation and to encourage balanced economic growth and development. Transportation has been one such instrument employed.

The importance of transportation in regional economic development was emphasized and was also of concern to the Canadian premiers at their recent meeting in St. John's, Newfoundland. To this end, the premiers adopted the following resolution.

Whereas the importance of regional economic development has been agreed upon by all governments, we the provincial premiers call on the Government of Canada to incorporate in the proposed new National Transportation Act, in addition to an objective of commercial viability, the following:

1. Transportation is recognized as a key to regional economic development.
2. Commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized.

• 0910

Our commission supports the premiers' resolution and submits that the amendments to the existing national transportation policy found in section 3 of the National Transportation Act should be further amended to include a statement embodying the premiers' position respecting transportation and regional economic development.

In general, APTC supports the need for a review and revision in transportation policy and regulation. It supports in principle the family of dispute-settling mechanisms proposed in the policy paper. It supports the Minister's efforts to secure relaxation by the provinces of motor carrier regulations as set out in the federal-provincial agreement of February 27, 1985. It supports in general the proposed amendments to the Shipping Conferences Exemption Act. Subject to two important caveats pertaining to the granting of waivers and the application of duty to non-Canadian ships, the commission supports the proposed amendments to the Canada Shipping Act.

Areas of concern in the policy paper embrace, first and foremost, the need to recognize as part of national transportation policy that transportation is a key to regional economic development. Provision must be made for third party appeals of confidential rail rate contracts. Confidential rail rate

[Traduction]

une étude menée en 1983 dans le cadre du Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique. L'étude a révélé que si l'on mettait fin au programme de subventions au transport des marchandises, la région atlantique perdrait plus de 12,000 emplois.

Le caractère unique de la nation canadienne a obligé les gouvernements successifs à poursuivre des politiques encourageant l'unité nationale et à promouvoir une croissance et un développement économiques équilibrés. La politique des transports en est un exemple.

Les premiers ministres des provinces canadiennes, en réunion récemment à Saint-Jean de Terre-Neuve, ont insisté, avec quelque inquiétude, sur l'importance du rôle des transports pour l'expansion économique régionale. Ils ont adopté la résolution suivante:

Attendu que tous les gouvernements ont convenu de l'importance de l'expansion économique régionale, nous, premiers ministres des provinces, demandons au gouvernement du Canada d'inclure dans la nouvelle Loi nationale sur les transports, outre l'objectif de viabilité commerciale, le principe suivant:

1. Les transports sont reconnus en tant qu'éléments essentiels de l'expansion économique régionale.
2. Les objectifs d'expansion économique régionale doivent venir équilibrer le principe de viabilité commerciale des voies de transport, afin de permettre la réalisation du potentiel économique de chacune des régions.

Notre commission appuie la résolution des premiers ministres et est d'avis que les amendements proposés à la politique actuelle et qui se rapportent à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports doivent être modifiés davantage, de façon à comporter la position des premiers ministres provinciaux au sujet du transport et du développement économique régional.

En général, l'*Atlantic Provinces Transportation Commission* estime, elle aussi, qu'il est nécessaire de réexaminer la politique et la réglementation des transports. Elle appuie donc l'adoption d'un mécanisme de règlement des conflits tel qu'indiqué dans l'énoncé de politique. Elle appuie aussi les efforts déployés par le ministre afin d'obtenir un assouplissement, par les provinces, des règlements portant sur les transporteurs automobiles et figurant dans l'entente fédérale-provinciale du 27 février 1985. Elle appuie les amendements proposés à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Sous réserve de deux choses importantes, c'est-à-dire l'accord de désistement et l'imposition de droits de douanes à des navires non canadiens, la commission est d'accord avec les amendements proposés à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Ce qui nous préoccupe avant tout par rapport au document, c'est le besoin de reconnaître que les transports constituent un élément fondamental du développement économique régional. Il faut donc prévoir un mécanisme quelconque permettant à des tiers d'en appeler de contrats ferroviaires accordés à des

[Text]

contracts must neither impede the opportunity to Atlantic provinces shippers to receive rebates nor reduce the benefits under the Atlantic region freight assistance program.

Monitoring the effects of the new policy and, in particular, confidential contracts must be an ongoing one so that appropriate changes can be made where necessary in order to ensure that economic activity and development in this region will not be jeopardized. Shipper groups must be permitted on behalf of their members to negotiate with a carrier for rates and services without becoming subject to the combines legislation, and when the new regulatory agency considers applications for abandonment of rail lines, it should be governed by roughly the same criteria as are presently found in section 254(3) of the Railway Act.

The Chairman: Thank you, Mr. Key.

If there are no supplementary remarks from Mr. Dickson and Mr. Armitage, we could start the questioning. So Mr. Benjamin, take it away, for a while.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, the very word "confidential" in the matter of confidential freight rates, is that not enough to scare you? What is to prevent a railroad, for example, that has a lot of other interests, let us say CP Rail and Cominco, what is to prevent them from giving Cominco a really good confidential rate which other mining companies cannot find out about? You know, it is a secret; it is done under the table, the business of rebates. It used to be called kickbacks, and it used to be illegal. But are you not just opening up a jungle by even considering confidential contracts, confidential rates?

Mr. Craig S. Dickson (General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): Mr. Chairman, in answer to Mr. Benjamin's question, we have expressed concern about the introduction of confidential rail rate contracts. There are, however, shippers in Atlantic Canada who are in favour of and support confidential rail rate contracts. We have tried to suggest to the committee and to the Minister that there should be a number of steps to minimize the risk of problems with confidential contracts. We are suggesting and urging the committee to have a right of third party appeal to confidential contracts.

• 0915

We are asking that the aspect of public information on confidential contracts be patterned after the United States legislation. Perhaps you know that the Staggers Rail Act of the United States requires that the publisher of a confidential contract file with the regulatory agency a summary of the contract and that is available to the public. The *Freedom to Move* paper does not propose to follow that same practice, and

[Translation]

tarifs confidentiels. De tels contrats ne doivent jamais empêcher les expéditeurs des provinces de l'Atlantique de bénéficier de réductions ni ne doivent-ils réduire les avantages reçus en vertu du Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique.

Il doit y avoir une surveillance constante des répercussions de la nouvelle politique et, en particulier, des contrats confidentiels, de sorte qu'on puisse apporter les modifications appropriées, le cas échéant, pour empêcher que l'activité et le développement économiques de la région ne soient compromis. On doit permettre aux groupes d'expéditeurs de négocier au nom de leurs membres les tarifs et les services avec un transporteur, sans qu'ils soient accusés en vertu de la loi anti-coalition, et lorsque le nouvel organisme de réglementation étudiera les demandes d'abandon de voies ferroviaires, ses décisions devraient se fonder sur les mêmes normes que celles figurant à l'heure actuelle à l'article 254(3) de la Loi sur les chemins de fer.

Le président: Merci, monsieur Key.

Si MM. Dickson et Armitage n'ont pas d'autres remarques à faire, nous allons passer aux questions. La parole est donc d'abord à M. Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Messieurs, le terme même «confidentiels», dans l'expression tarifs confidentiels, ne suffit-il pas à vous effrayer? Qu'est-ce qui peut empêcher un chemin de fer qui a beaucoup d'autres intérêts, comme par exemple le CP, qui possède Cominco, d'accorder un tarif confidentiel extrêmement favorable à ses autres entreprises, comme Cominco, sans que les autres sociétés d'exploitation minière puissent le savoir? Vous savez, c'est un secret; on accorde ces ristournes sous la table. Naguère, on appelait cela des pots-de-vin, et c'était illégal. Cela dit, est-ce que vous ne vous trouvez pas à ouvrir la boîte de Pandore tout simplement du fait que vous envisagez des contrats confidentiels ou des tarifs confidentiels?

M. Craig S. Dickson (administrateur général, Atlantic Provinces Transportation Commission): Monsieur le président, en réponse à la question de M. Benjamin, nous avons fait part de nos préoccupations au sujet de la création de contrats ferroviaires à tarifs confidentiels. Cependant, certains expéditeurs de la région de l'Atlantique y sont favorables et les appuient. Nous avons essayé de faire valoir auprès du Comité et du ministre que certaines mesures s'imposent afin de limiter au minimum les problèmes découlant des contrats confidentiels. Nous pressons donc instamment le Comité de créer un droit d'appel auprès d'un organisme indépendant contre les contrats confidentiels.

Nous demandons que les dispositions permettant au public d'avoir accès aux contrats confidentiels soient calquées sur la loi américaine. Vous n'ignorez probablement pas que la *Staggers Rail Act* adoptée aux États-Unis exige que celui qui enregistre un contrat confidentiel soit tenu de fournir un résumé dudit contrat à l'organisme de réglementation, où ce document sera disponible pour le public. *Aller sans entraves* ne

[Texte]

we suggest that it should so it will be at least an indication that some activity is going on in terms of confidential contracts.

We are also suggesting in our paper that the question of these changes be monitored very carefully. The *Freedom to Move* paper proposes that monitoring be done after a period of four years. We are suggesting that changes should be monitored on an ongoing basis because after four years it may be too late to help those that are adversely affected.

So those are some of the proposals we have made that we hope will help meet the concerns you have raised and the concerns raised by some of our shippers.

The Chairman: To clarify, when you are talking about monitoring the effects of the confidential contracts separate and apart from the other aspects of the new policy, is your recommendation to follow the provisions generally of the Staggers Rail Act, or do you have something else specifically in mind? Obviously confidential contracts, as we found out all across the country and also as your conference in the Airport Hotel on August 14 or whatever drew attention to, are one of the really key salient points in this whole potential policy.

Mr. Dickson: I think there are two things there, if I understood your question correctly. First, we are suggesting that there be a right of a third party appeal to confidential contracts and that the carriers publishing confidential contracts file summaries with the regulatory agency that are available to the public and that the contracts themselves be filed with the regulatory agency but they not be available to the public—just the summary, similar to the Staggers Rail Act.

The second point is an overall monitoring of the changes, including the confidential contracts.

The Chairman: Thank you, Mr. Dickson.

Mr. Benjamin: If it is confidential, then even though it is filed with the regulatory agency how does the third party find out about the rate? The Consumers Federation of America have done a thorough "Great Train Robbery" and are demanding before Congress a number of changes in the Staggers Rail Act because of what the railroads have been doing to the coal industry, the electric utility companies . . . You had better get hold of this and do a reading on it before you start jumping up and down with joy about the Staggers Rail Act.

On the whole matter of . . .

The Chairman: He is not jumping up and down with joy. He just referred to the Staggers Rail Act as a provision perhaps to follow here in confidential contracts. Mr. Dickson is known for not jumping up and down with joy. He is a very even person.

Mr. Benjamin: Deregulation, so-called, is supposed to bring about lower rates and fares, and involved in that of course

[Traduction]

propose rien de semblable, et nous proposons donc qu'il le fasse, afin qu'il y ait au moins quelque chose de fait au sujet des contrats confidentiels.

Nous proposons également qu'on suive de très près les changements proposés. D'après *Aller sans entraves*, il faudrait effectuer un réexamen après quatre ans. Or, nous sommes d'avis qu'il faut suivre l'évolution de la situation de façon constante, car, après quatre ans, il sera peut-être trop tard pour venir en aide à ceux qui ont subi des préjudices.

Voilà certaines de nos propositions, qui, nous l'espérons, vous aideront à répondre aux besoins exprimés par certains de nos expéditeurs et à résoudre certains de vos problèmes.

Le président: À titre d'éclaircissement, lorsque vous parlez de suivre les répercussions des contrats confidentiels, et ce, à part les autres aspects de la nouvelle politique, nous recommandez-vous d'imiter tout à fait les dispositions de la loi américaine Staggers, ou envisagez-vous autre chose de précis? Il ne fait pas de doute, comme nous nous en sommes bien rendu compte lors de nos déplacements partout au pays, et également lors de la conférence de presse que vous avez donnée le 14 août à l'hôtel de l'aéroport, que les contrats confidentiels constituent l'un des points saillants les plus fondamentaux de toute cette politique.

M. Dickson: Si j'ai bien compris votre question, il y a deux choses dont il faut tenir compte. D'abord, nous estimons qu'on doit accorder le droit d'interjeter appel auprès d'un organisme indépendant au sujet des contrats confidentiels et que les transporteurs publiant des contrats confidentiels doivent être tenus de déposer des résumés desdits contrats auprès de l'organisme de réglementation, où ils seront disponibles pour le public, et que les contrats eux-mêmes soient déposés auprès de l'organisme de réglementation, sans toutefois être accessibles au public, et seulement sous forme récapitulative, comme cela est exigé par la *Staggers Rail Act*.

En second lieu, nous recommandons une surveillance globale des changements proposés, y compris les contrats confidentiels.

Le président: Merci, monsieur Dickson.

M. Benjamin: Si le contrat est confidentiel, même si on en donne copie à l'organisme de réglementation, comment l'organisme indépendant peut-il être au courant? La *Consumers Federation of America* a effectué une étude approfondie de la *Staggers Rail Act*. Elle l'appelle «le vol du siècle» et demande au Congrès qu'on apporte certaines modifications à cette loi à cause de ce que les chemins de fer ont fait à l'industrie de la houille, aux services publics d'électricité . . . Il serait bon que vous lisiez leur texte avant de sauter de joie au sujet de la loi *Staggers*.

Au sujet de toute cette question de . . .

Le président: Il ne saute pas de joie. Il a tout simplement mentionné la *Staggers Rail Act* comme exemple à imiter dans le cas des contrats confidentiels. M. Dickson n'est pas connu pour ses bruyantes démonstrations de joie. Il est d'une humeur très égale.

M. Benjamin: La déréglementation est censée entraîner une diminution des tarifs et du prix des billets, et elle s'accompa-

[Text]

would be confidential contracts as well. Does that not undermine your Atlantic Region Freight Assistance Act Program? Why should the taxpayers put up subsidies whenever there are confidential rates or rates have been reduced? Does that not place in jeopardy all reasonable freight assistance programs?

Mr. Dickson: No, it should not. Confidential contracts are another way of making a rate to meet a competitive situation. The Atlantic Region Freight Assistance Act Program presently applies to competitive rates made by any of the modes to meet competitive situations and we see there should be no difference here.

The reason why we have expressed some concern about the application of the Atlantic Region Freight Assistance Act Program under confidential contract provisions was, first, that there was some question whether the tariffs would be filed. The *Freedom to Move* paper has indicated that they will be filed.

• 0920

The second aspect is the question of rebates. The administrative agency paying the assistance will need to know the actual transportation cost paid by the shipper or person paying the freight charges, so there will have to be a mechanism put in place to ensure that is known to the administrative body handling the assistance program. We are just raising that caution; that mechanism should be in place with the proposed legislation so that the benefits of the program will not be jeopardized for Atlantic provinces' shippers.

Mr. Benjamin: Why not have the rebates that are going to be returned to the taxpayer, go back to the government in any kind of a subsidized program where there is freight assistance act?

Mr. Dickson: That would be similar, Mr. Chairman, I would suggest to saying that if the carrier reduces his rate for an Atlantic provinces' shipper, the amount of the reduction should be paid back to the government.

Mr. Benjamin: Yes, well, okay. I sense then that what you are saying is that you are going to have to have a fairly strict regulatory regime, that takes into account all the points that you make here; that it is not going to be just left out there in the open, out in the cold.

Mr. Dickson: I guess, Mr. Chairman, you and I could agree on that, Mr. Benjamin. We are not suggesting a total deregulation situation. We are accepting and supporting many of the proposals made in the *Freedom to Move* paper. We have raised, as my chairman did in his opening statement, some concern about certain aspects of it that need some further thought, and we appreciate that is what your committee is all about.

Mr. Benjamin: It is more of a case of re-regulation and not deregulation.

[Translation]

gnera bien sûr de contrats confidentiels. Mais est-ce que cela ne se trouve pas à miner l'action du Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique? Pourquoi les contribuables devraient-ils verser des subventions lorsque les tarifs sont confidentiels ou qu'ils ont été réduits? Est-ce que cela ne compromet pas tous les programmes raisonnables de subventions au transport des marchandises?

M. Dickson: Non, je ne crois pas. Les contrats confidentiels constituent une autre façon de procéder pour qu'un tarif puisse répondre à une situation de concurrence. À l'heure actuelle, le Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique porte sur les tarifs concurrentiels auxquels n'importe quel moyen de transport est arrivé, de façon à faire concurrence aux autres, et il ne devrait pas y avoir de différence ici.

La raison pour laquelle nous nous sommes préoccupés de la mise en oeuvre du Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique dans les cas de contrats confidentiels est que nous nous sommes d'abord demandé si les tarifs allaient être déposés auprès d'un organisme quelconque. Or, *Aller sans entraves* affirme que tel est justement le cas.

L'autre aspect porte sur les ristournes. L'organisme administratif accordant l'aide devra savoir quels coûts réels de transport ont été payés par l'expéditeur ou le client assumant les frais de transport; il faudra donc mettre en place un mécanisme grâce auquel l'organisme chargé de l'administration du programme d'aide sera tenu au courant. Il ne s'agit que d'une mise en garde, ici, car un tel mécanisme devrait exister, compte tenu du projet de loi, de telle sorte que les avantages du programme ne disparaîtront pas pour les expéditeurs des provinces de l'Atlantique.

M. Benjamin: Pourquoi les ristournes accordées au contribuable ne retourneraient-elles pas au gouvernement dans le cadre d'un programme subventionné qui prévoit des subventions au transport des marchandises?

M. Dickson: Monsieur le président, à mon avis, cela reviendrait à proposer que le transporteur réduise son tarif pour l'expéditeur des provinces de l'Atlantique, et que le montant réduit revienne au gouvernement.

M. Benjamin: Oui, bien. Je crois donc comprendre que vous préconisez un régime assez strict, qui tienne compte de toutes les questions que vous avez soulevées, et qui n'en laisse pas en suspens, comme dans le vide.

M. Dickson: Monsieur le président, je crois que M. Benjamin et moi-même sommes d'accord à cet égard. Nous ne proposons pas une déréglementation totale. Nous appuyons cependant bon nombre des propositions figurant dans *Aller sans entraves*. Comme mon président le précisait dans ses remarques liminaires, nous estimons cependant que certains de ses aspects méritent une réflexion plus approfondie, et nous croyons savoir que c'est ce à quoi s'occupe votre Comité.

M. Benjamin: Il s'agit davantage d'une refonte de la réglementation que d'une déréglementation.

[Texte]

The Chairman: That is your last question then, Mr. Benjamin.

From what you said in the full brief, this brief is, in effect, a consensus, a submission after a public meeting of your association. You had papers in there before the Minister, and this brief is really a synopsis of what came out of that meeting in August, is it not?

Mr. Dickson: The submission we filed with the Minister on September 24th is a summary, a synopsis of views that were received at that meeting on August 20th, and the views of our directors. It does not necessarily recognize all the points made by all the shippers at that meeting, but does attempt to meet the major points made by those shippers. It is not made necessarily on their behalf; it is a brief of the board of directors of the Atlantic Provinces Transportation Commission.

The Chairman: Thank you, Mr. Dickson.

Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Dickson, I notice on page 10, it says in the middle of the page:

the APTC does not endorse nor oppose the introduction of such contracts.

Then you go right on in the next sentence to say:

Because the APTC sees confidential contracts as having an adverse effect on this region . . .

Would that not be enough to make the Atlantic Provinces Transportation Commission reject the proposal? You have obviously weighed that against other gains, and I want to know on both sides of the ledger what has caused you to be neutral, other than the fact that your membership is not united?

Mr. Dickson: Basically, it is the fact that there are shippers who favour contracts and there are shippers who are opposed to them.

Mr. Cochrane: Okay, and the ones that are favouring it, I presume, are operating in the same environment as those that are not. I gather it is a difference of size.

Mr. Dickson: Yes, Mr. Chairman, it is perhaps hard to describe in a sentence or two those who are supportive of confidential contracts and those who are not. Obviously, those companies who are served by both railways would be supportive. Those who are not, are more likely to be opposed. Although there are shippers served by only one railway in the Atlantic provinces who are supportive of confidential contracts in some instances, not all, it would be due to the fact that they operate other plants in other parts of Canada that are served by both railways. So there are many factors—a multi-plant

[Traduction]

Le président: C'était votre dernière question, monsieur Benjamin.

D'après ce qu'on peut lire, vous êtes arrivés aux propositions constituant votre mémoire après avoir tenu une réunion publique de votre association et vous être entendus sur son contenu. Vous disposiez de documents là-dessus avant le ministre, et ce mémoire n'est vraiment qu'un résumé des idées proposées lors de cette réunion du mois d'août, c'est bien cela?

M. Dickson: Nous avons déposé un résumé du document auprès du ministre le 24 septembre, et il s'agit effectivement d'une récapitulation des avis entendus lors de la réunion tenue le 20 août, et des idées de nos administrateurs. Il ne tient pas nécessairement compte de toutes les idées mises de l'avant par tous les expéditeurs lors de l'assemblée, mais il s'efforce de traduire le principal. Le mémoire n'est toutefois pas nécessairement présenté en leur nom; il s'agit d'un document du conseil d'administration de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

Le président: Merci, monsieur Dickson.

Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Dickson, au milieu de la page 10, on peut lire ce qui suit, et je cite:

la Commission des transports des provinces de l'Atlantique n'est ni favorable ni défavorable à l'utilisation de tels contrats.

Puis, à la phrase suivante, vous affirmez ce qui suit:

Car la Commission des transports des provinces de l'Atlantique estime que les contrats confidentiels auront des conséquences néfastes sur cette région . . .

Est-ce que cela ne suffit pas pour que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique rejette cette proposition? Vous en avez manifestement mesuré l'aspect négatif par rapport aux autres avantages, et j'aimerais donc savoir pourquoi vous avez décidé de demeurer neutres à cet égard, et j'aimerais savoir pourquoi, à part le fait que vos membres ne sont pas unis.

M. Dickson: Il s'agit avant tout du fait que certains expéditeurs sont pour les contrats, alors que d'autres s'y opposent.

M. Cochrane: Bien, et je suppose que ceux qui sont favorables fonctionnent dans le même milieu que les autres. Je suppose qu'il y a là une différence de taille.

M. Dickson: Oui, monsieur le président, il est peut-être difficile de vous donner en quelques mots seulement une idée juste de ceux qui sont pour les contrats confidentiels et de ceux qui s'y opposent. Il est sûr que les entreprises qui sont desservies par les deux chemins de fer y seront favorables. Celles qui ne le sont pas auront davantage tendance à s'y opposer. Si certains expéditeurs de l'Atlantique desservis par un seul chemin de fer sont en faveur des contrats confidentiels, c'est parce qu'ils exploitent d'autres usines ailleurs au Canada, qui sont desservies par les deux chemins de fer. Il y a donc bon nombre de facteurs qui entrent en ligne de compte: des

[Text]

operation located else where; a company served by two railways here, and a number of other factors.

• 0925

Mr. Cochrane: Would the other aspects you are asking for in your proposal, third-party arbitration or a third-party review process and so on . . . would those requests lessen some of the advantages the larger shippers in the Atlantic provinces feel are positive as a result of the change?

Mr. Dickson: No, I do not think the third-party appeal would lessen the advantages for those who are in favour of confidential contracts. It would simply be correcting a disadvantage the company not having a confidential contract faces in relation to those who do have such contracts. We are trying to improve, or perhaps equalize, the situation for the person who does not have a confidential contract; at least give him an opportunity to have his case heard and resolved.

Mr. Cochrane: So it would only have positive effects if we saw the third-party process and so on come into it.

Mr. Dickson: Yes.

I should perhaps add that the *Freedom to Move* paper happened a fair bit after the *Staggers Rail Act* of the U.S., and there is a provision in the *Staggers Rail Act* for third-party appeals of confidential contracts. I think our Canadian legislation would have to go a bit further than the U.S. legislation, because it is quite restrictive about commodities that can be appealed.

Mr. Cochrane: What are you proposing for the third-party appeal process? Obviously the one that is in the *Staggers Act* in the States does not satisfy your needs. So what would you look at?

Mr. Dickson: At a minimum, we would be willing to live with the U.S. *Staggers Rail Act*, provided it applied to all commodities and was not restricted to agricultural products and forest products.

Mr. Cochrane: You mentioned that any adverse effect on the region as a result of the confidential contract policy must be accompanied by a federal commitment to correct such adverse effects on the region as may flow from that policy. What kind of a commitment are you expecting? Is that something you feel should be made prior to the implementation, or just a commitment to monitor and take any actions necessary?

Mr. Dickson: I am not sure whether it could be written into the legislation. I rather suspect not. You people are the legislators, though, so I will not comment on that. But we certainly would want some kind of a commitment—what form that might be in I am not sure—from the government as part of its monitoring process of the changes that the effects on this region—and that is the only region we speak for—would be corrected if there were found to be adverse results from the legislation.

[Translation]

installations situées ailleurs, une entreprise desservie par les deux chemins de fer ici, et d'autres variables encore.

M. Cochrane: Les autres aspects que vous demandez dans votre recommandation, à savoir, l'arbitrage ou le processus de révision par une tierce partie . . . est-ce que ces revendications entraîneraient une diminution des avantages qui découleront de ce changement, d'après les grands expéditeurs des provinces Atlantiques?

M. Dickson: Non, à mon avis, les appels de tierces parties ne devraient pas diminuer les avantages pour ceux qui sont en faveur d'un contrat confidentiel. Il s'agit simplement de remédier aux désavantages que subissent les sociétés qui n'ont pas de contrat confidentiel par opposition à celles qui en ont. Nous essayons d'améliorer, ou plutôt d'équilibrer la situation pour les personnes qui n'ont pas de contrat confidentiel. Il s'agit de leur fournir l'occasion de se faire entendre et d'obtenir un règlement de leur cas.

M. Cochrane: Les résultats ne seraient positifs que si nous instaurions un processus prévoyant une tierce partie.

M. Dickson: Oui.

Vous savez, le document *Aller sans entraves* a été publié peu après l'adoption de la *Staggers Rail Act*, aux États-Unis, qui comprend une disposition sur les appels par des tierces parties relativement à des contrats confidentiels. À mon avis, la loi canadienne devrait être un peu plus stricte que la loi américaine, qui est très limitée quant aux produits au sujet desquels il est possible d'interjeter appel.

M. Cochrane: Alors, quel sorte de processus d'appel par des tierces parties recommandez-vous? Il me semble assez évident que celui qui est prévu dans la *Staggers Act* des États-Unis ne répond pas à vos besoins. Alors, que proposez-vous?

M. Dickson: Nous serions disposés à accepter la *Staggers Rail Act* des États-Unis, au pire, à condition qu'elle s'applique à tous les produits et qu'elle ne soit pas limitée aux produits agricoles et forestiers.

M. Cochrane: Vous avez dit que toute incidence négative sur la région à la suite de la mise en vigueur de la politique en matière de contrat confidentiel devrait s'accompagner d'un engagement fédéral visant à remédier à ces aspects négatifs. Quelle sorte d'engagement prévoyez-vous? À votre avis, devrait-il s'agir d'un engagement antérieur à la mise en vigueur de la politique, ou simplement d'un engagement de la part du gouvernement fédéral de contrôler la situation et de prendre les mesures qui s'imposent?

M. Dickson: J'ignore si l'on peut intégrer à la loi une mesure semblable. J'en doute fort. C'est à vous de trancher, en votre qualité de législateurs. Je me tairai donc à cet égard. Ce que nous demandons au gouvernement, c'est qu'il s'engage, dans le cadre de son processus de contrôle, à corriger les problèmes qui pourraient découler de l'application de la loi dans cette région.

[Texte]

Mr. Cochrane: Have you any idea what range... what kind of things could be done? We are looking at one region of the country as opposed to the national scene. What could be done if we did find there were adverse effects?

Mr. Dickson: I do not know. We have no concrete suggestions there.

Mr. Cochrane: Would it be the preference of the Atlantic Provinces Transportation Commission if nothing were done? In other words, if you had a choice between the freedom to move legislation and the proposed amendments to the National Transportation Act and the *status quo*, which would you choose? In other words, is what is happening, in your mind, progressive at least as far as Atlantic Canada is concerned in the transportation sphere?

Mr. Dickson: Regulatory change has taken place in North America, and I do not think we can stand still and do nothing. We have said that in our submission: that we commend the Minister for reviewing the national transportation policies and regulatory practices. So we cannot stand still and do nothing. Some steps have to be taken.

There is a good deal in the *Freedom to Move* paper we can agree with. There are some cautions we are raising.*

Mr. Chairman, Mr. Cochrane has posed a very difficult question.

• 0930

The Chairman: Well, it is. But it is a very basic one. Many witnesses across the country have taken the position, Mr. Dickson, that it is like some other activity, that if it is inevitable, relax and enjoy it. And quite frankly, this committee has been a little surprised at some very key witnesses who have accepted the inevitability of many of the aspects of the paper. And part of the hearing here is to listen to the public and get their true feelings of the paper regardless of what the paper says.

Mr. Dickson: Well, his question, as I understood it was: Do we do nothing or do we take the paper without modification? And that makes it difficult. We would take the paper with some modifications.

The Chairman: The modifications you have pointed out, in a general way, in your brief.

Mr. Cochrane: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, just following up on that last question. What sort of pressures, or have there been pressures that have been brought to bear on the Atlantic region from the deregulation that has taken place in the U.S.? What effect has that had on the transportation industry in Atlantic Canada?

[Traduction]

M. Cochrane: Avez-vous une idée des mesures qui pourraient être prises? Je pense à une région, par opposition au pays. Quelles mesures pourrait-on prendre en cas de problèmes?

M. Dickson: Je l'ignore. Nous n'avons reçu aucune suggestion concrète en ce sens.

M. Cochrane: Quel serait le choix de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique? Si on vous demandait de choisir entre une loi fondée sur le document *Aller sans entraves* et des projets d'amendement à la Loi nationale sur les transports et le statu quo, quelle solution choisiriez-vous? À votre avis, les mesures qui sont en voie d'être prises constituent-elles un progrès pour les provinces de l'Atlantique dans le domaine des transports?

M. Dickson: Beaucoup de changements en matière de réglementation se sont produits en Amérique du Nord, et nous ne pouvons pas demeurer sans rien faire. Nous avons bien dit dans notre mémoire que nous félicitons le ministre d'avoir passé en revue les politiques et la réglementation nationale en matière de transports. Nous ne pouvons pas nous empêcher de réagir. Il faut que des mesures soient prises.

Nous sommes d'accord avec de nombreux éléments du document *Aller sans entraves*. Mais nous avons cependant quelques réserves.

Monsieur le président, M. Cochrane a soulevé une question bien difficile.

Le président: En effet, mais il s'agit d'une question tout à fait fondamentale. Laissez-moi vous dire, monsieur Dickson, que de nombreux témoins à travers le pays nous ont dit qu'ils en avaient pris leur parti. D'après eux, c'est une activité comme une autre, et si on n'y peut rien, aussi bien en profiter. Laissez-moi vous dire bien sincèrement que le Comité a été bien étonné de constater cette attitude de la part de certains témoins très importants; je veux dire qu'ils ont accepté le caractère inévitable de bien des aspects du document. Ces audiences ont pour but en partie d'entendre le point de vue des membres du public et d'avoir leur opinion sur le document, sans égard à sa teneur.

M. Dickson: Donc, si j'ai bien compris la question, il s'agit de déterminer s'il est préférable de ne rien faire ou d'accepter le document sans modification. C'est ce qui me complique la vie. Nous sommes plutôt en faveur d'un document modifié quelque peu.

Le président: Vous avez signalé quelques possibilités de modifications dans votre mémoire.

M. Cochrane: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Messieurs, j'ai une question à poser dans la même veine. Est-ce que des pressions ont été exercées sur la région de l'Atlantique dans le contexte de la déréglementation aux États-Unis et, dans l'affirmative, en quoi ont consisté ces pressions? Quelles ont

[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?

[Texte]

Mr. Dickson: Well, perhaps, Mr. Chairman, just to try and answer that question . . . The *Freedom to Move* paper proposes in respect of highway regulation, as I understand it, that section 23 of the National Transportation Act incorporate the criteria set out in the federal-provincial agreement of February 1985 and that the federal Motor Vehicle Transport Act, which delegates to the provinces the authority to regulate extraprovincial trucking on behalf of the federal government—that may not be stated just totally legally, but I think we understand the intent—should embody those principles set out in that federal-provincial agreement.

• 0935

The Atlantic Provinces Transport Commission has for some time been calling for a relaxation of highway regulation to encourage more competition in the highway industry. In response to that portion of the *Freedom to Move* paper dealing with highway regulation, we have indicated that the relaxation proposed by the federal-provincial agreement should be carried out uniformly across Canada, and it should be carried out concurrently with the steps to lessen the regulation of the railway industry. Because if we do not do the two things together we will have uneven rules for the two modes of transport, and that will not be to the advantage of the transporters, the carriers, or the shippers. So we are in support of some relaxation of highway regulation, basically the proposal set out by the Minister in the federal-provincial agreement.

Mr. Belsher: How far along do you think the provinces are in kind of coming to some mutual agreements on this? Or should the federal government be looking at taking back that role that has been given to the provinces?

Mr. Dickson: No, we would not suggest the federal government should take back that role at this point in time. We have been in favour, and still are in favour, of the provinces continuing to regulate the highway transport industry. Two of the provinces, the Province of New Brunswick and the Province of Prince Edward Island, have implemented in large measure the agreement that was reached in February 1985. But those are the only two provinces that I know of that have passed legislation to implement the agreement of February 1985. So we would like to see the other provinces of Canada move at this time and follow the lead set by New Brunswick and Prince Edward Island.

Mr. Belsher: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, on page 5 of your brief you make reference to the proposed amendments to the Canada Shipping Act, saying that your organization supports them, subject to two important caveats pertaining to the granting of waivers and the application of duty to non-Canadian ships. Can you elaborate on what you mean by the granting of waivers and the duty on non-Canadian ships?

Mr. Dickson: Yes, Mr. Chairman. The *Freedom to Move* paper proposes that movement of goods between two ports in

[Traduction]

M. Dickson: Monsieur le président, je vais essayer de répondre à votre question . . . Le document *Aller sans entraves* énonce quelques projets de règlements sur le trafic routier. On y propose, entre autres choses, que l'article 23 de la Loi nationale sur les transports et la Loi sur le transport par véhicule à moteur, qui délègue aux provinces le pouvoir de réglementation en matière de camionnage extraprovincial, incorporent les critères énoncés dans l'accord fédéral-provincial de février 1985.

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique demande depuis un certain temps un assouplissement de la réglementation routière afin d'encourager une concurrence accrue dans l'industrie. À propos du chapitre du document *Aller sans entraves* sur la réglementation des transports routiers, nous avons indiqué que l'assouplissement proposé dans l'entente fédérale-provinciale devrait s'appliquer uniformément dans tout le Canada, en même temps que des mesures visant à diminuer la réglementation applicable au transport ferroviaire. Sinon, nous créerons une certaine inégalité entre les deux modes de transport, ce qui n'avantagera ni les transporteurs, ni les expéditeurs. Nous sommes donc favorables à un certain assouplissement de la réglementation touchant les transports routiers, suivant essentiellement la proposition faite par le ministre dans l'entente fédérale-provinciale.

M. Belsher: Pensez-vous que les provinces soient près d'arriver à certaines ententes à ce sujet? Ou le gouvernement fédéral devrait-il reprendre le rôle qu'il avait abandonné aux provinces?

M. Dickson: Non, nous ne voudrions pas que le gouvernement fédéral reprenne pour le moment ce rôle. Jusqu'ici, nous favorisons toujours la réglementation des transports routiers par les provinces. Deux d'entre elles, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, ont, dans une large mesure, mis en application l'entente signée en février 1985. Par contre, je crois que ce sont les deux seules qui aient adopté une loi à cet effet. Nous aimerions donc que les autres provinces le fassent à leur tour, comme l'ont fait le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Belsher: Merci beaucoup.

Le président: Merci, Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, à la page 5 de votre mémoire, vous déclarez que vous êtes favorables aux amendements proposés à la Loi sur la marine marchande du Canada, sous réserve de deux mises en garde importantes quant aux exemptions et aux droits que doivent verser les navires canadiens. Pourriez-vous nous préciser votre pensée à ce sujet?

M. Dickson: Certainement, monsieur le président. Le document *Aller sans entraves* propose que le transport de

[Text]

Canada be restricted to Canadian ships. However, if no suitable Canadian ship is available a waiver may be secured and a non-Canadian ship used. We have made representations and have consistently said for many many years that if we are confined to Canadian ships only, waivers must be granted very quickly, because ships do not sit around waiting for cargo; they are here today and gone tomorrow.

In determining whether a Canadian ship is available, not only must you take into consideration the physical presence of the ship but the suitability in terms of being able to handle the cargo and—most importantly—the commercial suitability. Because if there is no way you can use another ship, other than a Canadian one, provided one is available, then there is nothing to prevent the ship owner from asking more for his ship than he would normally get in the commercial market; he knows you are captive and you have no other choice. So in granting the waiver, not only must the factor of physical presence be considered, but the commercial suitability must be taken into consideration too. That is the first issue.

The second issue is once a waiver has been granted, presently in those circumstances the ship is brought in—a foreign ship, we will say a Norwegian one for illustration purposes—and it is subject to a temporary rate of duty, presently 1/120th of the rate of duty times the fair market value per month.

• 0940

If there is no Canadian ship available—and that is the first premise because you would not have a waiver, otherwise—why should there be an assessment of duty on that ship because it is of a class or kind not available in Canada? The duty that presently applies, even though it is 1/120 of the fair market value times the rate of duty, has on occasion been a factor that has caused Atlantic provinces companies to lose a market, and the assessment of the duty really does nothing to provide the availability of a Canadian ship. It just is a burden on the shipper and a potential for losing the market.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Gray, a short question, you said.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, on page 20 of your brief you discuss interprovincial ferry services. If there were ever a group of Canadians that were held hostage or captive, certainly it is the people of the Magdalen Islands, in my riding. Talking about ferry services, I wonder if you have any definite proposal as to how rates should be fixed. Would you include confidential contracts for hauling goods to the islands, whether it be P.E.I., Newfoundland or the Magdalens, and for the fish and the other exports that come off the islands?

[Translation]

marchandises entre deux ports canadiens soit réservé aux navires canadiens. Toutefois, si aucun des navires canadiens disponibles ne convient, une exemption peut être accordée à un navire non canadien. Il y a de très nombreuses années que nous prétendons que si nous réservons ce transport aux navires canadiens, de telles exemptions doivent pouvoir être consenties très rapidement, car les navires n'attendent pas indéfiniment les marchandises; ils sont là un jour et partis le lendemain.

Lorsqu'il s'agit de déterminer si l'on peut utiliser un navire canadien, il faut non seulement se demander si le navire est là, mais également s'il peut transporter le chargement en question et, ce qui est encore plus important, si cette option est commercialement justifiée. En effet, s'il est impossible d'utiliser un autre navire et s'il y a un navire canadien, rien n'empêche l'armateur en question de vous demander plus que le tarif normal, sachant que vous n'avez pas le choix. Donc, avant d'accorder ou de refuser une exemption, il faut non seulement considérer le facteur disponibilité, mais également le facteur commercial. C'est une première chose.

D'autre part, une fois consentie une telle exemption, à l'heure actuelle, le navire est alors approché—le navire étranger, par exemple un navire norvégien—et doit payer temporairement certains droits, aujourd'hui un cent-vingtième du tarif, multiplié par le juste prix du marché, par mois.

S'il n'y a pas de navire canadien disponible—et c'est la première des prémisses car sinon vous n'auriez pas d'exemption—pourquoi imposer à ce navire de payer un droit alors qu'il appartient à une catégorie ou à un type de navire qui n'est pas disponible au Canada? Le droit actuellement imposé, même s'il s'agit de 1/120 du juste prix du marché multiplié par le tarif, a quelquefois fait perdre des marchés aux compagnies des provinces Maritimes alors que cela ne fait pas apparaître le navire canadien voulu sur le marché. C'est simplement un fardeau supplémentaire pour l'expéditeur et un marché qui risque d'être perdu.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Monsieur Gray, brièvement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Messieurs, à la page 20 de votre mémoire, vous parlez des services de traversier interprovinciaux. S'il y a jamais eu un groupe de Canadiens gardés captifs ou en otage, c'est certainement la population des Îles-de-la-Madeleine, ma circonscription. A propos des services de traversier, auriez-vous une proposition précise à nous faire sur l'établissement des tarifs. Envisageriez-vous des contrats confidentiels pour le transport de marchandises aux îles, qu'il s'agisse de l'Île-du-Prince-Édouard, de Terre-Neuve ou des Îles-de-la-Madeleine, et pour le poisson et autres produits d'exportation de ces îles?

[Texte]

Mr. Dickson: I will deal with the last part of your question first, if I might, Mr. Chairman. The Magdalen Islands are not served by railways, so the proposal to introduce confidential contracts in respect to the rail mode will not likely directly affect the Magdalen Islands. The availability of confidential contracts by highway mode will depend upon what changes are made by the provincial legislatures in respect of the regulation of extra-provincial highway transport.

On the ferry toll question, there are suggestions from time to time that the tolls on the ferries should be equated somewhat to the cost of operating over equivalent miles on the trans-Canada highway. The APTC has not addressed that question or adopted that as a policy, but that is one suggestion that might be considered.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much.

Gentlemen, in your brief you referred to the relaxation of the province's motor carrier regulations. What relaxation are you referring to?

Mr. Dickson: In my comments earlier on that, Mr. Chairman, for Mr. Taylor, we referred to the federal provincial agreement of February 27, 1985, which proposed a number of things. Perhaps Mr. Armitage could answer that, because I think he is more familiar with the principles in that paper than I am.

Mr. Ramsay Armitage (Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transport Commission): Yes, Mr. Chairman. Really, it is the agreement that was signed between the provinces and the federal government that set out a proposed relaxation of regulation in highway transport across Canada. The key feature there was an extended list of exempt commodities which would be totally exempt from the requirement to obtain a franchise type of licence. The carriers of those commodities would be at liberty to transport them freely, without having to obtain a licence. The overall key proposal is reversing the onus from the applicant to obtain a licence for motor carriage to any opposing parties. This will be a major change and would make it very much easier to obtain licences in this country. Those are the key proposals we support.

• 0945

Mr. Taylor: I wonder if it is going to solve very many problems. At the present time, the trucker who wants to do business in another province has to have a hearing in his own province, a hearing in the province through which he is going to move normally and a hearing in the province where he is going to deliver his goods. In other words, in going across Canada, he may be required to have 10 separate hearings, each costing from \$5,000 to \$25,000. On the other hand, the railways have one authority only to deal with, the Canadian Transport Commission.

[Traduction]

M. Dickson: Je répondrai tout d'abord à la dernière partie de votre question. Les Îles-de-la-Madeleine ne sont pas desservies par les chemins de fer si bien que la proposition touchant les contrats confidentiels pour le mode ferroviaire n'aura pas vraisemblablement d'incidence directe sur les Îles-de-la-Madeleine. La possibilité de contrats confidentiels pour les transports routiers dépendra des modifications qui seront apportées par les assemblées législatives provinciales à la réglementation des transports routiers extra-provinciaux.

Pour ce qui est du péage des traversiers, on suggère de temps en temps qu'il corresponde à peu près au coût du transport routier sur un nombre de milles équivalents de la Transcanadienne. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique n'a pas étudié précisément cette question ni pris position, mais c'est une suggestion qui pourrait être envisagée.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Messieurs, vous parlez dans votre mémoire de l'assouplissement de la réglementation provinciale des transports routiers. De quoi parlez-vous exactement?

M. Dickson: Nous faisons allusion à une entente fédérale-provinciale signée le 27 février 1985 qui proposait un certain nombre de choses. M. Armitage pourrait peut-être répondre à cette question car je crois qu'il connaît mieux que moi les principes établis dans cette entente.

M. Ramsay Armitage (directeur général adjoint, Commission des transports des provinces Atlantiques): Oui, monsieur le président. En fait, c'est l'entente qui a été signée entre les provinces et le gouvernement fédéral à propos d'un projet d'assouplissement de la réglementation des transports routiers au Canada. L'élément clé était une longue liste de produits exemptés pour lesquels on pourrait ne pas du tout exiger de permis de transport de type franchise. Les transporteurs de ces produits pourraient les transporter librement sans avoir à obtenir un permis. L'élément clé de la proposition est que ce ne serait plus aux transporteurs de demander un permis de transport routier mais aux éventuels opposants. Ce serait très différent et cela faciliterait l'obtention de permis au Canada. Voilà les propositions clés auxquelles nous sommes favorables.

M. Taylor: Je me demande si cela va résoudre beaucoup de problèmes. À l'heure actuelle, le camionneur qui veut travailler dans une autre province doit présenter une demande dans sa province, une autre dans la province par laquelle il va normalement passer et encore une autre dans la province où il doit livrer ses marchandises. Autrement dit, en traversant le Canada, il devra peut-être faire dix demandes distinctes qui lui coûteront chacune de 5,000\$ à 25,000\$. Par contre, les chemins de fer ne traitent qu'avec un seul organisme, la Commission canadienne des transports.

[Text]

This puts an unfair burden on truckers who want to move across Canada. Does your organization favour doing away with those hearings of necessity and convenience? If all you are going to do is to reverse the hearing, you are still going to have the same expense, and the truckers are going to be in a similar business. You are going to stop people from entering a business who have the money, the safety, the insurance and everything except a permit. Where would freedom of movement, be if this is all you are going to do?

Mr. Armitage: Mr. Chairman, in answer to Mr. Taylor's question, this is a point I probably should have touched on. I seem to recall also—I do not have a copy of the agreement before me—that it also provides, in the absence of opposition, there would be no hearings. Therefore, the licence would be granted automatically upon application.

Mr. Taylor: Is it sound? I get a certificate and I am hauling from A to Z. The business increases, so I add on another truck, another truck and another truck. Somebody else who wants to get into the business never has an opportunity to get in at all; I will oppose it because I do not want any competition. Where would the freedom of movement be if this is all we are going to do?

Mr. Armitage: Yes, Mr. Chairman. If this is all that would be achieved, I agree it would not be enough. As I recall, the agreement between the federal and provincial governments on motor carrier deregulation envisages, I would suggest, that it would be very much easier to obtain operating authorities. If there is opposition to an operating authority as I read the paper, the opposing party would literally have to prove that the granting of the licence would have to impede the public interest before such opposition would be successful. So it would be very difficult to oppose an application for an operating authority under those rules in the future. Therefore, it should be quite easy to get licences, if this is so.

Mr. Taylor: You would still have to have the hearing and all the expense connected with the hearing.

Mr. Armitage: If there is opposition. However, the burden on the opposing party is very severe, and I am not sure that the opposition would likely occur.

Perhaps the example of the United States tells us something in this regard where there are very, very few opposing parties to applications that are being granted by the tens of thousands literally since the Staggers Rail Act.

Mr. Taylor: Just one? Time? Okay.

The Chairman: It is time. You are pretty short, usually. Do you want one more on this point?

Mr. Taylor: There is another thing I would like to . . .

The Chairman: On this point before we get onto something else.

Mr. Taylor: This is on another point.

The Chairman: Okay, let them have it.

[Translation]

Cela est injuste pour les camionneurs qui veulent faire du transport interprovincial. Votre association préconiserait-elle que l'on élimine les audiences sur la commodité et la nécessité publiques? Si tout ce que l'on obtient c'est de faire assumer le fardeau de la preuve par quelqu'un d'autre, cela entraînera les mêmes frais et les camionneurs se retrouveront dans une situation analogue. Cela empêchera de travailler des gens qui ont l'argent voulu pour le faire, qui satisfont aux normes de sécurité et ont l'assurance nécessaire et à qui il ne manque en fait qu'un permis. Que deviendrait la liberté de mouvement si on s'en tenait là?

M. Armitage: Monsieur le président, pour répondre à M. Taylor, c'est probablement une question que j'aurais dû aborder. Je crois également me souvenir—bien que je n'aie pas l'entente sous les yeux—que celle-ci prévoit que s'il n'y a pas opposition, il n'y aura pas d'audience. Aussi le permis serait-il automatiquement émis sur demande.

M. Taylor: Est-ce normal? J'obtiens un certificat et je transporte mes marchandises de A à Z. Le volume augmente si bien que j'ajoute un camion, puis un autre, etc. Quelqu'un d'autre qui veut se lancer dans ce secteur n'a aucune chance; je m'y oppose car je ne veux pas de concurrence. Qu'advierait-il de la liberté de mouvement dans un tel système?

M. Armitage: Si c'est tout ce que cela donnait, je conviens que cela ne suffirait pas. Si je me souviens bien, l'entente entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux sur la déréglementation des transports routiers devrait permettre de beaucoup faciliter l'obtention des permis nécessaires. Si quelqu'un veut faire opposition à l'émission d'un tel permis, il lui appartiendra littéralement de prouver que l'émission du permis serait contraire à l'intérêt public. Il serait alors très difficile de s'opposer à l'émission d'un permis si un tel règlement était en place. Il devrait par contre être très facile d'obtenir les permis voulus.

M. Taylor: Il faudrait toujours que vous ayez des audiences et que vous payiez tous les frais connexes.

M. Armitage: En cas d'opposition. Toutefois, c'est une responsabilité très lourde pour celui qui fait opposition et je ne suis pas sûr que l'on verrait beaucoup de cas semblables.

L'exemple des États-Unis est d'ailleurs assez révélateur à ce sujet car il y a très peu de gens qui s'opposent aux demandes de permis émis par dizaines de milliers depuis l'adoption de la *Staggers Rail Act*.

M. Taylor: Encore une? J'ai le temps? Merci.

Le président: C'est l'heure, mais vous êtes habituellement assez bref. S'agit-il du même sujet?

M. Taylor: J'aimerais passer à un autre sujet . . .

Le président: Avant de passer à autre chose, je préférerais que vous en terminiez avec cette question.

M. Taylor: C'est une autre question que j'aimerais aborder.

Le président: D'accord, allez-y.

[Texte]

Mr. Taylor: Okay. I am concerned because I do not think all the aspects of these confidential agreements have been brought into the open. In the first place, a confidential agreement does not have to be something under the table. There are different goods, volumes and methods of doing it, and the rates should reflect this. For many years in my province, the Province of Alberta, truckers have been entering into confidential contracts to the benefit of the shipper, the benefit of the people, and the benefit of the transportation issue.

I cannot agree that everything is going to be done that is going to hurt somebody else. If there is somebody hurt, then there is the avenue there. But otherwise, what business is it of mine, if I am satisfied with my rate? If Mr. Belsher gets a confidential contract, he is moving his goods and I am moving mine. What business is it of mine what he is doing?

• 0950

Mr. Dickson: I understand what Mr. Taylor is saying, Mr. Chairman. I did not quarrel when Mr. Benjamin used the words "under the table". That has a connotation of not being quite according to legalities, and that is not what we are talking about. I think the concern is with the transparency of rates. Your analogy of . . . if you are happy with your rate and Mr. Belsher has a lower confidential rate, fair enough, but if because he has a lower transportation rate under confidential contract you suddenly find you have lost a market, then they are not going to be happy any more. That is what we are trying to protect. We want to make sure that in those circumstances you have a right to appeal, to get some corrective action, because maybe your "friendly" carrier is not prepared to take some action to ensure you continue to enjoy that market.

Mr. Mantha: I want to ask the Atlantic Provinces Transportation Commission what they represent. Do you strictly represent trucking and rail, or do you represent the air industry as well?

Mr. Key: Actually, our mandate is to obtain the best possible freight rates regardless of the carrier for shippers and producers in Atlantic Canada. We do not represent carriers. We represent producers, manufacturers and shippers.

Mr. Mantha: I ask that because of the loss of air services—jet service may be lost and small aircrafts taking over. Is there no concern about that at all—with *Freedom to Move* as far as moving people from point A to point B?

Mr. Dickson: Basically, the reason we do not address that area in the *Freedom to Move* paper, Mr. Chairman, is because it is not within our mandate. I have a personal concern, but as a general manager of APTC I cannot speak to it.

[Traduction]

M. Taylor: Merci. Je suis soucieux car je ne pense pas que tous les aspects de ces ententes confidentielles soient connus. D'une part, une entente confidentielle n'est pas forcément quelque chose qui doit être fait sous le manteau. Il y a différentes marchandises, différents volumes et différentes façons de procéder et les tarifs devraient refléter ces différences. Depuis des années, dans ma province de l'Alberta, les camionneurs signent des contrats confidentiels qui avantagent non seulement les expéditeurs mais également la population et tout le secteur des transports.

Je ne puis accepter que l'on fasse quelque chose qui, finalement, retombe sur quelqu'un d'autre. Si quelqu'un en souffre, il y a des possibilités de recours. Sinon, en quoi cela me regarde-t-il si je suis satisfait du tarif que j'ai obtenu? Si M. Belsher obtient un contrat confidentiel et qu'il transporte ses marchandises alors que je transporte les miennes, en quoi cela me regarde-t-il?

M. Dickson: Monsieur le président, je comprends maintenant ce que dit M. Taylor. Je ne me suis pas opposé à M. Benjamin lorsqu'il a utilisé l'expression «sous le manteau», qui a une connotation d'illégitimité et ce n'est pas de cela que nous parlons. Ce qui nous inquiète davantage, c'est la transparence des tarifs. Si vous bénéficiez d'un tarif qui vous satisfait et que M. Belsher bénéficie d'un tarif confidentiel plus bas, soit, mais si, en vertu d'un contrat confidentiel, il bénéficie d'un tarif inférieur pour le transport et que cela entraîne pour vous une réduction de votre part du marché, vous serez alors mécontent. En pareil cas, nous voulons accorder une protection aux intéressés et vous accorder le droit d'appel et prévoir des mesures de redressement, car il se pourrait bien que le transporteur qui se dit favorablement disposé envers vous ne soit pas disposé à prendre les mesures requises pour que vous puissiez maintenir votre part du marché.

M. Mantha: J'aimerais demander aux membres de la Commission des transports des provinces Atlantiques qui ils représentent. Représentez-vous exclusivement les intérêts des camionneurs et des sociétés ferroviaires, ou représentez-vous aussi l'industrie des transports aériens?

M. Key: En fait, notre mandat stipule que nous devons nous efforcer d'obtenir les meilleurs tarifs possibles pour le transport des marchandises dans les provinces Atlantiques, quel que soit le transporteur, l'expéditeur ou le producteur. Nous représentons donc des manufacturiers, des producteurs et des expéditeurs.

M. Mantha: Si je vous pose cette question, c'est parce que je crains que dans certaines régions, les services de transport aérien pourraient être interrompus et remplacés par des services assurés par des plus petits appareils. Avez-vous étudié cette question dans le contexte du document de travail?

M. Dickson: Monsieur le président, si nous n'avons pas abordé cette question, c'est qu'elle ne relève pas de notre compétence. En règle générale, cette question me préoccupe, mais en tant que directeur général de notre association, je ne saurais dicter au gouvernement ce que doit contenir *Aller sans entraves*.

[Text]

Mr. Mantha: I just saw your headlines here—Atlantic Provinces Transportation Commission. Usually that would mean involvement in the three fields, but if you say it does not . . . Thank you.

Mr. Benjamin: On this matter of the burden of proof being on those opposing rather than those applying, one of the changes being demanded before Congress in the United States on the matter of revenue adequacy on railway and freight rates is the shift of the burden of proof from the shipper to the railroads. In virtually every other rate-making at the federal or state level the party requesting the rate increase bears the burden of proof. That is the basic change they are attempting to have the U.S. Congress make in the Staggers Rail Act. Do you feel that as a result of their experience we should keep that burden of proof on the railroads, or for that matter, on any other transporter?

Mr. Dickson: I am not familiar with the document from which you are quoting, but from what you say I do not think I would have any difficulty with the premise that the burden of proof has been on the carriers. We do not have any difficulty with it staying there.

Mr. Benjamin: As they gather experience down there they have found that the railroads have been buying up oil and gas companies, airlines, barge and truck lines, telecommunications networks, etcetera. On the matter of ownership, the whole business of mergers and acquisitions, under a much less regulated regime, there is a tendency for the large operators to either merge or buy up small ones in a bid for concentration. There must be a lot of small trucking companies in the Atlantic provinces. You get a concentration then of 80% or 90% of the industry in the hands of 2 or 3 biggies. It has already started an airline business since the de-regulation there a few years ago. It has already started there, and it has already started out west with the abolition of the Crow rate.

• 0955

Canadian Pacific bought up four trucking companies in Saskatchewan and, where they can abandon some more railway lines, hopes to haul the grain by truck on the taxpayers' roads. Do you think there should be some control, not only in domestic acquisitions, mergers or takeovers, but also foreign ownership? Our biggest trucking companies are just small, minor potatoes compared to the giants in the United States. Do you have any problem with big foreign trucking companies or American railroad moving in, taking over part of our transportation industry? Should there be any controls on that, or not?

[Translation]

M. Mantha: Je viens de voir le nom de votre association, sur votre correspondance, c'est-à-dire *Atlantic Provinces Transportation Commission*. Normalement, on en conclurait que vous oeuvrez dans les trois domaines, mais si vous dites le contraire, très bien. Merci.

M. Benjamin: Pour revenir à cette question du fardeau de la preuve, qui incomberait plutôt à la partie qui s'oppose plutôt qu'à celle qui demande, on a demandé entre autres changements au Congrès américain de confier aux chemins de fer le fardeau de la preuve, qui incombe actuellement à l'expéditeur, lorsqu'il s'agit de démontrer que les niveaux de revenus issus des tarifs ferroviaires et du transport de marchandises sont suffisamment élevés. En matière de fixation des tarifs au niveau fédéral américain ou au niveau des États, dans presque tous les cas, la partie qui demande l'augmentation doit assumer la charge de la preuve. On demande donc au Congrès des États-Unis d'apporter ce changement fondamental à la *Staggers Rail Act*. Croyez-vous que dans le contexte de l'expérience américaine, nous devrions continuer de confier aux chemins de fer, ou à tout autre transporteur, le fardeau de la preuve?

M. Dickson: Je ne connais pas le document que vous avez cité, mais je n'ai pas de difficultés à partager votre avis et à dire comme vous que jusqu'ici, les transporteurs ont dû assumer le fardeau de la preuve. Nous sommes tout à fait contents du statu quo.

M. Benjamin: Avec le temps, les Américains se sont rendu compte que les chemins de fer achètent des sociétés gazières et pétrolières, des compagnies aériennes, des compagnies de transport maritime, des entreprises de camionnage, des réseaux de télécommunications, et ainsi de suite. Pour ce qui est de la propriété et des fusions et des prises en charge, sous un régime moins réglementé, les grandes sociétés ont tendance à fusionner avec des plus petites ou à s'en porter acquéreur afin de consolider davantage leur part du marché. Actuellement, il doit y avoir un grand nombre de petites entreprises de camionnage dans les provinces Atlantiques et une telle tendance concentrerait entre les mains de deux ou trois grandes sociétés 80 p. 100 ou 90 p. 100 des marchés. Ce phénomène se manifeste déjà dans l'industrie du transport aérien par suite de la déréglementation amorcée il y a quelques années. Cela s'est produit déjà aux États-Unis, ainsi que dans l'Ouest canadien par suite de l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau.

En Saskatchewan, le Canadien Pacifique a acheté quatre entreprises de camionnage et espère abandonner davantage de tronçons ferroviaires et transporter le grain sur le réseau routier construit aux frais des contribuables. Croyez-vous qu'il faudrait exercer des contrôles, non seulement sur les prises en charge et fusions effectuées par des entreprises canadiennes, mais également sur la propriété étrangère? Comparativement aux entreprises de camionnage géantes que l'on retrouve aux États-Unis, les nôtres, même les plus importantes, sont presque dérisoires. Vous opposez-vous à ce que les entreprises de camionnage étrangères ou les chemins de fer américains

[Texte]

Mr. Dickson: The *Freedom to Move* paper, as I recall it, suggests that foreign acquisitions be subject to the Investment Canada Act, I believe it is called, and that domestic mergers be subject to review if they exceed \$20 million in assets. I do not believe we dealt with that point in our formal submission to the Minister, but I know there have been thoughts expressed by people in Atlantic Canada, shippers in Atlantic Canada, that perhaps the rules should be the same for both foreign and domestic mergers or acquisitions; and there have been some organizations that I am associated with questioning whether the \$20 million threshold is too high or too low. I guess we are not quite sure what assets the \$20 million is supposed to apply to.

But I think the main thrust of your question was are we not concerned about the possible consolidation of transportation in a few hands. Yes, we are; and when we came to the position that we should have a relaxation of trucking regulation, it was specifically for that point, because companies were being amalgamated. We could either go two routes. We could have a lot more rules saying they cannot do this, or we could have a lot less rules so we would generate a lot of new companies to replace the ones that were being absorbed. We chose the latter route.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Suluk.

Mr. Suluk: I am interested in how you go about getting the best possible transportation rates. Do you do it through confidential rates, or sort of under the table, or quietly? How do you go about doing it?

Mr. Dickson: I wondered if I should ask my chairman to answer this, because maybe I will sound immodest, but I will go ahead and run that risk.

No, we certainly do not have the confidential rates in Canada. We do not have under-the-table rates. Any rates that are secured for Atlantic provinces companies are published in accordance with the legislation that governs, whether it is railway or truck or air.

I think, and I say I think because again this is my modesty showing, the way we have been able to do our work has been through the expertise we have built up in our staff over a good many years—the commission goes back to actually 1925, so it has been around for a number of years—through the expertise we have built up; through contacts we have with the carriers; through our tariff library; our knowledge of what has taken place in transportation in Canada generally; through assisting industry or industry groups negotiate with the carriers for rates and services; a whole host of things like that.

[Traduction]

s'implantent au pays et prennent en charge une partie de notre réseau de transport? Devrait-on exercer ou non des contrôles sur ce type d'activité?

M. Dickson: Si je me souviens bien, le document de travail propose que les prises en charge par des intérêts étrangers soient assujetties à la Loi sur Investissement Canada, je crois que c'est son titre, et que les fusions intérieures soient sujettes à examen si la valeur de l'actif en question dépasse 20 millions de dollars. Je ne crois pas que nous ayons abordé ce point précisément dans notre présentation officielle au ministre, mais je sais que certains résidents, notamment du Canada atlantique, ont fait valoir qu'il serait peut-être bon d'imposer les mêmes règles aux fusions ou prises en charge par des Canadiens ou par des étrangers et certains organismes avec lesquels j'ai des liens se demandent si le seuil fixé à 20 millions de dollars n'est pas trop élevé ou trop bas. En fait, il plane certains doutes quant à savoir à quoi le seuil de 20 millions de dollars doit s'appliquer.

Toutefois, votre question portait surtout sur nos inquiétudes quant à la consolidation possible, entre les mains de quelques entreprises seulement, d'un ensemble du réseau de transport canadien. Oui, cela nous préoccupe et lorsque nous avons formulé notre position en faveur d'un relâchement de la réglementation en matière de camionnage, c'était précisément pour contrer cette tendance car il y avait de plus en plus de fusions de sociétés. Deux solutions possibles se présentaient à nous. Premièrement, une prolifération des règles interdisant cette pratique, ou deuxièmement, une compression draconienne des règles afin de favoriser la création de nouvelles sociétés pour remplacer celles qui disparaissent. Nous avons choisi la deuxième solution.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Suluk.

M. Suluk: J'aimerais savoir comment vous obtenez les meilleurs tarifs possibles en matière de transport. Le faites-vous par le biais de tarifs confidentiels, sous le manteau ou de façon très discrète? Comment procédez-vous?

M. Dickson: Il vaudrait mieux, je crois, demander au président de l'Association de répondre à votre question mais, au risque d'être accusé d'immodestie, je vais y répondre.

Non, nous ne bénéficions ni de tarifs confidentiels, ni de tarifs obtenus sous le manteau. Tous les tarifs dont bénéficient les entreprises des provinces Atlantiques sont publiés conformément à la loi pertinente, qu'il s'agisse des chemins de fer, du camionnage ou du transport aérien.

Toujours avec cette même attitude de modestie, je vous dirais que nous avons déployé nos activités grâce aux compétences accumulées au sein de notre association depuis un bon nombre d'années, car la Commission existe depuis 1925, et ce, grâce à la grande compétence de nos spécialistes, aux contacts que nous avons avec les transporteurs, à notre documentation en matière de tarifs, au fait que nous suivons de près l'évolution des transports au Canada, à l'aide que nous avons accordée à l'industrie ou à certains groupements de l'industrie lors des négociations avec les transporteurs au sujet de tarifs et de services de même qu'à toute une gamme d'autres facteurs.

[Text]

Mr. Suluk: Subsidies you mean?

Mr. Dickson: No, not in that area—the question of negotiating rates with the carriers. The subsidy program is in place; and we have been a very vocal and, hopefully, effective organization in supporting the continuance, maintenance, of that assistance program, but we do not provide any subsidy dollars, nor do we provide any grants or anything like that. It has been through negotiations and work with the carriers.

My chairman is going to add something more.

• 1000

Mr. Key: I am just going to try to simplify what Craig is saying.

A shipper in Atlantic Canada locates a new market for his product somewhere in North America or the world. He probably then would go to our commission and say, hey, I have a deal somewhere; how can I get the goods there in the most efficient and lowest-cost way? That is where Craig's expertise, and Ramsay's, which they are so modest about, come into play and do a service for the shipper.

The Chairman: We thank you very much for appearing today, Mr. Key, Mr. Dickson, Mr. Armitage. I must say it was very reasonable to have you here first, because of your background and fundamental interest and knowledge of the transportation industry in Atlantic Canada.

Mr. Key: Thank you very much, Mr. Chairman.

• 1005

The Chairman: Thank you, Mr. Key. Now, the P.E.I. Potato Marketing Board, and appearing on behalf of them, I understand, is John Robinson, who is Vice-President of Eric Robinson Incorporated; and Gerry Fougere, who is the Director of Transportation of the P.E.I. Potato Marketing Board. Welcome, gentlemen. You sent us a brief earlier, and you have presented us with another brief today. The format, in a general way—and other witnesses sitting here can sort of prepare themselves—is that in view of the restricted time, we have 14 witnesses at the moment for today. It is a long day, and if we could get an overview of your brief and then get to the questions and answers which, frankly, gets more information than a long monologue. Mr. Robinson and Mr. Fougere welcome and introduce yourselves.

Mr. John Robinson (P.E.I. Potato Marketing Board, and Vice-President, Eric Robinson Inc.): Thank you, Mr. Chairman. I am involved in the potato industry as a private shipper. Appearing with me today is Mr. Gerry Fougere, and Mr. Fougere is the Director of Transportation for the P.E.I. Potato Marketing Board. We appreciate the opportunity to appear before this committee this morning, and Mr. Fougere will

[Translation]

M. Suluk: Vous parlez de subventions?

M. Dickson: Non, du moins pas dans le contexte des négociations avec les transporteurs au sujet des tarifs. Le programme de subvention est déjà en place et nous avons, du moins je l'espère, appuyé ce programme de façon très vigoureuse et demandé son maintien en place. Toutefois, nous n'accordons pas de subvention, ni aucune aide semblable. Notre travail s'est accompli par le biais de négociations et de contacts avec les transporteurs.

Le président va vous en dire plus long.

M. Key: Je vais essayer de reprendre les propos de Craig dans une forme plus simple.

Supposons qu'un expéditeur du Canada atlantique repère un nouveau marché pour son produit quelque part en Amérique du Nord ou ailleurs au monde. Normalement, il s'adresserait ensuite à la Commission pour lui signaler qu'il a repéré un débouché alléchant et pour lui demander comment il peut pénétrer ce marché de la façon la plus efficace et la plus rentable. C'est à ce moment qu'interviendraient Craig et Ramsay, en se reportant à leurs grandes compétences au sujet desquelles ils ont été si modestes, afin de venir en aide à l'expéditeur.

Le président: Messieurs Key, Dickson et Armitage, je vous remercie beaucoup d'avoir comparu aujourd'hui. Il est tout à fait opportun que vous ayez comparu en premier car les renseignements de base et l'intérêt que vous manifestez à l'industrie des transports dans la région Atlantique nous ont permis de cerner la question.

M. Key: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Key. Nous accueillons maintenant M. Gerry Fougere, directeur des transports du P.E.I. Potato Marketing Board et M. John Robinson, vice-président de Eric Robinson Incorporated, qui représentent le P.E.I. Potato Marketing Board. Messieurs, soyez les bienvenus. Vous nous aviez déjà fait parvenir un mémoire et vous nous en présentez un autre aujourd'hui. De la façon dont les choses se présentent—et je dis cela aussi pour que les autres témoins puissent se préparer—notre temps est compté. Nous avons déjà 14 témoins à entendre aujourd'hui. La journée s'annonce longue. J'apprécierais que vous nous donniez un aperçu de votre mémoire pour que nous puissions ensuite passer à la période de questions et réponses qui permet, pour être franc, d'obtenir plus d'informations qu'un long monologue. Monsieur Robinson et monsieur Fougere, je vous souhaite la bienvenue et vous prie de vous présenter.

M. John Robinson (P.E.I. Marketing Board, et vice-président de Eric Robinson Inc.): Merci, monsieur le président. Je travaille dans le domaine de la culture de la pomme de terre en qualité d'expéditeur privé. La personne qui m'accompagne aujourd'hui est M. Gerry Fougere, directeur des transports du P.E.I. Potato Marketing Board. Nous apprécions l'occasion qui nous est offerte ce matin de témoigner devant

[Texte]

present our brief in whatever format you would like us to cover it. Would you like us to go through the whole thing?

The Chairman: Mr. Robinson, Mr. Fougere, for your benefit you can do it whatever way you want, frankly. If you read it, there is not going to be any time for questions. I would like you to give us the highlights of your concerns, and then we throw it open for questions.

Mr. Gerry Fougere (Director of Transportation, P.E.I. Potato Marketing Board): Mr. Chairman, commissioners, ladies and gentlemen. If it is your wish that we do not read it, then I guess, probably, the highlights would be our concern over confidential contracting. Perhaps, it might be easiest if I just read that area. The introduction page is in writing so that you would know our background. If I just read, probably, our concern over confidential contracting, and that gets to be our major concern. then, if there are any other questions, we can go into the rest of it.

The Chairman: Perhaps, for the edification of members who are not from Atlantic Canada, you could just give us the highlights of your organization, and how important potatoes are on the island, and then get into the confidential contract.

Mr. Fougere: The Potato Marketing Board, representing the P.E.I. potato industry, is pleased to have the opportunity to present its concerns regarding *Freedom to Move* to the Standing Committee on Transport. The Potato Marketing Board consists of three elected representatives from each county of Prince Edward Island—Kings, Queens and Prince—for a total of nine, who have a three-year rotation with three new elected members each year. The P.E.I. Potato Marketing Board has three members representing dealers and six representing the potato producers of Prince Edward Island. The committees of the Potato Marketing Board are selected from the nine elected board members who deal with the various issues within the potato industry, and transportation is one of those key committees.

The Prince Edward Island Potato Marketing Board, which operates under 1956 federal legislation, with extension of powers from the federal Cabinet to the provincial Cabinet and then to the board, has always given top priority to the importance of transportation. The P.E.I. potato industry is egressive, with potato acreage at 76,000 acres in 1985, compared to 46,000 acres in 1975. The P.E.I. potato industry is alive and going forward. P.E.I. potato shipments represent one of the largest volumes of west-bound freight moving from Atlantic Canada to the Quebec-Ontario markets. Presently, transportation costs represent more than one-third of the wholesaleselling price of potatoes in Ontario and Quebec. Transportation costs have a tremendous impact on the island potato

[Traduction]

votre comité. M. Fougere présentera notre mémoire de la façon dont vous souhaitez qu'il le fasse. Désirez-vous que nous lisions le mémoire en entier?

Le président: Monsieur Robinson, monsieur Fougere, libre à vous. Si vous décidez de le lire, nous n'aurons pas suffisamment de temps pour poser des questions. J'aimerais plutôt que vous nous fassiez part des principales préoccupations que vous avez et que nous passions ensuite aux questions.

M. Gerry Fougere (directeur des transports, P.E.I. Potato Marketing Board): Monsieur le président, messieurs les commissaires, mesdames et messieurs. Si vous préférez que nous ne lisions pas notre mémoire, je crois alors que je pourrais probablement dire que la principale préoccupation que nous ayons porte sur les contrats confidentiels. Il serait peut-être plus facile que je lise la partie de notre mémoire qui porte sur cet aspect. L'introduction de notre document vous permettra de connaître nos antécédents. Si vous me permettez, j'aimerais pouvoir lire ce que nous disons des contrats confidentiels car c'est là le principal objet de nos inquiétudes. Par la suite, s'il y a d'autres questions, nous pourrions nous reporter aux autres aspects qui y sont traités.

Le président: Il serait peut-être bon, au profit des membres du Comité qui ne sont pas de l'Atlantique, que vous nous donniez une description de votre organisme dans les grandes lignes et que vous nous parliez ensuite de l'importance de la culture de la pomme de terre sur l'Île-du-Prince-Édouard avant d'aborder la question des contrats confidentiels.

M. Fougere: Le Potato Marketing Board, qui représente l'industrie de la culture de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, est heureux de l'occasion qui lui est offerte de faire part des craintes qu'il entretient à l'égard du document *Aller sans entraves* au Comité permanent des transports. Le Potato Marketing Board se compose de trois représentants élus de chaque comté de l'Île-du-Prince-Édouard—les comtés de Kings, de Queens et de Prince—donc de neuf membres qui sont nommés par rotation pour un mandat de trois ans et donc trois nouveaux membres sont élus chaque année. Trois membres du P.E.I. Potato Marketing Board représentent les concessionnaires et six autres représentent les producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. Les comités du Potato Marketing Board sont formés de membres élus et traitent des diverses questions qui intéressent l'industrie de la culture de la pomme de terre. Le Comité des transports est l'un des principaux comités de notre organisme.

Le Potato Marketing Board de l'Île-du-Prince-Édouard dont l'administration relève d'une loi adoptée en 1956 par le gouvernement fédéral qui a transféré ses pouvoirs en la matière au gouvernement provincial qui en a à son tour confié la responsabilité à notre conseil, a toujours considéré les transports comme une priorité de première importance. À l'Île-du-Prince-Édouard, l'industrie de la culture de la pomme de terre a beaucoup d'allant. En 1975, elle occupait 46,000 acres et en 1985, elle en occupe maintenant 76,000. Notre industrie se porte bien et progresse à grands pas. Les expéditions de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard représentent l'une des plus importantes quantités de marchandises à destination de l'Ouest en provenance de l'Atlantique vers les marchés du

[Text]

industry's ability to participate in this, our most important market.

The Chairman: That is good.

Mr. Fougere: That is far enough there. Did you want me to go directly into the area of confidential contract, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, I think that would be helpful.

Mr. Fougere: Okay. One of the most important aspects of the white paper deals with confidential contracts on domestic and import-export traffic. P.E.I. is of the opinion that this is the most significant part of the entire proposal. The potato industry is of the opinion that confidential contracting will create competition and loss of revenue in areas of Canada where two or more railways are competing for the same business. This loss of revenue will be recovered in the areas where the railways have a captive market such as P.E.I.

• 1010

The industry is concerned that confidential contracts and rebates could lead to the loss of benefits under the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act. The Potato Marketing Board represents many small potato shippers who could be discriminated against because proposed legislation favours larger national shippers who may be able to receive more favourable rates because of volume and a variety of products from a number of shipping points and the competition of two railways. The island potato shippers are in a very competitive business and it is important for them to be able to track or monitor the transportation costs of their competitors. This ability will be lost with the provision of confidential contracting. The island potato industry submits that a third-party appeal process of confidential contracts should be implemented if confidential contracts are introduced.

P.E.I. is of the opinion that an assessment of the impact of the proposed policy changes on the potato industry and federal action taken to correct any negative impact would take so long that many island potato growers would be put out of business. That, Mr. Chairman, I think is probably the key that we see as our greatest concern within it. There are some others, but that one would be the key.

[Translation]

Québec et de l'Ontario. À l'heure actuelle, les frais de transport représentent plus du tiers du prix de gros des pommes de terre vendues dans ces deux provinces. Ces coûts ont une très grande incidence sur notre capacité concurrentielle dans le marché le plus important que nous possédions.

Le président: C'est bon.

M. Fougere: Oui, cela suffit. Voulez-vous que j'enchaîne immédiatement sur la question des marchés confidentiels, monsieur le président?

Le président: Oui, je crois que cela nous aiderait davantage.

M. Fougere: Bien, l'un des plus importants aspects du Livre blanc porte sur les contrats confidentiels dans le cadre du transport à l'échelle nationale et du transport relatif aux importations et aux exportations. L'Île-du-Prince-Édouard considère ces marchés comme la plus importante partie de la proposition dans son ensemble. Nous, les gens de l'industrie de la culture de la pomme de terre, considérons que ces marchés vont engendrer de la concurrence et entraîner des pertes de revenu dans des régions du Canada où deux ou plusieurs sociétés de transport ferroviaire se font déjà concurrence. Nous pensons que les sociétés de transport ferroviaire vont récupérer ces pertes dans les régions où elles possèdent un marché captif, comme à l'Île-du-Prince-Édouard.

L'industrie craint que les contrats confidentiels et les remises entraînent une baisse des bénéfices en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. Le *Potato Marketing Board* représente un très grand nombre de petites entreprises d'expédition de pommes de terre qui pourraient faire l'objet de discrimination parce que la loi proposée favorise les gros expéditeurs d'importance nationale, qui peuvent se voir accorder des tarifs plus favorables en raison de la quantité et de la variété des produits qu'ils expédient depuis nombreux points à travers le pays et de la concurrence que se livrent deux sociétés ferroviaires. Les expéditeurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard sont dans un secteur où la concurrence est très grande et il est important qu'ils puissent surveiller les fluctuations des frais de transport de leurs concurrents. Les contrats confidentiels leur enlèveront cette possibilité. Si l'on décide d'adopter le principe des contrats confidentiels, l'industrie de la culture de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard propose que l'on mette en place un processus d'appel auprès d'une tierce partie à laquelle ils pourront s'adresser pour faire trancher un différend survenant à l'égard de contrats confidentiels.

Nous croyons que l'évaluation des conséquences des modifications de politique proposées sur l'industrie de la culture de la pomme de terre, et l'adoption par le gouvernement fédéral de mesures destinées à corriger tout effet négatif, prendraient tellement de temps qu'un nombre considérable d'agriculteurs de l'île auraient fait faillite avant que les résultats ne s'en fassent sentir. Monsieur le président, c'est probablement là l'aspect qui nous inquiète le plus. Il y en a encore quelques autres, mais c'est le plus important, je crois.

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fougere. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Thank you very much for your brief. I appreciate your concerns; we have had similar concerns from a few other witnesses. Really, the government is proposing, as I read it in their white paper, an opening up of the transportation industry regarding freight rates and easing entry and exit and so forth. In the name of the free and open marketplace and competition, they are giving you their version of free enterprise. The confidential rate thing would be something that would be allowed for any shipper and transporter to negotiate, and the devil take the hindmost.

I take it you are completely opposed to confidential rates, but if they are going to be in you want some way of being able to get at it and get at it quickly.

Mr. J. Robinson: Yes, Mr. Chairman. We were faced with this difficulty of having the opportunity to participate in the APTC, a preparation of position. We were in the rather awkward position that we did not agree and could not agree with the APTC in their analysis that since there were differences of opinion about confidential contracting they could not take a definite stand one way or the other. We definitely want to make a definite statement on confidential contracting.

The situation is basically that we presently enjoy a relatively good mix of modal competition, we enjoy relatively satisfactory rates for the shipment of our goods to central Canada, and we are very apprehensive about any change in policy that might upset that situation. Mr. Fougere listed a number of the areas that would create concern. So our basic position would be that we would oppose confidential contracting. Now, as you said, we went on to suggest at least some items that would minimize the impact of confidential contracting. But to keep the record straight, we just plain oppose the concept.

The Chairman: That is very clear. There is not much more sense in asking questions, but it is good to get very clear opinions; that is what we want from the witnesses.

Mr. Benjamin: I had the pleasure of being on your beautiful island three or four weeks ago, and many people there expressed grave concern about CN abandoning rail lines. I understand they have an application to abandon another piece now, do they not, in P.E.I.?

Mr. Fougere: That hearing has taken place. It was the line to Tignish, and we were successful in our presentation of brief to have them retain that line. The briefs were so strong in retention that the commission set a precedent and made a ruling within four minutes to retain. The only thing they did do, in the normal time to renew it . . . Another look at it is five

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fougere. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je vous remercie du mémoire que vous nous avez présenté. Je comprends les craintes que vous avez; quelques autres témoins nous ont d'ailleurs manifesté à peu près les mêmes. En réalité, le gouvernement propose, si je me fie à ce que je peux lire dans son Livre blanc, une ouverture dans le domaine des transports en ce qui a trait aux tarifs, et entend faciliter l'entrée et la sortie des marchandises, et ainsi de suite. Au nom de la liberté et de l'ouverture du marché et de la concurrence, le gouvernement vous offre sa définition de la libre entreprise. Le tarif confidentiel serait un prix que tout expéditeur et transporteur pourraient négocier et chacun pour soi et Dieu pour tous.

Je crois comprendre que vous vous opposez totalement aux tarifs confidentiels, mais si on les impose, vous voulez pouvoir contester et pouvoir le faire rapidement.

M. J. Robinson: Oui, monsieur le président. Nous avons eu l'occasion de participer avec l'APTC à la préparation d'un énoncé de principe et cela nous a causé certaines difficultés. Nous nous sommes retrouvés dans la position plutôt inconfortable de ne pas être d'accord et de ne pas pouvoir être d'accord avec l'APTC dans son analyse; cet organisme soutient en effet qu'étant donné qu'il y a des divergences d'opinion au sujet des contrats confidentiels, il ne peut se prononcer de façon définitive ni d'un côté ni de l'autre. Quant à nous, notre décision est bel et bien arrêtée en ce qui a trait au marché confidentiel.

Fondamentalement, le dosage de la concurrence parmi les divers moyens de transport dont nous disposons est relativement bon, nous sommes relativement satisfaits des tarifs pour le transport de nos marchandises vers le centre du Canada et nous redoutons beaucoup tout changement qui pourrait ébranler cette situation. M. Fougere a énuméré un certain nombre des aspects qui nous inquiètent. Fondamentalement, nous sommes donc contre l'application des marchés confidentiels. Cependant, comme vous l'avez souligné, nous avons suggéré un certain nombre de possibilités qui pourraient venir atténuer les répercussions des contrats confidentiels. Mais pour tout dire, nous sommes carrément opposés au concept.

Le président: Voilà qui est clair. Toute question n'a désormais plus d'utilité, mais il est bon de pouvoir obtenir des avis non équivoques; c'est d'ailleurs ce que nous voulons obtenir des témoins.

M. Benjamin: J'ai eu le plaisir de faire une brève visite dans votre merveilleuse île il y a de cela trois ou quatre semaines et bien des gens m'ont exprimé les graves craintes qu'ils éprouvaient devant l'abandon de certaines lignes par le CN. Je crois que le CN a aussi demandé d'annuler le service sur une autre ligne de l'Île-du-Prince-Édouard, n'est-ce pas?

M. Fougere: Cette audience a déjà eu lieu. Il s'agissait de la ligne à destination de Tignish, et nous avons réussi, grâce à la présentation d'un mémoire, à faire en sorte que le service soit maintenu. Les mémoires qu'a reçus la commission pour appuyer le maintien du service étaient si bien fondés qu'elle a établi un précédent en décidant du maintien du service en

[Text]

years; they are going to take another look at it within three years.

• 1015

Mr. Benjamin: That is good news, at least for three years. But you would like to see kept in place some real strictures and protection on the matter of branch lines.

Mr. Fougere: Yes.

Mr. Benjamin: By the way, I notice you mentioned that many of the branch lines in western Canada are protected under the Western Grain Transportation Act. Do not bet on that too long, either. I expect we are going to lose at least another 2,000 miles of track, with or without the WGTA, so the risk is in that region as well as yours.

The Chairman: I can tell the witnesses, as Mr. Benjamin looks for his last question, that even though you have orally addressed only the confidential contract, your brief is part of the record and is being assessed in detail by our staff. I do not want any witnesses to feel they are getting short shrift. Quite frankly, they are the ones who really analyse the details and all the other points you mention. But I do appreciate and commend you for directing our attention to the fundamentals that you can see on these confidential contracts, and your answer was very clear.

Mr. Benjamin: I take it you would like to see, then, something in our report and something in the legislation that maintains... Let us suppose there is a new National Transportation Act and then there is a new regulatory agency replacing the CTC. You would want us to have in our report recommending for legislation that decisions made by the CTC on branch line abandonment be kept in place; for example, the decision you got just a few days ago. Otherwise, that would be at risk if CTC goes out the window, would it not?

Mr. J. Robinson: Yes, that is correct.

Mr. Benjamin: You want that kept in the legislation. Okay. I like your brief; it helps my case a little.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Robinson.

We are starting to get our multitude of witnesses here, and we had the lead witnesses. We gave them an hour and we are moving very quickly here. I do not know if the committee members want to get into the format we used earlier with one questioner from each side, especially where witnesses are very clear on their opinions. At the moment it is Mr. Cochrane, and I have Mr. Tobin next. Looking at the schedule, any time we can make is going to be time well made. Let us just see how we go after the first round.

Mr. Cochrane.

[Translation]

quatre minutes. Elle a prévu deux réexamens de la situation, l'un dans trois ans et l'autre dans cinq ans.

M. Benjamin: C'est très encourageant, tout au moins pour ces trois années. Vous voudriez cependant que l'on assure une certaine protection ou garantie en ce qui a trait aux embranchements.

M. Fougere: Oui.

M. Benjamin: Vous avez signalé qu'un bon nombre d'embranchements dans l'Ouest du Canada sont protégés par les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Si j'étais vous, je ne compterais pas trop là-dessus. Je crois que nous perdrons encore au moins 2,000 milles de voies ferrées, en dépit de l'existence de cette Loi; ainsi, il existe des risques dans cette région comme dans la vôtre.

Le président: Pendant que M. Benjamin prépare sa dernière question, je signale aux témoins que même si ces commentaires n'ont porté que sur la passation de contrats confidentiels, son mémoire sera versé au dossier et est d'ailleurs étudié en détail par le personnel du Comité. Je ne veux pas que des témoins pensent qu'on ne leur accorde pas l'attention qu'ils méritent. Pour être honnête, c'est le personnel du Comité qui analyse les détails et tous les problèmes que vous signalez. Je tiens à vous remercier d'avoir attiré notre attention sur les problèmes fondamentaux que soulèvent les contrats confidentiels; votre réponse était fort précise.

M. Benjamin: Vous voudriez donc que nous recommandions dans notre rapport et que la loi propose le maintien... Supposons donc que le gouvernement adopte une nouvelle Loi nationale sur les transports et qu'il mette sur pied un nouvel organisme de réglementation qui remplacerait la CCT. Vous voudriez que nous recommandions dans notre rapport que les décisions prises par la CCT sur l'abandon des embranchements soient maintenues; par exemple, je pense à la décision qui a été prise il y a quelques jours. Si la CCT disparaissait, cette décision ne pourrait-elle pas être modifiée?

M. J. Robinson: Si.

M. Benjamin: Vous voulez donc que la loi comporte des dispositions à cet égard. C'est bien. J'ai bien aimé votre mémoire puisqu'il appuie en quelque sorte ma position.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Robinson.

Nous avons déjà entendu le premier de tous les témoins qui comparaitront devant nous aujourd'hui. Nous avons offert au premier groupe une heure, et tout se déroule assez rapidement ce matin. Je ne sais pas si les députés désirent que l'on procède comme par le passé; en effet, un député de chaque parti pouvait poser des questions. Il est particulièrement utile de procéder de cette façon lorsque les témoins ont une position bien arrêtée sur la question. D'après ma liste, M. Cochrane puis M. Tobin poseront les premières questions. Compte tenu du programme de la journée, cela nous permettra peut-être de gagner du temps. Après le premier tour, nous déciderons de la façon de procéder.

Monsieur Cochrane.

[Texte]

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

At one time I see you were 100% reliant upon rail for transporting the potatoes to Ontario and Quebec markets. Now that rail obviously has dropped to 33% and we are down to 20% with piggyback and 47% with trucks, is there not some measure of protection built into the fact that you have obviously diversified from your original method of transportation? We are talking about confidential contracts only with regard to the rail industry.

Mr. J. Robinson: There are two points. The first point would be that our product is hauled in a back-haul situation. We load only rail cars, piggyback trucks, trailers and highway trailers that are available, empty, somewhere in the Atlantic region. So we take basically what is offered to us. Second, the railroad has traditionally been the price setter. They have essentially been the leader in setting the price, and the other modes have been following behind, setting their rates just high enough that they continue to get the share of business but not high enough to discourage that business.

Mr. Cochrane: One of the suggestions I gleaned, at least, from the Atlantic Provinces Transport Commission's reservations about it was the fact that it would perhaps put us into a disadvantageous position in Atlantic Canada compared perhaps to central Canada. Since you are into a back-haul situation, and if there were something which obviously aided or facilitated the shipment of goods from central Canada to Atlantic Canada, would you not therefore be in a more competitive situation to ship it back? Since CN would have the rail cars here empty, they would be able to attract, because of the confidential contracts, some people who want to move it from central Canada to eastern Canada. Therefore, rather than ship them back empty, would you not be in a beneficial situation, or would your situation not be improved?

• 1020

Mr. J. Robinson: If your assumption is correct that confidential contracting would create lower rates eastbound.

I just do not see why there would be cheaper rates eastbound because of confidential contracting. It is a fiercely competitive business at the moment between modes and between companies. I see no situation that would create a lower rate eastbound than presently exists on any mode.

Mr. Cochrane: Are you drawing that inference from the fact that if we are going to suffer in Atlantic Canada as a result then—I guess I should not put it that way—we should not be hurt both ways?

[Traduction]

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je constate qu'à une époque le transport des pommes de terre vers l'Ontario et le Québec se faisaient uniquement par train. Aujourd'hui, 33 p. 100 du transport se fait par train, 20 p. 100 par ferroutage et 47 p. 100 par camion; le simple fait que vous utilisiez divers moyens de transport ne protège-t-il pas votre marché? Quand nous parlons de contrats confidentiels, nous ne parlons que du secteur ferroviaire.

M. J. Robinson: La situation est caractérisée par deux grands éléments. Tout d'abord, notre produit est transporté en voyage de retour. Nous chargeons notre produit à bord de wagons, de camions de ferroutage, de remorques et de remorqueurs routières qui sont vides dans une région particulière des provinces maritimes. Nous nous servons des moyens de transport qu'on nous offre. De plus, c'est le secteur ferroviaire qui établit les prix. En effet, ce sont les sociétés ferroviaires qui établissent un prix puis les autres secteurs leur emboîtent le pas, établissant leurs taux à un niveau suffisamment élevé pour continuer à obtenir une part du marché; cependant, ces autres secteurs n'établissent pas leurs taux à un niveau qui entraînerait une concentration des activités de transports dans un secteur particulier.

M. Cochrane: D'après ce que j'ai compris, tout au moins en étudiant les préoccupations de la Commission des transports des provinces Atlantique, on craint que la région de l'Atlantique se trouverait dans une position de désavantage en comparaison avec la région centrale du Canada. Vous expédiez vos marchandises lors de «voyages de retour»; si cela facilitait clairement le transport de marchandises provenant du centre du pays à destination de la région Atlantique, votre position concurrentielle ne serait-elle pas améliorée si vous vous serviez des mêmes moyens pour expédier vos marchandises vers le centre du pays? Puisque les wagons du CN seraient vides lorsqu'ils sont ici, en raison des contrats confidentiels, il serait possible d'intéresser ceux qui veulent transporter leurs marchandises du centre du Canada vers l'est du pays. Au lieu de renvoyer ces wagons vides, ne serait-il pas avantageux de s'en servir pour le voyage de retour? N'y gagneriez-vous pas?

M. J. Robinson: Si vous avez raison de dire que la passation de contrats confidentiels entraînera des tarifs plus faibles pour le transport des marchandises vers l'Est.

Je ne vois vraiment pas comment la passation de contrats confidentiels pourrait assurer ces avantages. Il existe actuellement une très vive concurrence entre les divers moyens de transport et les diverses sociétés qui offrent ces services. Je ne vois vraiment pas comment on pourrait assurer des taux plus avantageux pour le transport des marchandises vers l'est du Canada.

M. Cochrane: Dites-vous cela parce que vous craignez que si l'est du Canada doit souffrir—et je ne devrais peut-être pas employer ce terme—en raison de la déréglementation, il ne devrait pas être victime de tarifs plus élevés dans les deux directions?

[Text]

Mr. J. Robinson: In our brief we addressed the point that we are apprehensive of increases in freight costs westbound because we are essentially in a captive situation with CN. They do haul almost 50% of our traffic and they do set the price. If CN, for example, has to recover losses that they incur in other areas of the region because of confidential contracting—using your example, eastbound—then they will have to charge more westbound to make up their loss.

Mr. Cochrane: Would they ship back empty cars? Are you suggesting that they are going to have cars in Atlantic Canada that are empty that they are going just to put back on the train and take back with nothing in them?

Mr. J. Robinson: That would be one option versus the expense of taking those cars to Prince Edward Island and loading them, yes.

Mr. Cochrane: Okay.

On page 6 of what I think must be the first brief—at least the letterhead is on the front—you say:

It is important for them to be able to track or monitor the transportation cost of their competitors.

Are all of the island potato producers represented by the Prince Edward Island Potato Marketing Board?

Mr. J. Robinson: Yes, they are.

Mr. Cochrane: So who are the competitors as far as the individual producers on the island are concerned—the New Brunswick potato growers?

Mr. J. Robinson: The reference here is twofold. The reference is to shippers within Prince Edward Island—we are a mixture of small private companies and national companies—and the second reference would be to competing with producers from other areas of Canada, including New Brunswick.

Mr. Cochrane: What percentage of the Canadian potato-growing industry would we represent between New Brunswick and Prince Edward Island?

Mr. J. Robinson: In relation to which market?

Mr. Cochrane: In the potato market.

Mr. J. Robinson: What destination?

Mr. Cochrane: National.

Mr. J. Robinson: There is no easy answer to that question. Each of Quebec and Ontario produce about 20% of the Canadian production and P.E.I. produces a bit more than 20% and New Brunswick produces about 20%. However, everyone ships to or shares different markets. So we ship from P.E.I. into Quebec and Ontario. Our heavy market and shipment period is from about December 1 through until we run out of product some time in May. So at that point we would repre-

[Translation]

M. J. Robinson: Dans notre mémoire, nous signalons que nous craignons que les tarifs de transport des marchandises vers l'Ouest n'augmentent puisque nous sommes des expéditeurs captifs du CN. En effet, cette société transporte près de 50 p. 100 de nos marchandises, et c'est elle qui établit les prix. Si cette société, par exemple, doit compenser des pertes qu'elle a enregistrées dans d'autres régions de l'Est en raison des contrats confidentiels pour le transport des marchandises vers l'Est, pour reprendre votre exemple, elle devra prévoir des tarifs plus élevés pour le transport des marchandises vers l'Ouest.

M. Cochrane: Retournerait-elle des wagons vides? Dites-vous qu'il y aura des wagons vides dans la région Atlantique, des wagons vides qui repartiront vers l'Ouest sans être chargés?

M. J. Robinson: On pourrait décider de procéder de cette façon plutôt que d'envoyer ces wagons à l'Île-du-Prince-Édouard et de les charger là-bas.

M. Cochrane: C'est bien.

A la page 6 du mémoire dont la première page porte l'en-tête officiel de votre groupe—vous dites:

Il faut que ces groupes puissent être au courant des tarifs que doivent payer leurs concurrents pour le transport de leurs produits.

L'Office de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard représente-t-il tous les producteurs de pommes de terre de l'île?

M. J. Robinson: Oui.

M. Cochrane: Qui sont alors les concurrents des producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard—les producteurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick?

M. J. Robinson: Le terme concurrents dans cette citation représente deux groupes distincts: les expéditeurs de l'Île-du-Prince-Édouard—un ensemble de petites compagnies privées et de compagnies nationales—et les producteurs qui livrent concurrence aux producteurs des autres régions du Canada, y compris le Nouveau-Brunswick.

M. Cochrane: Pouvez-vous nous dire quelle est l'importance relative de la production de pommes de terre au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard en comparaison avec le secteur de production des pommes de terre canadien?

M. J. Robinson: Sur quel marché?

M. Cochrane: Le marché des pommes de terre.

M. J. Robinson: Vers quelle destination?

M. Cochrane: Le marché national.

M. J. Robinson: Il est assez difficile de répondre de cette question. La province de Québec et l'Ontario produisent chacune environ 20 p. 100 des pommes de terre cultivées au pays; l'Île-du-Prince-Édouard produit un peu plus de 20 p. 100 et le Nouveau-Brunswick environ 20 p. 100. Toutefois, chaque province achemine son produit vers chacun des marchés; elle partage donc ces marchés. Ainsi, les producteurs de l'Île-du-Prince-Édouard acheminent leurs produits vers le Québec et

[Texte]

sent, say, 50% of the Quebec/Ontario market share. At other times of the year we would have no market share in Quebec and Ontario and some other producer in the area would have 100% of it.

Mr. Cochrane: The last question: If there was a proviso that confidential contracts be based on a full cost recovery—that is the bottom line; in other words, they cannot ship for less than cost—would the concept then find more support from the marketing board on the island?

Mr. J. Robinson: It is very difficult to conceive of a confidential contract that has to conform to some sort of regulation. It is no longer a confidential contract then. As I understand the confidential contract, it is a shipper and a carrier sitting down with a blank sheet of paper and devising a deal satisfactory to both people, regardless of other laws.

Mr. Cochrane: You mentioned earlier, or there was some expression of concern—in fact, I believe it is in your brief—that if someone was shipping eastbound at a discount then it would cost you more to ship westbound because they are going to make up the money on the backs of the poor Maritimers, so to speak. If there was a bottom line that there could not be a contract less than the actual cost, then would that allay some of the fears, at least, that you have expressed?

Mr. J. Robinson: I suppose so, but shippers have more than one confidential contract and one contract could be advantageous in one direction but disadvantageous in another direction or another product or another destination. So I do not see how any regulatory agency could ever sort out what, in fact, the rate was that was being charged on a confidential contract. Who knows what trade-offs are being offered or penalized somewhere else?

• 1025

Mr. Cochrane: Okay, I guess the point was missed somewhere in there. There was some suspicion that we were going to subsidize, if there was shipping from central Canada to eastern Canada that was below cost on the confidential contract, that we were going to have to perhaps pay more to get it back, to make up the difference. But what we are suggesting is that if everything had to be at least . . . you know, the costs were covered on a compensatory basis, I wondered if that would solve some of the problems. But you obviously feel not.

Mr. J. Robinson: I have no argument with the concept that it is a good idea. I do not see any practical way that you could, in fact, ever know what the rate was that was being charged.

Mr. Cochrane: Presumably there would be a proviso that you could not do it "less than . . ."

Okay, that is all. Thank you.

[Traduction]

l'Ontario. Notre période de pointe commence aux environs du 1^{er} décembre et prend fin lorsque nous avons éliminé nos stocks, pendant le mois de mai. Pendant cette période, nous représentons 50 p. 100 du marché du Québec et de l'Ontario. Cependant, pendant d'autres périodes de l'année, nous ne participons pas à ce marché, et c'est un autre producteur qui aurait 100 p. 100 du marché.

M. Cochrane: J'aimerais poser une dernière question. Votre groupe serait-il plus disposé à accepter le principe de la passation de contrats confidentiels si ces derniers devaient refléter les coûts réels? En d'autres mots, il devrait y avoir récupération intégrale des coûts.

M. J. Robinson: Il est très difficile de s'imaginer la passation de contrats confidentiels en fonction de règlements ou de lignes directrices. À ce moment-là, il ne s'agirait plus vraiment de contrats confidentiels. Si j'ai bien compris le principe du contrat confidentiel, un expéditeur et un transporteur établissent des modalités qui conviennent aux deux parties, peu importe les lois ou les modalités qui visent les autres.

M. Cochrane: Vous avez dit plus tôt, ou je crois d'ailleurs que c'était dans votre mémoire, que si une personne obtenait un tarif préférentiel pour expédier des marchandises vers l'Est, il vous en coûterait plus cher pour expédier vos marchandises vers l'Ouest parce que ce serait les pauvres résidents des provinces Maritimes qui devraient payer la note. Si on exigeait que les contrats confidentiels reflètent les coûts réels, croyez-vous que cela permettrait d'apaiser certaines de vos craintes?

M. J. Robinson: Peut-être, mais il ne faut pas oublier que les expéditeurs passent plus d'un contrat confidentiel, et un contrat pourrait présenter des avantages pour le transport à une destination mais un désavantage pour le transport effectué dans l'autre direction, ou pour un autre produit. Donc je ne vois vraiment pas comment un organisme de réglementation, quel qu'il soit, arrive à déterminer quel est le tarif convenu dans le cadre d'un contrat confidentiel. Comment savoir quels avantages ou quelles pénalités figurent ailleurs?

M. Cochrane: Très bien, je crois qu'on a oublié ce point. Certains craignaient que nous allions subventionner l'expédition, si le coût prévu dans un contrat confidentiel visant l'expédition de marchandises du centre du Canada vers l'est était inférieur au coût réel ou encore qu'il faudrait payer plus cher le transport ensuite vers l'ouest afin de compenser ce manque à gagner. Néanmoins, ce que nous suggérons, c'est que s'il fallait au moins . . . Vous voyez ce que je veux dire, si l'on exigeait au moins le versement du coût réel, est-ce que cela ne résoudrait pas certains des problèmes. Manifestement, vous n'êtes pas de cet avis.

M. J. Robinson: C'est une bonne idée, je ne prétends pas le contraire. Toutefois, je ne vois pas comment en pratique il est possible de déterminer quel est le tarif demandé.

M. Cochrane: Je présume que l'on pourrait ajouter l'exigence qu'il faut que ce soit pour « moins que . . . »

C'est tout, très bien. Merci.

[Text]

The Chairman: That is your time, Mr. Cochrane. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman. First of all I want to congratulate the Potato Marketing Board of P.E.I. for an excellent, excellent brief which I think points out why people in Atlantic Canada generally are concerned about deregulation of the transportation industry.

I want to say to the gentlemen that they raise a number of matters which tend to fly in the face of testimony we have heard elsewhere across the country.

To move away from confidential contracts and third party appeals for a moment, I look at the submission or the recommendation you have expressed with regard to the Combines Investigation Act, that there be some ability to do group or association negotiation without threat of prosecution under the Combines Investigation Act. I can tell you that we have heard from many other witnesses, in fact, that the Combines Investigation Act ought to be strengthened to prevent just that kind of thing from happening. You point out in your brief, quite rightly, that there is little or no mention of CN Marine or marine services in the package. Coming from Newfoundland, I appreciate your concern that this particular mode of transportation is not addressed. When one looks at the possibility of "user pay" being imposed, versus something that would reflect the cost of the approximate terms of highway travel, versus the true cost of shipping.

I want to ask you, given the kind of concerns you raised, given that they fly in the face—for example, the Combines Investigation Act recommendation—of what we have heard elsewhere in the country, do you not think that it makes the case quite strongly that the premiers' recommendation in St. John's, Newfoundland, some time ago, that transportation be recognized as a key to regional development, up front in any new transportation act, is critical to that act being applied in this country in a way that recognizes regional disparities and regional differences? Because so far, at least, it seems that there is not much willingness, at this stage of the game—that may change after this committee reports—to include that kind of recommendation up front in a new national transportation act.

I would ask you to comment on that, and comment for the members of our committee on the importance of the marine side of the transportation industry in P.E.I. and Atlantic Canada generally.

Mr. J. Robinson: Okay. On the marine side, our brief is quite concise on the point that there is no consideration given in the *Freedom to Move* white paper of the CN Marine car ferry services that are offered in the region. The car ferry system, to Prince Edward Island specifically—I am not that familiar with the Newfoundland one; we have hopes of a tunnel some time but I do not think they do—is experiencing a continued decrease in the level of service being offered by CN Marine. The frequency of crossings are decreasing. The time spent waiting on the pier is increasing dramatically to the point

[Translation]

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Cochrane. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je tiens à féliciter l'Office de commercialisation de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard de son excellent mémoire qui explique bien pourquoi les habitants de la région de l'Atlantique s'inquiètent, d'une façon générale, de la déréglementation des transports.

Je tiens à dire aux témoins que leurs propos vont à l'encontre de témoignages que nous avons entendus ailleurs au pays.

Laissons de côté pendant un instant les contrats confidentiels et les appels de tierces parties, et regardons votre demande ou votre recommandation visant la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Vous recommandez qu'il soit possible d'entreprendre des négociations de groupe ou d'association sans risque de poursuites au terme de cette loi. Permettez-moi de vous dire que de nombreux autres témoins nous ont, en fait, dit qu'il fallait étoffer la loi relative aux enquêtes sur les coalitions afin justement d'empêcher ce genre de choses. Vous faites remarquer dans votre mémoire, à juste titre, qu'il est peu ou pas question de CN Marine ou d'autres services maritimes dans le livre blanc. Parce que je viens de Terre-Neuve, je comprends tout à fait que vous vous inquiétiez du fait qu'il n'est pas question de ce mode particulier de transport. Lorsque l'on songe qu'il est possible que l'on impose des droits d'usagers, plutôt que des droits qui se comparent au coût d'utilisation de la grand route, ou au coût réel de l'expédition.

Je veux vous demander, à la lumière de vos préoccupations, puisque vous contredisez—par exemple, votre recommandation visant la loi relative aux enquêtes sur les coalitions—de ce que nous avons entendu ailleurs au pays, si vous ne croyez pas que si l'on veut appliquer toute nouvelle loi sur les transports dans tout le pays de façon à reconnaître les disparités des différences régionales comme le recommandaient fortement les premiers ministres à St-Jean de Terre-Neuve il y a quelques temps, qu'il soit reconnu que le transport constitue un élément clé de l'expansion régionale? En effet, jusqu'à présent, on ne semble pas du tout disposé, du moins à cette étape-ci—ce qui pourrait changer après le rapport du Comité—à inclure dès le départ ce genre de recommandation dans une nouvelle loi nationale sur les transports.

J'aimerais que vous me disiez ce que vous en pensez et que vous disiez également aux membres du comité quelle est l'importance du service de traversiers pour l'Île-du-Prince-Édouard et la région de l'Atlantique en général.

M. J. Robinson: Très bien. En ce qui concerne le service des traversiers, notre mémoire dit très clairement qu'on a pas songé dans le livre blanc 'Aller sans entraves', au service de traversiers de CN Marine dans la région. Le service de traversiers à destination plus particulièrement de l'Île-du-Prince-Édouard—je ne connais pas très bien le service à destination de Terre-Neuve; nous espérons obtenir un tunnel un de ces jours, ce qui n'est pas le cas à l'Île-du-Prince-Édouard—on constate une diminution constante des services offerts par CN Marine. La fréquence des traversées diminue.

[Texte]

now where for us to try to attract a trucker who is empty in Halifax to come to P.E.I. in January or February or March or April to pick up a load and take it to Toronto, versus him going straight back empty or stopping in the Saint John River valley of New Brunswick for a load from our so-called competitors, the difference in time it takes that carrier to come to P.E.I.—the detour to P.E.I. and loading and back, dealing with the car ferry service—is longer than his total driving time from Halifax to Toronto.

• 1030

So we have to have some assurance somewhere in this legislation that in fact we are assured of a viable transportation car-ferry link with the rest of Canada. The frequency of crossings must be such that we can continue to attract carriers to come to our province to carry our product and the rates that are charged are such that we can afford to pay their costs to come.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the basic thrust of deregulation is essentially a movement toward user-pay. It is another way of saying deregulation—unfettered free-enterprise in the marketplace—will decide. In this region there must be some concern that confidential contracts may have an adverse impact on Maritime freight rates, the Atlantic Region Freight Assistance Act . . .

The Chairman: They mentioned that in their report.

Mr. Tobin: A fine brief.

The Chairman: Very specifically.

Mr. Tobin: Fine.

Given that, again I want to ask you about your submission in so far as the Combines Investigation Act is concerned. You indicate you want to be absolved from the possibility of prosecution in having the Potato Marketing Board, the Atlantic Provinces Transportation Commission, etc., negotiate as single entities. Can you explain your concerns in that regard with the current provisions of the Combines Investigation Act, bearing in mind there may well be a toughening of those provisions?

Mr. J. Robinson: In the current situation the shippers of P.E.I., through their marketing board and with the able assistance of the APTC, sit down and negotiate a rail rate with CN Rail, or a rate including piggyback and rail. It is our understanding from reading the *Freedom to Move* paper that this scenario might no longer be a legal procedure. So we want, and we are requesting, that this sort of negotiation be allowed and that it specifically be spelled out in new transportation policy that this procedure can carry on.

We have raised this point with Mr. Thompson, who has assured us that it is okay and do not worry about it. But many of the points we raised received the same answer, and we are very concerned that at the moment we are dealing only with a

[Traduction]

Le temps d'attente augmente de façon marquée, à un point tel qu'il nous est inutile d'essayer d'attirer un camionneur qui est sans chargement à Halifax au mois de janvier, février, mars ou avril à l'Île-du-Prince-Édouard, pour prendre un chargement à destination de Toronto, puisqu'il lui est plus avantageux de retourner sans chargement ou de s'arrêter dans la vallée du fleuve St. John au Nouveau-Brunswick chez nos concurrents tout simplement parce qu'un camionneur perd plus de temps à passer par l'Île-du-Prince-Édouard, à prendre un chargement, à attendre le traversier qu'il lui en faut pour rouler de Halifax à Toronto.

Il faut donc que la loi renferme certaines garanties pour que nous soyons assurés d'un lien avec le reste du Canada grâce à un système de traversier pour automobiles viable. La fréquence des traversées doit nous permettre de continuer à attirer les transporteurs dans notre province pour acheminer nos produits et ce, à des taux qui nous permettront de défrayer les coûts du transport.

M. Tobin: Monsieur le président, le but de la déréglementation est essentiellement d'instaurer un régime de transfert des coûts à l'utilisateur. C'est une autre façon de dire que c'est la déréglementation—la libre entreprise absolue—qui décidera. Dans cette région, on doit sûrement craindre que les contrats confidentiels aient un effet négatif sur les tarifs du transport des marchandises dans les Maritimes, sur l'application de la Loi sur les subventions du transport des marchandises dans la région Atlantique . . .

Le président: Ils le mentionnent dans leur rapport.

M. Tobin: Un excellent mémoire.

Le président: Très spécifiquement.

M. Tobin: Très bien.

À la lumière de cela, j'aimerais vous interroger au sujet de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Vous mentionnez que vous ne voulez pas que le fait que la Commission de commercialisation de la pomme de terre et la Commission des transports des provinces atlantiques, etc, négocient individuellement entraîne la possibilité de poursuites. Pourriez-vous nous expliquer ce qui vous préoccupe au sujet des dispositions actuelles de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, eu égard au fait qu'elles sont susceptibles d'être resserrées?

M. J. Robinson: À l'heure actuelle, par le biais de leur Office de commercialisation et grâce au concours de la CTPA, les expéditeurs de l'Île-du-Prince-Édouard négocient leur tarif ferroviaire avec CN Rail, ou des tarifs comprenant le transport rails-route et rails. D'après notre interprétation du document *Aller sans entraves*, cette procédure ne serait désormais plus légale. En conséquence, nous souhaitons et nous demandons que ce genre de négociation puisse continuer, et que cela soit précisé clairement dans la nouvelle politique des transports.

Nous en avons discuté avec M. Thompson, et il nous a assuré qu'il n'y avait pas de quoi s'en faire. Mais c'est la réponse que nous avons obtenue à de nombreuses questions que nous avons soulevées, et ce qui nous préoccupe beaucoup, c'est

[Text]

white paper, and we are apprehensive that this legislation will somehow or other get passed very quickly, without the opportunity for ourselves specifically to review and have input into the actual reading of the legislation as it is presented.

Mr. Angus: Just a very, very quick question, gentlemen, following up on the whole question of user-pay. Are you aware that amendments to the Canada Shipping Act before Parliament give the Minister of Transport the power to charge back users for Coast Guard services? And do you have any comments on that?

Mr. Fougere: It was just brought to our attention probably within the last two or three weeks. We have asked the assistance of APTC to investigate it, and they have provided me with a copy of the bill. Some conversation has been made by some of our shippers that they were not too greatly concerned, because it was just something to put something in place, and if it ever occurs it could be charged.

But I want to let you know that yes, there are some great concerns. There are some great concerns on behalf of the primary producers, who would see this extra charge-back fee as being imposed on them when they just cannot afford to pay this extra cost. In Prince Edward Island there are both the ice-breaking services and the dredging fees, I think, that we are addressing. At this point in time we are in the preliminary stages of reviewing the act, and I am sure we will be making our position felt when it does come down the road.

• 1035

Mr. Angus: Do it quickly.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

You would consider Mr. Angus' question as very much an extension of your last statement on the marine brief on page 8, that the connection between the mainland and the island is part of the Trans-Canada Highway? There should not be any cost recovery program because it is part of the whole confederation.

Mr. J. Robinson: There is a twofold implication. Our *CN Marine* points address specifically our ability to deal with our market and serve our market in eastern Canada, where the ice-breaking and dredging services referred to would affect our ability to ship to our seed export markets, specifically those countries on the Mediterranean rim and in South America.

The Chairman: Sometimes you need help to go across the strait.

Mr. J. Robinson: The car ferries are ice-breaking car ferries, and only once in my memory has there ever been a requirement for an ice-breaker to come in and help the car ferries.

The Chairman: Okay, fine.

Do you want one short question, Mr. Gray?

[Translation]

le fait qu'en ce moment nous traitons uniquement du Livre blanc, et nous craignons que la loi soit adoptée très rapidement, sans que nous ayons la possibilité de l'étudier dans ses détails et d'avoir un mot à dire sur les dispositions qu'elle renferme.

M. Angus: Une très très brève question, messieurs, au sujet du principe d'imputabilité de l'utilisateur. Savez-vous que des modifications de la Loi sur la marine marchande du Canada autorisent le ministre des Transports à imputer aux utilisateurs le coût des services de la garde côtière? Et avez-vous des commentaires à faire là-dessus?

M. Fougere: Cela fait peut-être seulement deux ou trois semaines que nous l'avons appris. Nous avons demandé à la CTPA de faire enquête, et elle m'a procuré une copie du projet de loi. D'après certains de nos expéditeurs, il n'y a pas de quoi trop s'en faire, parce que le système d'imputabilité des coûts aux utilisateurs n'est pas encore en place.

Mais je dois vous dire que oui, cela suscite de grandes préoccupations. Surtout du côté des producteurs de matière première qui n'ont pas les moyens de payer les coûts supplémentaires que leur imposerait ce système. À l'Île-du-Prince-Édouard, cela impliquerait des droits pour des services de brise-glaces et de dragage, je pense. A l'heure actuelle, nous commençons à peine à étudier la loi, et je suis sûr que nous ferons connaître notre position au moment venu.

M. Angus: Faites vite.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Vous considérez sans doute la question de M. Angus comme un prolongement de votre dernière déclaration à la page 8 de votre mémoire sur le transport maritime; c'est-à-dire que le lien entre le continent et l'île fait partie de la Transcanadienne? Il ne devrait pas y avoir de programme de recouvrement des coûts, parce que cela fait partie de la confédération.

M. J. Robinson: Cette question a deux volets. Ce que nous avons dit au sujet de *CN Marine* concerne spécifiquement notre marché et notre capacité de desservir nos marchés de l'Est canadien; alors que les services de brise-glace et de dragage dont on a parlé concernent notre capacité d'expédier nos produits vers nos principaux marchés d'exportation, à savoir les pays de la Méditerranée et de l'Amérique du Sud.

Le président: Vous avez parfois besoin d'aide pour traverser le détroit.

M. J. Robinson: Les traversiers pour automobiles sont des brise-glace, et il est arrivé seulement une fois que nous ayons eu besoin d'un brise-glace pour les dépanner.

Le président: Très bien.

Avez-vous une brève question à poser, monsieur Gray?

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Can we assume, gentlemen, if we go back to confidential rates, which you were proposing, that the big winners in confidential rates will be central Canada and the extremities of the country will be the possible losers?

Mr. J. Robinson: Your point illustrates exactly why you are receiving so many favourable comments on confidential rates and confidential contracting. The large central Canadian industrialized base is very much in favour of confidential contracting. Those business that are part of that system, even in Atlantic Canada, are generally in favour of confidential contracting, where the smaller, independent shipper in the outlying region is against confidential contracting.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gray.

Thank you, gentlemen, for appearing.

Thank you, colleagues, for limiting your questions.

Your two briefs are part of the record and are being dissected in a more detailed way by our staff.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask just . . .

The Chairman: We are a little behind, but . . .

Mr. Benjamin: I would like some information. I just want to know what the situation is regarding the provision of adequate railway cars for the movement of potatoes. I guess you had a perennial shortage of specialized equipment. What is the situation now? Do both railroads provide you with enough cars, as and when you need them?

Mr. J. Robinson: Once again, Mr. Chairman, CN provides us with what equipment they have empty in the region. It is a mixture of rail and piggy-back. And except for peak periods, for two months in the winter-time, we usually have enough capacity for our shipments to central Canada.

Mr. Benjamin: The reefer cars . . . when you are talking about backhauls, such as fairly specialized equipment, there is not much you could backhaul in it, is there?

Mr. J. Robinson: Mr. Chairman, we have access to practically no reefer cars as such. We use a heated, insulated boxcar, essentially. There are some ventilation aspects to it. The unit is a suitable piece of equipment during the cooler shipping periods, but as soon as we start to encounter warmer temperatures in the marketplace, we have to go away from that equipment. By default, we then go to reefer equipment offered by the highway carriers or to the piggy-back equipment, as offered by the railroads.

Mr. Benjamin: In shipments, say, to Ontario, when they are unloaded, there is not much that can be shipped back in them to Atlantic Canada? It is fairly specialized equipment.

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour revenir aux tarifs confidentiels que vous proposez, messieurs, peut-on supposer que les grands gagnants seront le centre du Canada et que les extrémités du pays risquent d'en sortir perdants?

M. J. Robinson: Votre question illustre très bien pourquoi vous entendez tellement de commentaires favorables au sujet des tarifs et des contrats confidentiels. La vaste base industrialisée du centre du Canada est largement en faveur des contrats confidentiels. Les entreprises qui font partie de ce système, même dans la région Atlantique, sont généralement en faveur des contrats confidentiels, alors que les expéditeurs indépendants, plus petits, des régions plus éloignées sont contre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gray.

Merci, messieurs, d'être venus nous rencontrer.

Merci, collègues, d'avoir limité vos questions.

Vos deux mémoires seront consignés au compte rendu et analysés plus en détail par notre personnel.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je . . .

Le président: Nous sommes un peu en retard, mais . . .

M. Benjamin: J'aimerais avoir quelques renseignements. Je voudrais savoir quelle est la situation en ce qui concerne la fourniture de wagons de chemins de fer adéquats pour le transport des pommes de terre. Je pense que vous avez toujours manqué d'équipement spécialisé. Quelle est la situation maintenant? Les deux chemins de fer vous fournissent-ils le nombre de wagons dont vous avez besoin, lorsque vous en avez besoin?

M. J. Robinson: Encore là, monsieur le président, le CN nous fournit l'équipement qu'il a de libre dans la région. C'est-à-dire un mélange de wagons ordinaires et de wagons rail-route. Et sauf pour les périodes de pointe, soit pour deux mois de l'hiver, nous avons habituellement suffisamment d'équipement pour acheminer nos produits vers le centre du Canada.

M. Benjamin: Les wagons réfrigérants . . . quand vous parlez des voyages de retour, ce genre d'équipement relativement spécialisé ne sert pas tellement, n'est-ce pas?

M. J. Robinson: Monsieur le président, nous n'avons presque pas de wagons réfrigérants à notre disposition. Nous utilisons essentiellement des wagons couverts chauffés et isolés. Ils sont dotés de certains systèmes d'aération. Cela suffit amplement par temps frais, mais dès que les températures se réchauffent, nous ne pouvons plus utiliser cet équipement. Nous nous servons alors d'équipement réfrigérant que nous offrent les transporteurs routiers ou de wagons rail-route que nous fournissent les chemins de fer.

M. Benjamin: Quand vous expédiez de la marchandise vers l'Ontario, par exemple, il n'y a pas tellement de choses que vous pouvez ramener vers la région Atlantique, l'équipement étant assez spécialisé?

[Text]

Mr. J. Robinson: We could not afford specialized reefer equipment to ship railcars. That would be out of the question. We have to use what is available. They are insulated boxcars, heated.

Mr. Benjamin: Yes, but are they suitable for loading any other general merchandise?

Mr. J. Robinson: Yes, they are the general car used by the government.

Mr. Benjamin: They can be used both ways then?

Mr. J. Robinson: They are multipurpose, yes.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin.

I would like to again thank the witnesses very much for appearing.

I would like to call the next witness now, which is the Atlantic Provinces Trucking Association. I understand, Mr. Dale Elliott, its executive director, will be appearing with the president and the chairman of the association. So if they are in the room and ready, and I think they are, we welcome you to the table. Mr. Drury, you are the president of the association so, for purposes of the record and to identify the witnesses, could you identify those with you at the table? You have been sitting there in the audience. We have your brief, which has been circulated. As with other witnesses, if you could give us an overview, we would then start the questions.

• 1040

Mr. Don Drury (President, Drury's Transfer, Atlantic Provinces Trucking Association): Thank you, Mr. Chairman. I wish to introduce the executive director of the Atlantic Provinces Trucking Association, Dale Elliott; the general manager of Pole Star Transport of Hantsport, Nova Scotia, Mr. Ted Fraser; the president of Thompson's Transfer of Middleton, Nova Scotia, Mr. Graham Thompson; and the vice-president of Day & Ross Inc., Mr. Terry Ivany.

Perhaps we may at the outset quickly run through our brief and then we would welcome comments and queries from you.

The Atlantic Provinces Trucking Association is an association representing the interest of the trucking industry in the four provinces of Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick. There are over 300 corporate members in our association, including for-hire common carriers, private fleets and owner-operators.

Our first comment would be that the APTA supports the brief submitted to this committee by the Canadian Trucking Association, of which we are one of the seven provincial association members. We feel the brief and the subsequent response to the written questions of your committee comes as a result of extensive research on an appropriate Canadian transportation policy and reflects the deep concerns of the trucking industry in Atlantic Canada in competing in such an environment.

[Translation]

M. J. Robinson: Nous n'avons pas les moyens d'utiliser de l'équipement réfrigérant spécialisé. Absolument pas. Nous devons nous servir de ce qui est mis à notre disposition. C'est-à-dire des wagons couverts, isolés et chauffés.

M. Benjamin: Oui, mais cet équipement peut-il servir au transport d'autres marchandises?

M. J. Robinson: Oui, c'est le genre de wagons utilisés par le gouvernement.

M. Benjamin: Ils peuvent donc servir pour le transport dans les deux sens?

M. J. Robinson: Ce sont des wagons à usages multiples, oui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin.

J'aimerais remercier encore une fois les témoins d'être venus.

J'inviterais maintenant le prochain témoin à s'approcher: l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique. Nous attendons, je pense, M. Dale Elliott, directeur exécutif, de même que le président et le président du conseil d'administration de l'Association. Si les témoins sont prêts, et je pense qu'ils le sont, je les inviterais à s'approcher. Monsieur Drury, vous êtes le président de l'Association; je vous demanderai donc, aux fins du compte rendu, de nous présenter vos collègues. Vous étiez dans la salle d'audience; vous connaissez donc la procédure. Votre mémoire nous a été distribué. Comme pour les autres témoins, je vous demanderai de nous donner un aperçu général de votre mémoire, ensuite nous passerons aux questions.

M. Don Drury (président, Drury's Transfer, Association du camionnage des provinces atlantiques): Merci monsieur le président. Je voudrais vous présenter le directeur exécutif de l'association, Dale Elliott; le directeur général de *Pole Star Transport* de Hantsport, en Nouvelle-Écosse, M. Ted Fraser; le président de *Thompson's Transfer* de Middleton, en Nouvelle-Écosse, M. Graham Thompson; et le vice-président de *Day & Ross Inc.*, M. Terry Ivany.

Pour commencer, nous pourrions peut-être parcourir rapidement notre mémoire, ensuite répondre à vos questions.

L'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique représente les intérêts de l'industrie du camionnage dans les quatre provinces de l'Est: Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau Brunswick. L'Association regroupe au-delà de 300 membres, y compris des transporteurs ordinaires pour compte d'autrui et en location, des flottilles privées et des propriétaires exploitants.

Tout d'abord, l'Association appui le mémoire présenté au Comité par l'Association canadienne du camionnage dont nous sommes membres à titre de l'une des sept associations provinciales. Nous estimons que le mémoire et les réponses aux questions écrites de votre Comité que vous a présentés l'Association canadienne sont le fruit d'un travail de recherche approfondi sur l'établissement d'une bonne politique canadienne des transports qui reflète les préoccupations profondes

[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,

[Text]

also reflect the views of our members: 'Free market pricing' . . .

The Chairman: Mr. Drury, just to expedite this a little . . . you have a long quote there of two pages, or a page and one-half. Could you just give us the highlights of it and then the highlights of your concerns so we can get into the questions, because otherwise your time for reading will take all the time we would have had for questions.

Mr. Drury: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: To also help you along, it was the Canadian Trucking Association's brief. We have also heard from the other trucking associations where we have had hearings and the same point has been made. Now, there may be more emphasis because of the situation in Atlantic Canada, and that is what we want to see—if there are some other particular problems because of the geography of Atlantic Canada which will accentuate these national concerns.

Mr. Drury: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps what we can do is simply outline the two or three items we would like to . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Drury:—and I will simply highlight them and we will discuss them.

The Chairman: That would be good.

Mr. Drury: First of all, we are concerned about compensatory rail rates; they should be maintained under the new transportation policy. We feel it is important that all modes should obtain equal treatment, if levels of compensatory rates are to be determined and applied under the Railway Act. We feel the role of transportation in complementing regional and economic development in Canada should be stressed, in that the special needs of the Atlantic region must be considered.

We must address the question of TerraTransport in any consideration of modifications to the National Transportation Act. Perhaps, since you have the brief before you, you would care to . . . it is a complex issue. We have outlined some of our thoughts; perhaps you would like to question us specifically.

The Chairman: I am sure you are going to get a question—perhaps on TerraTransport—from our first questioner, and I think we can get into that right now. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman. Being mindful of your advice to all of us to try and explore new areas versus going over some of the representations that have been made . . . good representations, but nevertheless matters which have been common to many of the trucking associations which have come before us.

I want to focus for a minute on the advice you have given the committee contained on page 6 with respect to ensuring that rail—and for that matter, marine services rates—be

[Translation]

car elles reflètent les opinions de nos membres: «l'établissement des prix sur un libre marché» . . .

Le président: Monsieur Drury, pour accélérer les choses . . . Je constate que cette citation fait environ deux pages. Pouvez-vous la paraphraser, en faire ressortir les éléments principaux qui vous préoccupent afin que nous puissions passer aux questions, sans quoi le temps qui vous est réservé va être entièrement consacré à la lecture de votre mémoire.

M. Drury: Merci, monsieur le président.

Le président: D'autre part, je constate que vous citez le mémoire de l'Association canadienne du camionnage. Nous avons entendu les représentants d'autres associations du camionnage, dans les villes où nous avons tenu des audiences, et le même argument a été présenté. Il se peut qu'il y ait davantage à souligner en raison de la situation particulière de la région de l'Atlantique, et c'est cela qui nous intéresse. S'il existe des problèmes particuliers à cause de la situation géographique de cette région, nous voulons savoir en quoi ils rejoignent les préoccupations au niveau national.

M. Drury: Merci, monsieur le président. Je peux peut-être signaler les deux ou trois points que nous voudrions . . .

Le président: C'est cela.

M. Drury: Je vais me contenter de les annoncer pour que nous puissions en discuter.

Le président: Très bien.

M. Drury: Tout d'abord, nous nous inquiétons des tarifs ferroviaires compensateurs. On devrait les conserver en vertu de la nouvelle politique de transport. Nous pensons qu'il est important que tous les modes de transports soient traités de la même façon, si l'on choisit d'établir des tarifs compensateurs en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Nous pensons que le rôle des transports pour étayer l'expansion économique et régionale au Canada doit être souligné, et les besoins particuliers de la région de l'Atlantique doivent être pris en considération.

Nous ne devons pas oublier la question de TerraTransport en étudiant toute modification de la Loi nationale sur les transports. Étant donné que vous avez le mémoire sous les yeux, je vous demanderai . . . Il s'agit d'une question complexe. Nous vous avons présenté notre point de vue et vous voudrez peut-être nous poser des questions de détail.

Le président: Je suis sûr qu'on va vous poser une question, peut-être sur TerraTransport, car le premier intervenant, qui pourra commencer tout de suite, est M. Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président. Pour tenir compte de la consigne que vous nous avez donnée, c'est-à-dire celle de poser des questions nouvelles plutôt que de revenir sur le témoignage d'autres . . . Ces témoignages étaient très valables mais il n'en demeure pas moins qu'ils comportaient des éléments communs à toutes les associations de camionnage qui ont comparu.

Je voudrais m'attarder un instant aux conseils que vous donnez au Comité, qui se trouvent page 6 de votre mémoire, pour garantir que les tarifs de chemins de fer, et également les

[Texte]

compensatory to and from Newfoundland. You point out your association has been quite active before the CTC in making the case, in your mind, that prices being charged by CN Marine and TerraTransport have been predatory and below cost, and therefore there ought to be an increase of 30% to 50% in the freight rate to and from Newfoundland.

When I see that kind of representation, on the one hand I sympathize with the dilemma you find yourselves in; but on the other hand, I reflect in my mind the wisdom of the premiers in insisting that any new National Transportation Act contain up-front a recognition that transportation is key to regional development in this country and that regional differences be recognized.

Under section 32 of the Terms of Union that Newfoundland has with Canada, there is clear provision that freight rates to the island of Newfoundland and within the island of Newfoundland reflect the average maritime rate. In essence, it would mean you would not charge in Newfoundland a rate that would reflect the true cost of ferry services—much as the potato growers of Prince Edward Island would make the same submission. I would just say to you, gentlemen, you know, in the Province of Newfoundland, the Chambers of Commerce, the people who are in the private sector, who would embrace and hold near and dear to their breasts the concept of unfettered free enterprise, suddenly get very unfettered when it comes to these rates. As much as they express that concept, promote it in their daily working lives, they kind of get nervous about this 30% to 50% increase you would ask for.

• 1050

I would ask you as an association, first of all, whether or not you believe there ought to be a recognition in the National Transportation Act that transportation is key to regional development and some recognition that transportation policies ought to be applied, recognizing the regional differences in this country?

Mr. Drury: Mr. Chairman, I think our association would be the last to suggest that Newfoundland should . . . If the terms of union are in fact there, then we certainly would not suggest your going against them. I think our concern is that the same—if we are going to have subsidies—subsidies should be applied to all modes. That is then not going to be unfair to the Province of Newfoundland and getting goods to and from that area, but, rather, a better expenditure of taxpayers' monies, if we are speaking of subsidies right now, instead of subsidizing one mode to the exclusion of all others.

Mr. Tobin: To the extent that ferry rates are established, one would hope, reflecting the spirit of Section 32, would not truckers using the marine services, for example, be getting the same kind of subsidy in putting their vehicles aboard that ferry and going across 90 miles of water as would anybody else?

[Traduction]

tarifs du service maritime, soient compensateurs en direction et à partir de Terre-Neuve. Vous nous dites que votre Association a fait de nombreuses démarches auprès de la CCT pour exposer la situation, notamment pour dénoncer les tarifs imposés par CN Marine et TerraTransport comme étant déloyaux et inférieurs aux coûts, de sorte que les tarifs de transport des marchandises vers et à partir de Terre-Neuve devraient être majorés de 30 à 50 p. 100.

Devant une telle démarche, on ne peut s'empêcher de comprendre le dilemme dans lequel vous vous trouvez. D'un autre côté, je suis en train de réfléchir à l'opportunité que les premiers ministres exigent que la nouvelle Loi nationale sur les transports contienne des dispositions telles que l'on reconnaisse d'emblée que le transport est vital pour l'expansion régionale du pays et qu'il faut tenir compte des différences régionales.

En vertu de l'article 32 de l'Acte d'union entre Terre-Neuve et le Canada, on prévoit explicitement que les tarifs de transport vers l'île de Terre-Neuve et à l'intérieur de l'île devront refléter le tarif maritime moyen. Essentiellement, cela signifie qu'à Terre-Neuve, on ne demande pas un tarif qui reflète le véritable coût du service de traversier, bien que les cultivateurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard pourraient prétendre en obtenir autant. Messieurs, dans la province de Terre-Neuve, les Chambres de commerce, c'est-à-dire les gens du secteur privé, qui sont néanmoins de farouches tenants de la notion de libre entreprise deviennent soudainement très nerveux quand il s'agit de ces tarifs. Même s'ils appliquent les principes de la libre entreprise dans leurs activités quotidiennes, ils se sentent très vulnérables quand ils entendent des propositions comme la vôtre, c'est-à-dire une augmentation de 30 p. 100 à 50 p. 100.

En tant qu'Association, tout d'abord, pouvez-vous me dire si vous pensez que la Loi nationale sur les transports devrait reconnaître dans ses dispositions que le transport est capital pour l'expansion régionale et qu'il faut dès lors des politiques de transport qui tiennent compte des différences régionales qui existent au Canada?

M. Drury: Monsieur le président, je pense que notre Association serait parmi les derniers à prétendre que Terre-Neuve . . . Si l'acte d'Union existe en ces termes, nous ne voudrions certainement pas proposer que vous y fassiez entorse. Nous voulons avant tout que les mêmes subventions, les subventions éventuelles, s'appliquent à tous les modes de transport. Bien sûr ce sera injuste à l'égard de la province de Terre-Neuve, à l'égard du transport des marchandises en direction et à partir de la région, mais ce serait certainement une meilleure utilisation des deniers publics, que de subventionner, le cas échéant, un mode de transport au détriment de tous les autres.

M. Tobin: Dans la mesure où les tarifs de traversier sont établis, en tenant compte, on l'espère, de l'esprit de l'article 32, les camionneurs qui se servent des services maritimes ne recevraient-ils pas la même subvention que les autres s'ils empruntaient le traversier pour franchir cette distance de 90 milles?

[Text]

Mr. Terry Ivany (Chairman, APTA TerraTransport Committee): First of all, we, with the TerraTransport and the truckers, receive the same rate when it comes to the ferry. In our view, the ferry is not really the problem. We pay the same cost of moving a trailer across the ferry as Terratransport is charged for moving a container. Our problem is not that at all. Certainly, I think it is imperative that we recognize that, for regional development purposes, transportation is a very, very important unit in that whole thing.

Of course, our problem is that we in the trucking industry are trying to operate with some degree of profitability. I believe we offer an extremely good service to the consumers in Newfoundland. Our problem has been that we are competing, or trying to compete—and it is an impossible task—with a heavily subsidized Crown corporation. On top of that, we have another group in the game now that is receiving subsidies in order to compete with a heavily subsidized operation—that being TerraTransport. Quite frankly, our problem is that we are not receiving any kind of subsidy. If we are going to recognize transportation in regional development, we feel all modes should be treated equally, and that includes trucking.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me just say for clarification that I ask these questions because I see the information contained on page 6 and 7, and I would not want members who are not as familiar as our witnesses with the situation in Newfoundland to walk away from this table with the impression that you are recommending to the population of Newfoundland a 30% to 50% increase in the cost of moving goods to and within the province. It is clear now that you are not recommending that.

Let me ask this question, then. I agree that the trucking industry has done a good job in Newfoundland. I also agree that you are placed in an unfair competitive position, moving goods within the province versus to and from the province. Are you recommending to the committee that if a subsidy is going to be paid, if an artificial rate is going to be established, that the rate be established in such a way that it is open to bids . . . that any particular mode or means of transportation be able to take advantage of that bid? How would you recommend, for example, that your association get the same benefits as TerraTransport or Ace Trucking? Do you think it should be with a direct subsidy, that some services be established as essential and be put up for bids on a bidding process and that whoever can provide it at the cheapest rate, for the cheapest government subsidy would get it? What kind of system would you recommend? Frankly, I have always had a little bit of trouble with people, even in my own riding, who have said to me many times that we have to have competition. I tell them there are two ways to have competition—to have CN raise the rates or to subsidize a private carrier so he can compete with our subsidized government carrier. It gets a little ridiculous after a while, but what kind of system would you recommend?

[Translation]

M. Terry Ivany (président, Comité TerraTransport de l'ACPA): Tout d'abord, TerraTransport et les routiers bénéficient du même tarif pour ce qui est du traversier. À notre avis, ce n'est pas le traversier qui est à l'origine du problème. Pour transporter une remorque par traversier, il nous en coûte la même chose qu'à TerraTransport quand la société y embarque un container. Ce n'est pas là le problème. À coup sûr il faut absolument reconnaître que, vu les objectifs d'expansion régionale, le transport est un élément vital.

Bien sûr, le problème vient du fait que le secteur du camionnage cherche à se rentabiliser. Nous pensons que nous offrons un excellent service aux consommateurs de Terre-Neuve. L'ennui, c'est que nous essayons de concurrencer, chose impossible, une société de la Couronne jouissant d'énormes subventions. En outre, un autre groupe, Terratransport, reçoit des subventions afin de concurrencer une exploitation déjà très subventionnée. En toute franchise, ce qui nous gêne, c'est de ne pas recevoir ce genre de subvention. Si on reconnaît que le transport est un élément clé de l'expansion régionale, tous les modes de transport devraient être traités de la même façon, y compris le camionnage.

M. Tobin: Monsieur le président, pour plus de précision, si je pose ces questions, c'est en raison de ce que contiennent les pages 6 et 7 de votre mémoire et je ne voudrais pas que les membres du Comité qui ne connaissent pas aussi bien la situation à Terre-Neuve que nos témoins, aient l'impression que vous recommandez que la population de Terre-Neuve subisse une hausse de 30 p. 100 à 50 p. 100 des coûts pour le transport des marchandises vers la province et à l'intérieur. Il est clair que ce n'est pas ce que vous recommandez.

Je vais vous poser la question suivante. J'admets que le secteur du camionnage a très bien servi Terre-Neuve. Je vois que vous êtes dans une situation de concurrence injuste, puisque vous devez transporter des marchandises dans la province par rapport au transport de marchandises en direction et à partir de Terre-Neuve. Vous recommandez au Comité, dans l'hypothèse où une subvention serait versée, dans l'hypothèse où un taux artificiel serait fixé, que ce taux soit fixé de telle sorte qu'il permette les appels d'offre . . . Autrement dit, vous voulez que plusieurs modes de transport puissent tirer parti de ces appels d'offre, n'est-ce pas? Par exemple, comment à votre avis votre association devrait-elle profiter des mêmes avantages que TerraTransport et *Ace Trucking*? Pensez-vous que vous devriez recevoir une subvention directe, qu'il faudrait décréter certains services essentiels, faisant l'objet d'appels d'offres, si bien que le gouvernement n'aurait qu'à fournir la subvention la moins élevée pour le prix le plus avantageux? Quel genre de régime recommandez-vous? À la vérité, je n'ai jamais très bien compris les gens qui, même dans ma propre circonscription, m'ont souvent répété qu'il fallait que ce soit concurrentiel. Je leur dis qu'il y a deux façons de faire: que le CN augmente ses tarifs ou que l'on subventionne les transporteurs privés pour qu'ils puissent concurrencer le transporteur gouvernemental subventionné. En fin de compte, ça devient ridicule et c'est pourquoi je vous demande quel régime vous préconisez?

[Texte]

• 1055

Mr. Ivany: It is very, very difficult to address that question because it depends on the costing methodology used, first of all, to establish the base. If you take TerraTransport or CN, for instance, they have a very important factor that we in the private industry have to consider—capital cost, your cost of money, your fixed costs. The only costs they use for establishing rates, as we understand it, are their variable costs. If we could operate in that sense, I think we could probably compete with them very well. It gets back to the question of at what base you establish what your costs are and where the subsidy comes from. For instance, if you are going to establish the same type subsidy that TerraTransport or CN receives, you have to extrapolate our capital costs and all the other costs and then just operate on our variable costs. It becomes a very difficult problem.

I guess the obvious solution, the easiest solution, would be to have no subsidies at all but insist that rates be compensatory.

Mr. Tobin: That is an easy solution but it means that the people of Newfoundland would pay through their pocketbooks and we would shatter section 32 of the Terms of Union. We in Newfoundland who are a quiet, meek and mild-mannered group would tend to shout if that happened.

In western Canada we heard from many members of various trucking associations that they were concerned that deregulation of the trucking industry would lead to the possibility of big, American trucking companies coming across the border and putting our guys out of business. They suggest it might be attractive in a totally deregulated environment for even fair-sized Canadian companies to move and operate south of the border as opposed to staying in Canada. They are concerned about the whole question of Canadian ownership because in their mind there is not any kind of substantial floor on the level of American investment before government action would be initiated.

From reading your brief I almost sense that not only are there a concern with being fangled by big American operations south of the border, but there is some concern in this region with large operations perhaps within the country but from outside the region coming in and being able to upset the apple cart in Atlantic Canada in so far as trucking is concerned. Can you tell us exactly what your concerns are with respect to ownership and with respect to the possibility of seeing industry in this region displaced because of outside operations, be they south of the border or elsewhere?

Mr. Dale Elliott (Executive Director, Atlantic Provinces Trucking Association): I guess it depends on the perspective of the individual trucker. There certainly has been some consolidation in the trucking industry in the Atlantic region in the last little while. With the new technologies coming in, such things as computerized tracing and so on, we have seen different services being offered by consolidated trucking operations.

On the other hand, here at the table there are some regional and provincial truck operators who provide specialized service.

[Traduction]

M. Ivany: Il est très difficile de répondre à cette question car tout dépend de la méthode d'évaluation des coûts, de l'assiette. En comparant avec TerraTransport et le CN, il ne faut pas oublier un facteur important pour le secteur privé, c'est-à-dire le coût des investissements, le coût de l'emprunt, les coûts fixes. Dans le cas de ces deux sociétés, pour fixer les tarifs, on ne fait intervenir que les coûts variables. Si nous pouvions procéder de la sorte, nous pourrions peut-être aussi être compétitifs. On revient toujours à la même chose, l'assiette pour l'établissement des coûts et l'origine de la subvention. Par exemple, pour offrir le même genre de subventions qu'à TerraTransport et au CN, il faudrait dans notre cas extrapoler les coûts d'investissement et tous les autres coûts pour ne tenir compte que de nos coûts variables. Cela rend le problème très difficile.

Je pense qu'une solution évidente, la plus facile, serait de supprimer les subventions à tous en insistant cependant pour que les tarifs soient compensateurs.

M. Tobin: C'est une solution facile mais cela signifie que la population de Terre-Neuve va en faire les frais, et cela ne tient pas compte de l'article 32 de l'Acte d'Union. À Terre-Neuve, nous sommes très calmes, passifs et doux mais si cela se produisait, nous réagirions.

Dans l'Ouest du pays, diverses associations de camionnage nous ont dit qu'elles s'inquiétaient de la déréglementation car elles craignent que les grandes sociétés américaines ne traversent la frontière et les délogent. Elles disent que les compagnies canadiennes moyennes pourraient peut-être trouver intéressant dans une situation de déréglementation de se déplacer vers le sud. Elles se préoccupent de la propriété canadienne parce qu'à leur avis on n'impose pas un plancher assez élevé aux investissements américains avant que ne soit déclenchée une intervention gouvernementale.

À la lecture de votre mémoire, j'ai pu déceler que vous ne vous inquiétez pas seulement de l'invasion américaine, mais également de l'envahissement de la région par d'autres compagnies, venant d'ailleurs au pays, et qui pourraient bouleverser la situation du camionnage dans l'Atlantique. Pouvez-vous nous dire quelles sont vos inquiétudes pour ce qui est de la propriété et pour ce qui est de la possibilité que les sociétés installées dans la région se voient délogées par nos voisins du Sud ou par des gens d'ailleurs?

M. Dale Elliott (directeur exécutif, ACPA): Tout dépend de l'angle sous lequel se place chaque camionneur. Récemment, on a constaté une consolidation des entreprises de camionnage dans l'Atlantique. Avec les nouvelles technologies, avec le recours aux ordinateurs, nous constatons que le service offert est différent.

D'autre part, autour de la table, il y a des représentants d'entreprises de camionnage régionales et provinciales qui

[Text]

I believe they are supported by the shipping public in Atlantic Canada as being a necessary element to retain in the environment.

The Chairman: You mentioned some consolidation that has been going on within the Atlantic area. There are 300 members in your association. Can you give the members of the committee an idea of what the percentage is of major for-hire carriers involved in that consolidation?

• 1100

Mr. Elliott: We have approximately 125 for-hire common carrier members and, I would think, about 50 private freight operators, and then we have owner operators and—

The Chairman: Of the 150 for-hire common carriers, how would that be divided up? I mean, it is not 150 spread evenly across the board. Are there two or three major for-hire carriers who do 50% of the work, or 90% of the work? I am trying to get right now, since it came up in an earlier question of Mr. Benjamin's as to consolidation—you mentioned consolidation—for our information what the effect of consolidation is now, even in the present environment. I know some of the companies' names, and you are represented around this table, but how much do some of the major carriers carry, whereas there may be 50 other ones that carry 10% of the business?

Mr. Drury: You are speaking of pounds of freight carried by the three largest or the ten largest; that sort of thing?

The Chairman: Yes. I mean, you have [*Inaudible—Editor*] Transfer in the valley. It is a pretty large carrier in the valley. And you have other smaller carriers in the valley; you have Day & Ross. Of those two carriers, how much of the business would they have in the Atlantic area?

Mr. Drury: I do not think those figures are available at this time.

The Chairman: Well, then, you cannot tell us how much the railway carriers carry in Atlantic Canada. Is that what you are telling us?

Mr. Elliott: I do not think we could actually say, because we do not know what the members are carrying. I could say that in the Atlantic region it is well recognized that both railway companies, CN and CP, are certainly members of the association in the marketplace. Day & Ross are certainly in there. But even to attempt . . . I refer to possibly Terry Ivany. He is with Day & Ross. There are probably eight or nine fairly major carriers that do service the market between the United States and Ontario and Quebec. I would think that would be a fair statement.

The Chairman: Fine. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, on page 6 of your brief you suggest that several lessons should be learned in the formulating of a national transportation policy from the TerraTransport rate problems, and you specifically talk about the secret rates. This committee in our hearings right across Canada has heard a number of representations about confidential contracts and the pros and cons. Can you elaborate on your experience relative to the

[Translation]

offrent un service spécialisé. Je crois qu'ils sont appuyés par les expéditeurs de l'Atlantique car leurs services sont nécessaires dans notre contexte.

Le président: Vous avez dit que récemment on avait constaté une certaine consolidation dans l'Atlantique. Votre association regroupe 300 membres. Quel pourcentage des principaux transporteurs par affrètement cette consolidation touche-t-elle?

M. Elliott: Parmi nos membres, il y a environ 125 affréteurs et environ 50 exploitants privés et ensuite il y a les propriétaires et . . .

Le président: Comment se partage ce groupe de 150 transporteurs-affréteurs? Je suppose que les 150 n'ont pas la même taille. Y en a-t-il 2 ou 3 plus importants à qui reviennent 50 ou 90 p. 100 du marché? Cela reprend une question posée par M. Benjamin quant à la consolidation et on a parlé de ses effets, même dans le contexte actuel. Je connais certaines sociétés, qui sont représentées ici, mais je voudrais savoir quels sont les principales, je voudrais savoir si 50 d'entre elle se partagent seulement 10 p. 100 du marché?

M. Drury: Parlez-vous en termes de livres transportées par les 3 principales ou les 10 principales?

Le président: C'est cela. Je veux dire, vous avez [*Inaudible—Éditeur*], dans la vallée. Il s'agit d'un assez gros transporteur pour la vallée mais il y en a d'autres plus petits; il y a aussi Day & Ross. Quel pourcentage du marché ces deux transporteurs se partagent-ils dans la vallée?

M. Drury: Nous n'avons pas ces chiffres actuellement.

Le président: Vous ne pouvez pas nous dire quel pourcentage du trafic revient au chemin de fer dans l'Atlantique. C'est cela n'est-ce pas?

M. Elliott: Nous ne pourrions pas vous dire cela car nous ne savons pas le chiffre d'affaires de nos membres. Dans la région, on sait très bien que les deux sociétés ferroviaires, le CN et le CP, sont membres de l'association sur le marché. Il y a aussi Day & Ross. Mais pour vous dire . . . Je demanderai à Terry Ivany de vous répondre car il est chez Day & Ross. Il y a sans doute 8 ou 9 grands transporteurs qui s'occupent du marché entre les États-Unis et l'Ontario et le Québec. Je pense que c'est à peu près cela.

Le président: Très bien. M. Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, à la page 6 de votre mémoire vous dites qu'on pourrait tirer plusieurs leçons des problèmes tarifaires de TerraTransport dont la politique nationale de transport pourrait profiter et vous parlez plus précisément des tarifs secrets. Au cours des délibérations, nous avons entendu des témoignages concernant les contrats confidentiels, le pour et le contre. À partir de votre expérience des tarifs secrets fixés par

[Texte]

secret rates charged by the water mode and how it has had an impact on your industry? And also, particularly, were you ever able to find out what the rate was?

Mr. Graham Thompson (Member, Atlantic Provinces Trucking Association): I do not think we in many cases can find out what it is. Our thrust in this brief is that if there are going to be secret rates it apply to boxcar traffic and not to, say, intermodal and piggyback trailers and that sort of thing; that the secret rates, if they are going to apply, should apply to boxcar traffic. That would be our point.

Mr. Angus: But is that something you learned because of the TerraTransport situation? I am looking for a little bit more information about that to help us in our deliberations.

Mr. Thompson: Yes, some of it would be due to TerraTransport, when we know there is traffic we just cannot compete against and yet we see the financial statement of TerraTransport and they are losing ying-yangs of money. Terry, you have more experience competing on the Newfoundland run. Can you find out what the Terra rates are at times?

Mr. Ivany: It depends on your connections and what you can roust out in the marketplace, but it is certainly not easy to access. For instance, TerraTransport . . . The whole concept of, for instance, rail to Newfoundland, which I understand is supposed to be phased out, that whole thing, that rail operation, where they have, I believe, about 12 cars a week going into Newfoundland now, is there for five or six customers who have secret rates, such as Erco and a few other customers in Newfoundland. They have secret rates, and the rail is being maintained for these people alone.

• 1105

Mr. Angus: Do you think that if we do evolve into a structure that permits confidential contracts, and we accept as given your recommendation that it be for boxcar loads only, should there be some kind of an appeal mechanism that would allow shippers or producers to suggest that they are being badly treated because of a confidential rate being available to somebody else?

Mr. Elliott: Well, I guess the first concern of course, as we pointed out, is that if there are secret rates, then we have no idea how we are supposed to determine what the rates levels are.

Mr. Thompson: If I were a shipper I think I would want to have some way to find out, because if I am trying to get a small operation started up, I am not going to get a secret rate. The secret rate is going to go to the guy who has the big clout already, is it not.

Mr. Elliott: That is right.

Mr. Thompson: It is going to be almost impossible for the small fellow, from a shipping standpoint, to start up unless he can find out what the rate level is.

[Traduction]

le mode maritime, pouvez-vous élaborer et nous dire quelle incidence ils ont eu pour votre secteur? Notamment, avez-vous pu découvrir quels étaient ces tarifs?

M. Graham Thompson (membre, Association de camionnage des provinces de l'Atlantique): Je ne pense pas que nous ayons pu les connaître dans bien des cas. Dans notre mémoire nous préconisons que les tarifs secrets éventuels s'appliquent aux wagons couverts et non pas aux remorques intermodes ou rail-route. Les tarifs secrets devraient être restreints aux wagons couverts. C'est ce que nous voulons bien faire comprendre.

M. Angus: Est-ce que c'est une leçon que vous tirez de la situation de TerraTransport? Je voudrais plus de renseignements pour nous éclairer dans nos délibérations.

M. Thompson: Oui, c'est en partie à cause de TerraTransport, car il y a un trafic pour lequel nous ne sommes pas compétitifs alors que d'après les états financiers de TerraTransport on constate qu'il y a des sommes énormes perdues. Terry, vous avez plus d'expérience pour en matière de concurrence à Terre-Neuve. Arrivez-vous parfois à découvrir ce que sont les tarifs de Terra?

M. Ivany: Tout dépend des antennes que l'on a et on peut très bien faire enquête sur le marché, mais ce n'est pas facile. Par exemple, TerraTransport . . . Tout le transport ferroviaire à Terre-Neuve qui est censé être supprimé petit à petit, représente 12 wagons par semaine qui arrivent à Terre-Neuve et desservent 5 à 6 clients bénéficiant de tarifs secrets comme Erco et quelques autres à Terre-Neuve. Les tarifs sont secrets et le service est maintenu uniquement pour ces gens.

M. Angus: Pensez-vous que si nous permettons une situation où les contrats confidentiels seront tolérés, et si nous acceptons votre recommandation à l'effet que cela s'applique uniquement aux wagons couverts, il faudrait un mécanisme d'appel qui permettrait aux expéditeurs et aux producteurs de faire des revendications s'ils estimaient être traités injustement par rapport à quelqu'un qui jouirait d'un tarif confidentiel?

M. Elliott: Notre principale inquiétude, nous l'avons dit, c'est que si tarifs secrets il y a, il nous est impossible d'en déterminer le niveau.

M. Thompson: Si j'étais expéditeur, je voudrais pouvoir me renseigner, car pour une petite entreprise qu'on voudrait faire démarrer, il n'est pas question de tarif secret. Le tarif secret va profiter uniquement aux entreprises solides, c'est cela n'est-ce pas?

M. Elliott: C'est bien cela.

M. Thompson: Pour les petits expéditeurs, il sera impossible de démarrer à moins de savoir quels sont les tarifs fixés.

[Text]

Mr. Angus: If he can find out what the level is, then it isn't confidential anymore, so it makes a mockery of the whole philosophy.

Mr. Thompson: That is right.

• 1110

Mr. Angus: That is the point. We have heard from the OTA and the B.C. Trucking Association about the impact of freedom to enter and freedom to exit, as well as the whole deregulation, on the smaller communities. What is your impression as to the impact on those small communities who are off the beaten trail in terms of rates charged for the movement of goods into and out of those communities and in terms of the level of service? Is it going to stay the same? Is it going to increase? Is it going to decrease?

Mr. Ted Fraser (Member, Atlantic Provinces Trucking Association): I would like to address that question. First of all, in the maritime provinces you have Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island, and we are all in very close proximity. We have all been regulated by the provincial governments in those jurisdictions, and to a certain extent we have co-operated back and forth. If we go to a regulatory situation where you can go from one province to another with relative ease of entry, then we are going to find that our truckload, our LTL and our ability to move goods across boundaries will be affected by those carriers that can come in, very quickly set up and move. The difference between moving from Saint John to Moncton to Halifax is less than the distance to go from Toronto, for example, to Windsor.

Now, that particular carrier in Ontario who is going to come into the market has to go before a provincial board and go through the hearing process. According to *Freedom to Move*, we are going to have a situation where virtually ease of entry will be there. So the small regional carriers that rely very heavily on small shippers from Saint John to Moncton to Halifax and to the valley are going to be adversely affected by those carriers that can pick and choose the major corridors, such as Moncton to Halifax, and they are going to forget about the Sydneys and Yarmouths, perhaps. That is what we are afraid of if you take away the relative long haul in this particular region. Then it is going to have some effect on the outlying areas.

Mr. Angus: But is that effect going to be . . . ? I think you have partially answered it. I think you are saying there is going to be a decrease in service to the smaller communities or the off-the-beaten-track communities because size may not be a total factor. What about the cost to the user? Am I going to have to pay more to move my goods within Atlantic Canada to the smaller communities?

Mr. T. Fraser: The only way I can answer that question is that it costs the same amount of money to move a full trailer down the road as it does a half-full trailer. The only difference is that you are spreading that cost over perhaps a larger customer base and then showing some economies of scale. We do have some concerns that this may, in fact, be the end result,

[Translation]

M. Angus: S'ils arrivent à les découvrir, ces tarifs en fait ne sont plus secrets, et le principe même ne tient plus.

M. Thompson: C'est juste.

M. Angus: C'est justement la question. Les représentants des associations de transport routier de l'Ontario et de la Colombie-Britannique nous ont parlé des conséquences générales de la déréglementation et des conséquences particulières pour les petites communautés. Quelles seront d'après vous les conséquences pour ces petites communautés hors des sentiers battus au niveau des tarifs et des prestations? Continueront-elles à bénéficier des mêmes services? Y aura-t-il augmentation de ces services ou diminution?

M. Ted Fraser (membre, Association des transports routiers des provinces atlantiques): J'aimerais répondre à cette question. Premièrement, dans les provinces maritimes, vous avez Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard et toutes ces provinces sont très proches les unes des autres. Nous sommes réglementés par les gouvernements provinciaux responsables de ces juridictions et il existe un certain degré de coopération. S'il y a modification de la réglementation, nous serons à la merci de compagnies de transport routier des autres provinces. La distance Saint-Jean-Moncton-Halifax est inférieure à la distance Toronto-Windsor par exemple.

À l'heure actuelle, le transporteur de l'Ontario qui veut offrir ses services doit faire une demande auprès de la commission provinciale. Avec *Aller sans entraves*, il n'y aura pratiquement plus de demandes à faire. Les petits transporteurs régionaux qui assurent avant tout les services entre Saint-Jean, Moncton, Halifax et la vallée seront sérieusement concurrencés par ces transporteurs qui pourront offrir les itinéraires principaux, comme par exemple entre Moncton et Halifax et ne voudront peut-être pas desservir Sydney et Yarmouth. Cette nouvelle concurrence sur les parcours les plus longs nous inquiète car elle se fera aux dépens des plus petits centres.

M. Angus: Mais est-ce que cela aura pour conséquence . . . ? Je crois que vous avez déjà répondu en partie à ma question. Vous pensez qu'il y aura diminution des services offerts aux plus petites communautés ou aux communautés hors des sentiers battus pour des raisons de rentabilité. Quelles seront les conséquences au niveau du coût pour les utilisateurs? Faudra-t-il que je paie plus pour faire transporter les marchandises destinées aux petites communautés des provinces Atlantiques?

M. T. Fraser: Je commencerai par vous répondre que le coût reste exactement le même, qu'un camion soit plein ou à moitié vide. Par contre, plus vous avez de gros clients, plus vous pouvez répartir les frais et offrir des tarifs avantageux. C'est cette éventualité que nous craignons; nous redoutons une augmentation des coûts ou une diminution des services et

[Texte]

that you are going to see increased costs or decreases in service; or possibly, if major carriers enter the marketplace you will see bankruptcies result. It just depends.

Mr. Ivany: If I might add something to that, what happens when you have freedom to move or ease of entry is that you have people entering the marketplace who are going to pick and choose the best routes. Just to give you an example, one of the best routes we have in Atlantic Canada is from Halifax to Moncton. So if you are going to enter the marketplace, that is where you target: Halifax to Moncton. Then you have a route to Sydney. The problem with Sydney and moving freight to Sydney from Upper Canada or from the rest of the Atlantic provinces is that you have no back haul, but as a comprehensive service you offer that. When you have ease of entry, you are going to have the major players or whoever is going to get into this marketplace choosing the best routes, and quite frankly, yes, the rates to Sydney are going to go up because it is not an attractive route any more. The level of service to the outlying areas is going to be impacted as well in the same way.

If you have U.S. carriers coming in here, for instance, they are going to come in and do the same thing. It is conceivable that we could see these people setting up feeder routes into their marketplace, not really to do a good job in transportation in Atlantic Canada but to feed their north-south lanes. This whole thing could really get out of hand in that respect.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes, there are two or three things I would like to get your views on. You refer to 'intra' traffic and 'inter' traffic, and you fear that the provinces will continue their hearings for 'intra' and do away with it for the 'inter'.

• 1115

I do not suppose this committee has anything to do with the 'intra' because that is a provincial matter under the provincial governments; but, on the 'inter', today is not the trucking industry penalized by the fact that you have to have a hearing in each of Nova Scotia, New Brunswick, Quebec, Ontario costing maybe \$5,000 to \$25,000 before you can even get a certificate to operate while the railways do not have to go through that expense? Are you not being penalized today in regard to 'inter'?

Mr. T. Fraser: Yes, I would agree with your comments. We would have to go through New Brunswick, Prince Edward Island, Nova Scotia and Newfoundland virtually to run a 300-mile trip and that can be a real burden on the transportation industry in this part of the world. However, now we are going to throw another kicker in there by saying that we are going to have a federal policy. So we can go to five different jurisdictions now, and now if we want to go across the border then we have to go to a federal process which may have different rules if we want to go from . . . For example, I will give you a typical

[Traduction]

même, à la limite, nous craignons que ces gros transporteurs ne poussent certaines petites compagnies à la faillite. Cela dépendra des circonstances.

M. Ivany: Avec votre permission, j'aimerais ajouter que ces propositions permettront à ces gros transporteurs d'envahir le marché et de choisir les meilleurs itinéraires. Pour vous donner un simple exemple, un des meilleurs itinéraires des provinces Atlantiques est le trajet Halifax-Moncton. Les nouveaux venus ne s'intéresseront qu'à une chose: la liaison Halifax-Moncton. Qui assurera le service pour Sydney? Le problème de Sydney, c'est que les camions reviennent toujours à vide, même si on le sait d'avance. S'il n'y a plus aucune restriction, les gros transporteurs choisiront les meilleurs itinéraires et il est certain que les tarifs pour Sydney augmenteront car cette destination ne présentera plus aucun intérêt. Le service offert aux régions situées à l'écart des grands axes en souffrira également.

Si les transporteurs américains peuvent offrir leurs services, par exemple, ils agiront de la même manière. Il est tout à fait possible que certains d'entre eux établissent des liaisons pour alimenter leur marché et non pas pour assurer un bon réseau de transport dans les provinces Atlantiques, mais pour alimenter leur axe nord-sud. Le risque de problèmes est très grand.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Oui, j'aimerais avoir votre avis sur deux ou trois choses. Vous parlez de trafic intra-provincial et de trafic inter-provincial. Vous craignez que les provinces ne continuent à réglementer le trafic intra-provincial mais pas le trafic inter-provincial.

Le trafic interprovincial ne nous concerne pas véritablement, car il relève de la juridiction des gouvernements provinciaux. Par contre, en matière de trafic interprovincial, aujourd'hui, l'industrie du transport routier est pénalisée du fait qu'il faut faire une demande auprès des autorités compétentes de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, demande qui peut coûter de 5,000 à 25,000\$ avant même d'obtenir une licence de transport, alors que les chemins de fer sont exemptés de ce genre de procédures. Ne pensez-vous pas être pénalisé sur ce plan?

M. T. Fraser: Oui, je suis tout à fait d'accord avec vous. Sur une distance de 300 milles, vous traversez le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve et cela pose un réel problème à l'industrie des transports de cette région. Dorénavant, il faudra en outre satisfaire les dispositions d'une politique fédérale. Il faudra désormais s'adresser à cinq juridictions différentes et en cas de franchissement de la frontière, il faudra s'adresser au fédéral dont les règlements seront peut-être différents pour aller de . . . Prenons l'exemple de la liaison Port-aux-Basques (Terre-

[Text]

trip: from Port Aux Basques, Newfoundland to Halifax to Moncton, New Brunswick you are talking about four jurisdictions: Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick and now, according to *Freedom to Move*, possibly a federal one.

I do not see that changing. I certainly do not see it changing in the short term, and a lot can happen in the short term in this part of the world. We do not have an awful lot of time to sit back and wait for perhaps provincial governments to let everything sugar off to see what is going to happen. The carriers in Ontario and Quebec are going to be able to continue to look after the bulk of the population, the bulk of the freight that is moving, and they still really only have to worry about their intra within their own province and going between the two.

Mr. Taylor: The point I am getting at is that today a trucker from the Maritimes has to find the money for these hearings. We are not talking about additional hearings by the regulatory body in Ottawa; we are talking about those hearings being eliminated so if you have the necessary insurance and you have the money and the initiative to go ahead with it then the only requirement is that you live up to the safety requirements. That is not negotiable.

Would that not open a brand new field for all the truckers in the Maritimes?

Mr. T. Fraser: Yes, it would. It is going certainly to permit us to go between the Monctons and the Halifaxes, but unfortunately the transportation industry in this world cannot necessarily survive as we know it with just having those two provincial points. We still have to be able to go to the regulatory boards. To fill a trailer we have to be able to pick up in Middleton, Nova Scotia; Hantsport, Nova Scotia; and Halifax in order to get enough freight to go to Moncton. So the provincial government is going to say: Gentlemen, you have to come to us before you can get that nice load because you are picking up within and you may be dropping off within before you ultimately cross the provincial border.

Mr. Taylor: I realize that. It means co-operation between the federal and the provincial, but the straight inter traffic could become completely federal. Under the law it really was federal. The late Hon. Bob Winters asked the provinces to take it over so that is the way it stands today. But it seems to me that a brand new field would be opened for maritime truckers.

I would like to deal for a moment or so with the tariffs. In the Atlantic Provinces do you have to publish your tariffs with highway traffic boards so there is no way of a trucker carrying out confidential rates today in the Maritimes?

Mr. T. Fraser: No. We have to publish by law. We publish our tariffs and we also for goods that are subsidized must publish them and send them to Ottawa for consideration as well. So we have a number of ways in which we have to publish our rates.

[Translation]

Neuve)-Halifax-Moncton (Nouveau-Brunswick), cela fait quatre juridictions: Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et, maintenant, en vertu des dispositions d'*Aller sans entraves*, le fédéral.

Je ne vois pas de changement. Je ne vois pas de changement à court terme, et beaucoup de choses peuvent survenir à court terme dans cette région. Nous ne pouvons nous permettre d'attendre que les gouvernements provinciaux prennent une décision une fois que les choses se seront stabilisées. Les transporteurs de l'Ontario et du Québec pourront continuer à servir leurs clients, à transporter leurs marchandises car leur seul problème se situe au niveau du trafic intraprovincial et du trafic entre les deux provinces.

M. Taylor: Je voulais simplement dire qu'aujourd'hui, le camionneur des Maritimes doit trouver l'argent pour ses audiences. Il n'est pas question d'audiences supplémentaires imposées par l'organisme de réglementation à Ottawa; il est question de supprimer ces audiences et si vous êtes correctement assuré, si vous avez les fonds nécessaires, si vous faites preuve d'initiative, il vous suffira simplement de respecter les critères de sécurité. Ces critères ne sont pas négociables.

Est-ce que cela n'ouvrirait pas des horizons tout nouveaux aux camionneurs des Maritimes?

M. T. Fraser: Si. Cela nous permettra certes d'assurer la liaison entre Moncton et Halifax, mais malheureusement cette liaison entre ces deux destinations provinciales ne permet pas à toute l'industrie des transports de survivre. Nous avons encore besoin des organismes de réglementation. Pour remplir un semi-remorque, il nous faut pouvoir charger à Middleton en Nouvelle-Écosse, à Hantsport, en Nouvelle-Écosse et à Halifax, afin d'avoir le plein pour aller jusqu'à Moncton. Le gouvernement provincial va donc nous dire: messieurs, vous devez nous demander l'autorisation avant de charger votre semi-remorque car il est possible que vous chargiez une partie des marchandises et que vous en déchargiez une autre partie avant de franchir la frontière provinciale.

M. Taylor: Je comprends. Cela suppose la coopération entre le fédéral et les provinces, mais le trafic interprovincial pourrait relever complètement du fédéral. C'est d'ailleurs ce que prévoyait en réalité la loi. C'est le regretté Bob Winters qui a demandé aux provinces d'en assumer la responsabilité et c'est la situation qui existe aujourd'hui. Il me semble cependant que cela ouvrirait de tout nouveaux horizons aux camionneurs des Maritimes.

J'aimerais aborder la question des tarifs. Dans les provinces atlantiques, devez-vous communiquer vos tarifs aux commissions routières afin qu'il soit totalement impossible à un camionneur d'offrir des tarifs négociés sur une base confidentielle?

M. T. Fraser: Non. La loi nous oblige à publier nos tarifs. Nous publions nos tarifs et pour les marchandises dont le transport est subventionné, nous devons également publier les tarifs et les soumettre à Ottawa. Il y a donc un certain nombre de raisons nous obligeant à publier nos tarifs.

[Texte]

Mr. Taylor: Yes. That must cost you a considerable sum of money, changing rates and publishing them and so on.

Mr. T. Fraser: Yes.

Mr. Taylor: So that is an expense that ...

Mr. Thompson: If I could interject there, I do not see that as being all that costly because we have to generate the rates for our customers and for our loan freight billing people, our terminal people. It is really basically one more copy that goes to the Motor Carrier Board.

• 1120

Mr. Taylor: But each trucker can make his own rates with his shipper.

Mr. Thompson: Absolutely.

Mr. Taylor: In a way, while it is published, it is really a confidence between the trucker and the shipper. Nobody else can change it. Are you required by law to have a compensatory rate?

Mr. Thompson: I believe, under the National Transportation Act, we are all supposed to have compensatory rates.

Mr. Taylor: Yes. But I mean provincially. Are you required by law to have a compensatory rate?

Mr. Thompson: I do not think so under provincial regulations.

Mr. Ivany: Being a Newfoundlander, we have a different situation in Newfoundland whereby, before we can offer a rate to a customer or before we can use such a rate in Newfoundland, it has to be approved by the Public Utilities Board there. For instance, if I offered a rate or talked to a customer today who had a spot move for next week, I probably would not be able to move his freight because my rate would not be approved by the board. In Nova Scotia, it is different. All you have to do is file it and use it.

Mr. Taylor: Do the truckers like all those regulations that tell you how you can run your business?

Mr. Ivany: Not at all.

Mr. Taylor: This is the point I am trying to get at.

I would like to mention another point. I have heard this matter 'piggy-back' several times. Is this piggy-back done by railway trucks or by private trucks making use of the railways?

Mr. Ivany: Both.

Mr. Thompson: By both?

Mr. Ivany: Both. By both.

Mr. Taylor: Does the trucking association have much objection to this piggy-backing?

Mr. Ivany: Well, it is advantageous to us at times to use piggy-back, depending on the balance of traffic. If you have a heavy flow of traffic, say, coming out of Ontario down here

[Traduction]

M. Taylor: Cette publication, compte tenu des changements continuels, doit vous coûter beaucoup d'argent.

M. T. Fraser: Oui.

M. Taylor: C'est donc une dépense ...

M. Thompson: Permettez-moi d'intervenir. Ce n'est pas du tout une dépense supplémentaire, car nous devons communiquer ces tarifs à nos clients et à nos services de comptabilité. Cela ne fait, en réalité, qu'une copie de plus qui est envoyée à la Commission des transports motorisés.

M. Taylor: Chaque camionneur peut établir ses propres tarifs avec son expéditeur.

M. Thompson: Certainement.

M. Taylor: C'est du domaine public, mais c'est vraiment une affaire qui concerne le camionneur et l'expéditeur. Personne d'autre ne peut y changer quoi que ce soit. Les tarifs doivent être compensatoires en vertu de la loi?

M. Thompson: Tous les tarifs, je pense, doivent être compensatoires en vertu de la Loi nationale sur les transports.

M. Taylor: Je parle d'une loi provinciale qui vous forcerait à avoir des tarifs compensatoires.

M. Thompson: Je ne pense pas que ce serait le cas en vertu des règlements provinciaux.

M. Ivany: À Terre-Neuve, notre situation est quelque peu différente. Avant que nous puissions offrir un tarif aux clients ou avant de pouvoir établir un tarif pour Terre-Neuve, nous devons avoir l'approbation de la Commission des services d'utilités publiques. Par exemple, si j'offrais un tarif ou si je parlais à un client aujourd'hui, en vue d'un voyage unique la semaine prochaine, je ne pourrais probablement pas effectuer le transport parce que mon tarif ne serait pas approuvé par la commission. En Nouvelle-Écosse, c'est autre chose. Tout ce qu'il y a à faire, c'est de déposer le tarif et de procéder au transport.

M. Taylor: Les camionneurs sont d'accord avec tous ces règlements qui leur sont imposés?

M. Ivany: Pas du tout.

M. Taylor: C'est ce que j'essaie de faire ressortir.

Un autre point. J'ai beaucoup entendu parler de la formule rail-route. Ce sont les camions des chemins de fer ou les camions privés qui sont transportés par les chemins de fer?

M. Ivany: Les deux.

M. Thompson: Les deux?

M. Ivany: Les deux, en effet.

M. Taylor: L'Association des camionneurs s'oppose-t-elle à cette formule?

M. Ivany: Il est parfois avantageux d'utiliser la formule rail-route, selon le volume des marchandises dans un sens ou dans l'autre. S'il y a un fort volume en provenance de l'Ontario et qu'il est impossible d'avoir l'équivalent dans le sens contraire,

[Text]

and you have no way to get your power back, you might use piggy-back to do it. It is the same in western Canada.

Mr. Taylor: Is there any suspicion that the railways are giving preferential rates to their own trucks on piggy-backing?

Mr. Ivany: We always suspect, sir.

Mr. Taylor: There is another point I would like to mention, if I still have time.

The Chairman: You do. For a limited time.

Mr. Taylor: In connection with American truckers coming in, we have a lot of Canadians who are operating into the U.S. This has to be a two-way street. If we stop Americans from coming in, they will stop Canadians from going. This would throw an awful lot of truckers out of work. Would you have any objection, if there was a provision made by law that no American firm could take over a Canadian firm or if a Canadian firm would always have to have more than 51% ownership? This would mean that we might have a lot of capital coming into Canada, creating more jobs and filling a need, too, the same as we have trucks going down into the United States. Have you any strong feeling about it, one way or the other?

Mr. Elliott: I will just try to answer it. I do believe this is one of the responses that the Canadian Trucking Association has made and will be making to the written question. I think it is very difficult for truckers across Canada, particularly here in the Atlantic region, to say whether or not we should have 51% or any particular figure. But I do think that the CTA will probably be addressing it, and we will have an input into it.

Mr. Taylor: I would like to give one quick illustration. Years ago in Alberta, after trying to get capital from many other countries, including Canada, we went to the U.S. and asked American capital to come in and develop our oil and gas. Some people argued at the time that we were selling out to the United States. But the Americans came in and invested millions of dollars under our rules. We set the rules and the regulations. Today we have a tremendous oil and gas industry, which we never could have developed had it not been for the American capital. Can you not see the Atlantic provinces also gaining through American capital, as long as they work under Canadian rules?

Mr. Elliott: I will only attempt it. I think from the perspective of the truckers in the Atlantic region, I do believe that we have set up private enterprise in the past using Canadian funds. I know it has been suggested under deregulation, if there was complete deregulation, that maybe we would have problems getting the money from the banks or something to this effect.

[Translation]

la formule rail-route peut être utile. C'est la même chose dans l'ouest du Canada.

M. Taylor: Soupçonnez-vous les chemins de fer d'accorder un traitement préférentiel à leurs propres camions dans le transport rail-route?

M. Ivany: Nous avons toujours des soupçons.

M. Taylor: Je voudrais aborder un autre point, si j'en ai le temps.

Le président: Oui, mais brièvement, s'il vous plaît.

M. Taylor: En ce qui concerne la venue sur le marché des camionneurs américains, il faut dire qu'il y a beaucoup de Canadiens qui effectuent des transports aux États-Unis. Le mouvement doit se faire dans les deux sens. Si on interdit aux Américains de venir ici, ils empêcheront les Canadiens de traverser chez eux. Bon nombre de camionneurs risquent de perdre leur emploi de cette façon. Vous seriez opposé à une disposition quelconque de la loi qui empêcherait quelque entreprise américaine que ce soit d'acquérir une entreprise canadienne ou qui fixerait le pourcentage d'appartenance canadienne à au moins 51 p. 100? Ce serait une façon d'encourager les investissements au Canada, de créer des emplois et satisfaire aux besoins, et par ailleurs, les camions canadiens pourraient continuer d'effectuer des transports aux États-Unis. Avez-vous une opinion bien ferme sur le sujet, d'une manière ou d'une autre?

M. Elliott: Je vais essayer de répondre. Je pense cependant que l'Association canadienne du camionnage a une position sur le sujet et la fera connaître par écrit. Il est très difficile pour les camionneurs du Canada, et en particulier ceux de la région Atlantique de se prononcer sur les 51 p. 100 ou sur un autre pourcentage. Cependant, comme je l'ai dit, l'ACC fera connaître sa position.

M. Taylor: Je vais vous donner un petit exemple. En Alberta il y a quelques années, après avoir essayé d'obtenir des capitaux de plusieurs pays, y compris le Canada, nous nous sommes finalement adressés aux Américains pour qu'ils viennent exploiter notre pétrole et notre gaz. À l'époque, d'aucuns ont affirmé que nous étions en train de nous vendre aux Américains. Il reste que les Américains ont investi des millions de dollars tout en respectant les règles que nous avons fixées. Nous avons quand même fixé un certain nombre de règles. Aujourd'hui, nous nous retrouvons avec une formidable industrie du pétrole et du gaz, industrie que nous n'aurions pu développer sans les capitaux américains. Ne croyez-vous pas que les provinces Atlantiques auraient également beaucoup à gagner des capitaux américains, dans le respect des règles fixées par les Canadiens?

M. Elliott: Je puis essayer de répondre à la question. En ce qui concerne les camionneurs de la région Atlantique, ils ont pu dans le passé développer leur entreprise en utilisant des fonds canadiens. Certains prétendent que dans le cas d'une déréglementation complète, nous aurions peut-être des problèmes à obtenir le financement nécessaire des banques.

[Texte]

• 1125

I think the industry is in [Inaudible—Editor]. So in a general manner I do not believe the concerns of how are we going to get much better with the American capital would be as relevant in this particular case.

Mr. Drury: We are such a small market in the overall that probably there would be no interest by the larger American interests.

The Chairman: Thank you. You have a supplementary, Mr. Tobin, on this business of Americans and Canadians and the threshold figure, which has not been mentioned.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I was glad to see Mr. Taylor raise this particular area. I have two quick questions, Mr. Chairman, with your leave. One is, as you gentlemen know, contained within *Freedom to Move* as a proposed provision that the Governor In Council have the power to review mergers or acquisitions or control of major transportation firms in the national interest when those transactions exceed \$20 million or more. That proposed provision is contained in *Freedom to Move*. That would affect mergers within our own country by Canadian firms. I want to ask you to comment on that, whether that is high enough, too high, should be higher—what your feelings are.

The second one I want to ask you about is whether in so far as foreign ownership is concerned . . . Gentlemen, I think the director of the association mentioned they would not really be interested in this small market, but they might be interested in Ontario and they might grow out of Ontario enough that they could infiltrate this market through Ontario. I think we would be very foolish not to consider that possibility. I want to ask you whether or not you are satisfied that the Investment Canada Act, in the case of the trucking industry, is a stringent enough review of this industry, providing we see a total deregulation in trucking?

The Investment Canada Act was passed at a time when we did not have deregulation in the transportation industry. To my mind, you could buy up an awful lot of smaller companies under the provisions now contained in the Investment Canada Act. I wonder if you would comment on both the domestic mergers and acquisitions, and whether or not you think we ought to have something in the act, as Mr. Taylor suggested, a minimum or a maximum American ownership or something to at least review American acquisitions.

Mr. Drury: Generally speaking, we feel the \$20-million kicker would be too high. There should be all kinds of reasons to investigate any takeovers or corporate concentrations that may lead to the detriment of the overall industry.

Mr. Tobin: What about the second part of the question, the foreign ownership side? Do you have no concerns at all with foreign ownership? I can tell you that truckers elsewhere in the country do have great concerns.

[Traduction]

Je pense que l'industrie est [Inaudible—Éditeur]. Donc, de façon générale, cette préoccupation concernant les capitaux américains ne vaudrait pas tellement dans notre cas.

M. Drury: Nous constituons par ailleurs un si petit marché dans le contexte global que nous n'intéresserions probablement pas les intérêts américains importants.

Le président: Merci. Vous avez une question supplémentaire, une question qui n'a pas encore été posée, M. Tobin, au sujet des taux de participation américain et canadien.

M. Tobin: Merci, monsieur le président. Je suis heureux que M. Taylor ait mis le sujet sur le tapis. J'ai encore deux brèves questions sur ce point, avec votre permission, monsieur le président. D'abord, comme vous le savez sans doute, messieurs, *Aller sans entraves* contient certaines dispositions qui prévoient que le gouverneur en conseil pourra revoir les fusions, les acquisitions ou les prises de contrôle des principales entreprises de transport qui sont dans l'intérêt national lorsque les transactions en cause dépasseront les 25 millions de dollars. Le détail se trouve dans *Aller sans entraves*. Ces dispositions s'appliqueraient également aux transactions canadiennes. Selon vous, les limites proposées sont-elles adéquates, trop élevées, pas assez élevées? Qu'en pensez-vous?

Maintenant, en ce qui concerne la question de l'appartenance étrangère . . . Le directeur de l'association a indiqué que les Américains ne seraient peut-être pas intéressés à un aussi petit marché, mais ils pourraient être intéressés au marché de l'Ontario, et par là s'infiltrer sur ce marché. Nous aurions tort de ne pas au moins envisager cette possibilité. Aussi, je voudrais savoir si vous êtes satisfaits de la Loi sur Investissement Canada, dans la mesure où elle s'applique à l'industrie du camionnage. Est-elle suffisamment stricte dans la perspective d'une déréglementation totale de l'industrie du camionnage?

La Loi sur Investissement Canada a été adoptée à un moment où il n'était pas tellement question de la déréglementation de l'industrie des transports. Je crains personnellement qu'il pourrait y avoir beaucoup de petites compagnies qui soient prises en charge dans le contexte de l'application de la Loi sur Investissement Canada. Je voudrais savoir ce que vous pensez de la question des fusions et des acquisitions à l'échelle du pays, et si selon vous il devrait y avoir dans la loi, comme M. Taylor l'a proposé, un minimum ou un maximum touchant la part des capitaux américains, ou encore à tout le moins un mécanisme de révision des acquisitions par les Américains.

M. Drury: De façon générale, nous pensons que la limite de 20 millions de dollars est trop élevée. Il y a une foule de raisons pour lesquelles on devrait examiner les acquisitions ou les concentrations de compagnies qui pourraient se révéler nuisibles à l'industrie de façon générale.

M. Tobin: Qu'en est-il du taux d'appartenance étrangère? N'est-ce pas un point qui vous préoccupe? Je puis vous dire que les autres camionneurs du pays sont fort inquiets.

[Text]

Mr. Thompson: It seems to me that in our brief we make the point that transportation is an integral part of regional development. I cannot conceive that we or the federal government would ever want to let something that is an integral part of regional development fall into foreign hands, foreign ownership. Surely you would want to keep control of that vital element.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, to the witness, you say that and I say that and the premiers say that, but so far there has been absolutely no indication that principle is going to be accepted in the legislation. Quite to the contrary, there are some indications that will not be accepted in the legislation, which is why I am telling you not to assume anything.

The Chairman: I am glad we got the question and I am glad we got the answer; that is one of the reasons we are holding hearings, Mr. Tobin, because we are to write a report that is going to be a good report and is going to reflect as well as we can many different points of view. This is certainly one area the Minister himself has asked us to comment on very specifically in the letter of suggestion to the committee.

Mr. Mantha, you have been very quiet this morning. Could you . . . ?

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman; I am grateful for you letting me . . .

The Chairman: You gave me a cigar last night, and . . . If it was on the basis of this cigar, Mr. Mantha, I would not let you ask it; this cigar is broken.

Mr. Mantha: Oh, I am sorry. I will bring you a case.

The Chairman: Well now you can ask a lot of questions.

Mr. Mantha: We will get CN to bring it. My question is one of a couple. I just want to bring to your attention that the CN container service was to bring goods across to Newfoundland. Then the government figured that they needed competition, so this private company of Ace, which is the Atlantic container express, was put together. Then they found they both needed subsidies. Then they turned around and it costs about \$60 million to \$70 million to build the container depot over in Newfoundland.

• 1130

Then it turned out that CN is now getting somewhere around \$35 million a year for subsidies; and you can imagine what Ace is getting. So between the two . . . why are we using taxpayers' money to subsidize?

My question is this. You go across, possibly bringing goods, then you probably can come back bringing fish, as well as the containers coming back empty. So could you not compete if we threw out subsidies, period?

Mr. Drury: That is the general thrust. I think you have stated it very well, by the way—our stand on TerraTransport.

[Translation]

M. Thompson: Nous indiquons quelque part dans notre mémoire que selon nous les transports forment un élément essentiel du développement régional. Je ne vois pas comment nous pourrions envisager ou comment le gouvernement fédéral pourrait envisager qu'un élément vital de notre développement régional passe à des intérêts étrangers. Nous voulons sûrement tous garder le contrôle sur quelque chose d'aussi important.

M. Tobin: Vous êtes de cet avis, je suis de cet avis, les premiers ministres sont aussi de cet avis, mais jusqu'à présent, nous n'avons rien vu qui nous permette de croire que ce principe sera entériné dans la législation. Au contraire, il y a tout lieu de croire que la loi sera muette sur ce point, et c'est la raison pour laquelle je vous engage à ne rien prendre pour acquis.

Le président: Je suis heureux que vous ayez posé la question et que le témoin y ait répondu, M. Tobin. C'est la raison pour laquelle nous tenons ces audiences. Après quoi, nous préparons notre rapport dans lequel nous essaierons de tenir compte le plus possible de tous les points de vue exprimés. C'est ce que disait souhaiter le ministre lui-même dans la lettre qu'il faisait parvenir au comité.

Monsieur Mantha, on ne vous a guère entendu ce matin. Voulez-vous . . .

M. Mantha: Merci, monsieur le président. Je vous suis reconnaissant de me donner l'occasion . . .

Le président: Eh bien, vous m'avez donné un cigare hier soir . . . Remarquez bien que s'il ne s'agissait que du cigare, monsieur Mantha, je ne vous ferais pas de faveur, parce que figurez-vous que ledit cigare est brisé.

M. Mantha: Je suis désolé. Je vous en apporterai une caisse.

Le président: Dans ce cas, vous pouvez poser toutes les questions que vous voulez.

M. Mantha: Nous demanderons au CN d'apporter la caisse. J'aurais quelques questions à vous poser. J'attire d'abord votre attention sur le fait que le service de conteneurs du CN a été mis sur pied pour transporter des marchandises à Terre-Neuve. Ensuite, le gouvernement a décidé qu'il fallait de la concurrence, et c'est ainsi qu'une compagnie privée du nom de Ace, signifiant *Atlantic container express*, a été créée. On a alors réclamé des subventions de part et d'autres. Et voilà qu'il en coûte de 60 à 70 millions de dollars pour construire un entrepôt de conteneurs à Terre-Neuve.

Voilà que le CN s'accapare 35 millions de dollars par année sous forme de subventions. Imaginez un peu ce que doit obtenir Ace. Les deux ensemble . . . Pourquoi utilisons-nous les deniers des contribuables de cette façon?

Ma question est la suivante. Vous effectuez des transports dans les deux sens, vous y apportez des marchandises et vous revenez avec du poisson et des conteneurs, peut-être vides. Sans ces subventions vous ne pourriez absolument pas faire concurrence?

M. Drury: De façon générale. Vous résumez admirablement, soit dit en passant, notre position sur TerraTransport: nous

[Texte]

We have difficulty competing against the non-private company that has an unlimited bottom line and no concern about bottom line.

The Chairman: You want the fair playing field that we have heard about from Sam Gibbons and everyone else, and that is how you started your brief.

Mr. Drury: We all have to compete on the same basis; hence the rationale for the compensatory nature of when these other...

Mr. Mantha: I am not trying to side with them, but I just think we are subsidizing two companies, which has to be ridiculous; and one is a Crown corporation.

Just for your attention, Mr. Chairman, maybe we should get the Auditor General to check to see what subsidy we are getting.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

I will now call on the Saint John Port Development Commission. Appearing on its behalf is its Chairman, Mr. Hugh McLellan.

Welcome, Mr. McLellan. We have your brief. If you could give the highlights of it, we will open it up for questions.

Mr. Hugh H. McLellan (Chairman, Saint John Port Development Commission): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

First, as a word of introduction, the Saint John Port Development Commission is funded exclusively by the City of Saint John, and I am its Chairman and serve as a volunteer. By profession I am a lawyer, and that perspective may come in now and then.

We enthusiastically endorse and support the basic idea of deregulation. As we see it, deregulation is the key solution to the problem of keeping Canada competitive in the world economy of the global village. We see things in Saint John far beyond the parochialism that has been reflected in some of the observations this morning. We see Canada as part of a global economy.

Saint John is also the greatest industrial centre in the Atlantic provinces, and the only Atlantic Canadian port served by both railways and within easy trucking distance of New England and Montreal.

In our written submission we have expressed concern about CN. Saint John is 771 kilometres from Montreal by CP and Halifax is 1352 kilometres from Montreal by CN. Since about 1930, CN has enforced a system of rate parity, so that whatever rate CP charges to Saint John is immediately matched by CN to Halifax from Montreal. In our assessment that free haul of 581 kilometres has been a most unfair and continuing subsidy of the operation of the Port of Halifax by CN, and through its deficit by the Government of Canada, measured in tens of millions of dollars each year. The way we would like to see CN handled is we would like it to be immedi-

[Traduction]

avons bien du mal à faire concurrence à une compagnie nationalisée, qui a un crédit illimité et qui n'a pas à se préoccuper de faire ses frais.

Le président: Vous souhaitez les règles du jeu identiques dont nous a parlé Sam Gibbons et que vous avez vous-même évoquées au début de votre mémoire.

M. Drury: Nous voulions être placés sur le même pied que les autres. C'est ce qui explique la nature compensatoire...

M. Mantha: Je n'essaie pas de me mettre de leur côté, mais je constate que nous subventionnons deux compagnies, dont une société de la Couronne, ce qui est ridicule.

Nous devrions peut-être demander au vérificateur général de procéder à un examen, monsieur le président.

Le président: Merci, messieurs.

Je demanderai maintenant au représentant de la *Saint John Port Development Commission* (Commission portuaire de Saint-Jean) de bien vouloir s'avancer. Son porte-parole ici sera son président, M. Hugh McLellan.

Bienvenue, monsieur McLellan. Nous avons reçu votre mémoire. Si vous voulez bien nous en livrer les points saillants, avant de répondre à nos questions.

M. Hugh H. McLellan (président, Commission portuaire de Saint-Jean): Merci, monsieur le président, et membres du Comité.

Je voudrais d'abord indiquer que la Commission est financée exclusivement par la ville de Saint-Jean. Je fais office de président, mais je suis bénévole. Je suis avocat de mon état, ce qui pourrait ressortir à un moment ou à un autre.

Nous appuyons avec enthousiasme l'idée générale de la déréglementation. Selon nous, la déréglementation est l'élément clé qui doit permettre au Canada de faire concurrence sur le plan mondial. Nous avons à Saint-Jean une perspective beaucoup plus large que celle qui a pu ressortir au cours de certains témoignages ici ce matin. Pour nous, le Canada fait partie de l'économie mondiale.

Saint-Jean est le centre industriel le plus important des provinces de l'Atlantique et le seul port canadien de l'Atlantique qui est desservi par deux chemins de fer, tout en étant facilement accessible par camion à partir de la Nouvelle-Angleterre et de Montréal.

Dans notre mémoire écrit, nous vous faisons part d'un certain nombre de préoccupations au sujet du CN. Saint-Jean se trouve à 771 km de Montréal par le CP et Halifax se trouve à 1,352 km de Montréal par le CN. Or, depuis environ 1930, le CN impose un système de parité des tarifs, de sorte que les tarifs du CP de Montréal en direction de Saint-Jean sont tout de suite repris par le CN en direction de Halifax. En ce qui nous concerne, ce cadeau de 581 km est des plus injustes et cette subvention permanente de l'exploitation du port de Halifax accordée par le CN, et par le biais de son déficit, par le gouvernement du Canada, représente des dizaines de

[Text]

ately forbidden from operating any rail service below a compensatory rate and the federal government to take immediate steps to privatize CN as soon as possible so that it will be able to compete on a fair basis.

About tariff records, as we see it, a confidential contract is only confidential if it is confidential. Information filing systems are human systems, and human systems have a demonstrated tendency to leak information. I know you would not be familiar with that in Ottawa, but we are sensitive about it back in New Brunswick.

The Chairman: We have some roots in the deep East, Mr. McLellan, so I understand what you are saying.

• 1135

Mr. McLellan: As we see it, the solution to how to maintain the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act is to amend those programs to provide subsidies calculated on the basis of a certain amount of money per tonne per kilometre. To administer the act, all that would have to be filed would be a statement showing the information on tonnage and distance for a particular cargo; not the actual rate charged.

One serious issue of concern we also have with the proposal is the suggested Shipping Conferences Exemption Act amendments. If the federal government attempts to do any regulation or improve, or increase, its regulation of foreign ships serving Canada, the simple solution for those ships—whether they are calling at Vancouver or Saint John or Halifax—is to just stop calling at a Canadian port and call on American ports—like Seattle and New York—and allow Canada to be served more through American ports. In our view, it is inappropriate for the federal government to get involved in attempting to regulate international shipping.

Also, the Canada Shipping Act provisions present unrealistic obstacles to the registration of foreign-built vessels in Canada. The present Canadian ocean-going deep sea fleet can only be increased, and the way to do it is to make it easier for existing ships to be quickly and easily bought by Canadians and registered in Canada. Now, despite these observations, we are enthusiastic in our support of deregulation, Mr. Chairman. As we see it, the white paper *Freedom to Move* is just the first small step in the right direction. As we see it, the federal government has a clear responsibility to lead the way in cutting the Gordian knots, of its own bureaucracy, which burden our economy with waste, inefficiency, and the threat of economic collapse. Nobody here this morning has mentioned the federal deficit. Mr. Chairman, I submit this is one of the dominant concerns of the country. What we are into, now, is an exceedingly complicated system, where we have countless vested rights—quasi-judicial decision-making—and endless, endless discussion, debate, discussion, debate, committee on

[Translation]

millions de dollars chaque année. Nous voudrions que le CN se voie immédiatement empêché d'exploiter des services de transport par chemin de fer en exigeant des tarifs plus bas que le tarif compensatoire et que le gouvernement fédéral prenne des mesures immédiates en vue de privatiser le CN pour le forcer à faire concurrence sur le même pied que tous les autres intervenants.

En ce qui concerne les tarifs eux-mêmes, il ne peut y avoir d'ententes confidentielles que si leur caractère confidentiel est maintenu. Or, le stockage de l'information est fait par des humains, et les systèmes humains ont tendance à être exposés aux fuites. C'est une chose qui ne se voit sans doute pas à Ottawa, mais cela nous préoccupe, nous du Nouveau-Brunswick.

Le président: Nous avons quand même des racines très profondes dans l'Est, monsieur McLellan, de sorte que nous savons de quoi vous voulez parler.

M. McLellan: Pour conserver la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, on pourrait modifier ces programmes afin que les subventions soient calculées à raison de x dollars par tonne par kilomètre. Ainsi, il suffirait, pour administrer ces lois, de donner des informations concernant le poids d'une cargaison donnée et la distance parcourue, et pas le tarif réellement imposé.

Les amendements proposés à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes nous posent également des problèmes. Si le gouvernement essaie d'établir ou d'intensifier la réglementation des bateaux étrangers desservant des ports canadiens, ces bateaux, qu'ils fassent escale à Vancouver, à Saint John ou à Halifax, vont tout simplement cesser de mouiller dans un port canadien pour desservir plutôt des ports américains comme Seattle et New York, de sorte que le Canada sera desservi via les ports américains. À notre avis, le gouvernement fédéral ne devrait pas essayer de réglementer les transports maritimes internationaux.

De même, la Loi sur la Marine marchande du Canada impose des obstacles tout à fait irréalistes à l'immatriculation au Canada de bateaux construits à l'étranger. Or, étant donné que la flotte hauturière canadienne en est à son plus bas, la seule façon de la développer est de permettre à des Canadiens d'acheter plus rapidement et plus facilement les bateaux déjà construits et de les immatriculer au Canada. Malgré ces quelques observations, nous appuyons avec enthousiasme le principe de la déréglementation, monsieur le président. À notre avis, le document intitulé *Aller sans entraves* est un premier pas dans la bonne direction. Le gouvernement fédéral se doit manifestement de donner l'exemple et il doit donc commencer par couper les noeuds gordiens de sa propre bureaucratie, qui étouffe notre économie par son gaspillage et son inefficacité. En fait, cette énorme bureaucratie nous menace d'un effondrement économique pur et simple. Personne ce matin n'a parlé du déficit fédéral. Or, monsieur le président, j'estime qu'il s'agit là de l'un des principaux problèmes qui confrontent notre

[Texte]

committee, further consideration debate. Basically, the whole system needs leadership, and we commend the current government for their attempts to take the first small step towards de-regulation.

Now, as a for instance, let me just make a couple of brief illustrations of the problems. Cabooseless trains: After 105,000 kilometres of tests and, then, a series of hearings beginning with an application 17 months ago; and seven months after, 19 days of public hearings in four cities, the Railway Transport committee has given the railways permission to test the end-of-train unit that they have already tested for 100,000 kilometres, and which has worked well without cabooses and the expense that cabooses represent in much of America, since 1973.

Or pilots: Why do we have all these pilots employed by the Atlantic Pilotage Authority, with basically the duty of being on-call to now and then move a ship? Why cannot they be employees of Canada Ports Corporation with secondary duties as Assistant Harbour Master or Harbour Master or marketing reps, and working, rather than just being available at the end of a beeper to move a ship now and then?

Why is it that we have in the air side, for instance, at Transport Canada-run airports, all the specialists who have narrow functions which they wait to perform, hour after hour, and then perform only for a matter of minutes? You know, we have airports with customs inspectors and baggage handlers and firefighters and ticket agents and commissionaires and security personnel and everybody else, who, basically, could surely be regrouped and re-organized so that the system operates a lot leaner and a lot cheaper. In short, Mr. Chairman, the role of government, the role of the federal government in transportation matters is not creating job-security for government employees. It is to help make the transportation system operate lean and effective and competitive and, Mr. Chairman, with the greatest respect, there is considerable work to be done far beyond the changes proposed in *Freedom to Move*.

• 1140

We would like to see the direction initiated by the present government continue and we wish them every success. We urge the committee to consider that the transportation system of Canada, which is certainly necessary for its economic success, is not just a giant welfare economic system to benefit some small communities in rural areas, or not some sort of make-work project to create more job security for federal civil servants. It is at the heart of the economy. It is not a tax on the economy; it is the bare bones of the economic system.

[Traduction]

pays. Le système que nous connaissons aujourd'hui est extrêmement compliqué, car toutes sortes de droits acquis interviennent, les décisions sont prises par des organismes quasi-judiciaires, après des discussions interminables d'un comité à l'autre. Il faut donc que quelqu'un joue le rôle de chef de file, et nous félicitons le gouvernement au pouvoir de s'orienter vers la déréglementation, même si ce n'est qu'un début.

Permettez-moi maintenant de vous donner quelques exemples qui illustrent bien nos problèmes. Prenons celui des trains sans fourgon de queue. Des tests ont été faits sur 105,000 km, des audiences ont été organisées, suite à une demande déposée il y a 17 mois, et finalement, sept mois plus tard, après 19 jours d'audiences publiques dans quatre villes, le Comité des transports ferroviaires autorise les sociétés de chemins de fer à expérimenter des trains sans fourgon de queue, alors que ces expériences ont déjà été faites sur 100,000 km, avec des résultats tout à fait satisfaisants, et que le coût que représente l'utilisation des fourgons de queue en Amérique depuis 1973 aurait pu être épargné.

Prenons l'exemple des pilotes de bateau. Pourquoi l'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie-t-elle tant de pilotes qui restent en disponibilité tant qu'il n'y a pas de bateau à piloter? Pourquoi ces pilotes ne sont-ils pas des employés de la Société des ports du Canada, auxquels on confierait des fonctions auxiliaires de maîtres de port ou d'adjoints au maître de port ou encore de représentants, etc., plutôt que de garder ces pilotes en disponibilité jusqu'à ce qu'un bateau arrive?

Parlons maintenant des transports aériens. Pourquoi, dans les aéroports exploités par le ministère fédéral des Transports, les spécialistes ont-ils des fonctions très limitées, qu'ils n'exécutent que pendant quelques minutes toutes les heures? En effet, vous avez dans ces aéroports des douaniers, des porteurs, des pompiers, des préposés aux billets, des commissionnaires et des agents de sécurité, et j'en passe, qui pourraient être certainement regroupés et réorganisés, afin de «dégraissier» le système et d'accroître son efficacité. Bref, monsieur le président, le rôle du gouvernement fédéral en matière de transport ne consiste pas à garantir la sécurité d'emploi à ses employés. Le gouvernement fédéral doit plutôt contribuer à l'amélioration des services de transport et à l'instauration d'un système efficace et compétitif, où il n'y aura pas de gaspillage. Malgré tout le respect que je vous dois, monsieur le président, j'estime que les propositions du document *Aller sans entraves* sont loin d'atteindre cet objectif.

Nous aimerions que le gouvernement maintienne cette nouvelle orientation, et nous lui souhaitons bonne chance. Il faut que votre Comité comprenne que le système de transport canadien, qui est absolument indispensable à notre succès économique, ne doit pas être une bureaucratie tentaculaire dont profitent des petites localités et des régions rurales, pas plus qu'un vaste projet «d'ateliers nationaux» destiné à garantir la sécurité d'emploi aux fonctionnaires fédéraux. Le système de transport est le pilier de l'économie, c'est même l'épine

[Text]

In Saint John, we are keen on making it work and working with the whole international economy.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McLellan, for your summary of a very clear, concise brief with very definite views that I know members are just waiting to examine you on. I am not going to fool around any more. I have Mr. Tobin and Mr. Angus, even though cabooses were mentioned, but I know Mr. Benjamin... and then Mr. Crosby, and now, Mr. Benjamin, we will start.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, first of all I would like to thank our witness for his non-parochial statement. It is good to see that he has a national view and that Saint John, New Brunswick has a national view, and when I say that, I cannot help but think of the tremendous non-parochial lobby we have seen from Saint John, from the shipyards there. Having said that, I carry on.

A very important player, I think, in the New Brunswick economy is quoted as saying:

Our primary concern with the Government of Canada's recent white paper, *Freedom to Move*, is the absence of a statement in this document recognizing the fact that transportation is a key to regional economic activity and development.

The same player goes on to say:

We are very concerned that the broad reliance on competition outlined in the white paper would result in unacceptable levels of transportation services and costs which would reduce our ability to develop our economy.

That statement was made by the Premier of New Brunswick, Richard Hatfield, and reflects the concerns of the other Atlantic premiers. I cannot help but note, sir, that either the premiers are terribly out of step with the realities of Atlantic Canada or you are. And I do not know who.

Let me ask you this question: I have always believed that the notion that transportation exists as a service industry is tapered as well in a country as large as Canada, with only 25 million people, that transportation is also an ingredient in providing basic, essential goods and services to people, no matter where they live, at a reasonable and affordable cost. What you seem to be espousing, do not mind me saying, is that if you want to live in the sticks, it is user pay, and your choice is either to pay an arm and a leg or move out of the sticks. Quite frankly, as an Atlantic Canadian, I am flabbergasted by your presentation. Perhaps you would care to explain that. You are saying, what is this nonsense about a welfare system for small communities. What are you suggesting should happen to those small communities?

[Translation]

dorsale de notre système économique. Il n'exerce pas de ponction sur l'économie, il en est plutôt l'épine dorsale.

A Saint-Jean, nous sommes résolus à rendre ce système efficace au niveau national aussi bien qu'international.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacLellan, de ce résumé très clair et très concis de votre mémoire. Vous avez avancé des opinions sur lesquelles certains députés ne manqueront certainement pas de revenir. Sans plus tarder, donc, je vais leur donner la parole. J'ai les noms de MM. Tobin et Angus, même si l'on a parlé de fourgons de queue, et M. Benjamin... Ensuite, ce sera le tour de M. Crosby et de M. Benjamin. Commençons.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord remercier notre témoin d'avoir adopté, au cours de sa déclaration, un point de vue national, plutôt que de se limiter à la région d'où il vient. À ce propos, je ne peux m'empêcher de penser au puissant groupe de pression des chantiers navals de Saint-Jean qui, lui aussi, adopte un point de vue on ne peut plus national. Cela dit, je vais passer à ma question.

Un protagoniste important de l'économie du Nouveau-Brunswick aurait déclaré, et je cite:

Nous déplorons que le dernier livre blanc du gouvernement fédéral, intitulé *Aller sans entraves*, ne reconnaisse pas que le système de transport est le pivot de l'activité et de l'expansion économique régionales.

Cette même personne a ajouté que:

Le crédo de ce Livre blanc étant la concurrence absolue, nous craignons que cela ne se traduise par la détérioration des services de transport et par l'augmentation des coûts, ce qui entravera d'autant notre capacité d'expansion économique.

Voilà ce qu'a déclaré le premier ministre du Nouveau-Brunswick, Richard Hatfield, qui se faisait l'écho des autres premiers ministres de la région de l'Atlantique. Force m'est donc de conclure qu'en ce qui concerne la situation dans la région de l'Atlantique, soit les premiers ministres sont complètement à côté de la plaque, soit vous l'êtes. Lequel des deux?

Permettez-moi de vous poser cette question. J'ai toujours pensé que les réseaux de transport font partie du secteur des services, et que dans un pays aussi vaste que le Canada, même s'il ne compte que 25 millions d'habitants, les systèmes de transport servent à acheminer les biens et services essentiels à tous les habitants, où qu'ils habitent, à un coût raisonnable. Or, vous semblez prétendre qu'à ceux qui ont choisi d'habiter dans un trou perdu, pardonnez-moi l'expression, il faut imposer le principe de l'impartition des coûts aux usagers. Ainsi, selon vous, on aurait le choix entre payer les yeux de la tête ou aller habiter ailleurs. Très franchement, en tant qu'habitant de la région de l'Atlantique, votre exposé m'a absolument renversé. Vous avez peut-être des explications à nous donner. Selon vous, le système actuel constituerait une manière d'assistance sociale aux petites localités, ce qui vous semble absurde... Quelle serait donc votre solution pour ces petites localités?

[Texte]

Mr. McLellan: Mr. Chairman, Saint John is not one of those communities. We see ourselves as part of the New England, the eastern North America region as well as a main entry point for all of Canada, and the problems with small and isolated communities throughout the Atlantic provinces can best be dealt with by those citizens and their elected representatives. That is not our field.

Mr. Tobin: Well, that is very much a dog in the manger attitude, I must say, from Saint John, New Brunswick. I would like to talk to the rest of your citizens and find out whether or not that truly reflects their view. But you are commenting on potential changes to the National Transportation Act. And while I understand comments that reflect Saint John's particular interest, and appreciate those for what they are, I think it is incumbent upon all of us to comment from the point of view of our region and of the nation. That is why I said a little facetiously at the beginning, for a non-parochial city, Saint John, New Brunswick has certainly made fantastic representations about their shipyards in Ottawa in a very parochial fashion. And you cannot have it both ways. I ask you again, sir, do you not think that policy, for example, forbids CN from operating any rail service below a compensatory rate? Even the truckers would not suggest that. They would suggest that they get a piece of the action. If there is going to be a decision by government that service ought to be provided in certain regions at a rate that is affordable and reflects a reasonable standard of living, then at least everybody have a chance to compete for that. You, on the other hand, would say, no, cut it off. You indicate we should privatize CN as soon as possible. Again, I would like to ask you, from the point of view of Atlantic Canada, whether or not you think those policies in fact would destroy many of the smaller communities and smaller industries in this region. Have you had a chance to examine it from the point of view of what would happen to a small industry at the end of the line—whether it would destroy that industry or not? Are you not concerned?

• 1145

Mr. McLellan: Mr. Chairman, our preliminary assessment is that the trucks would be able to fill the economic needs of many communities adequately, perhaps rather than CN, and that people who choose to live, or communities which happen to exist, in geographically inconvenient places, whether it is somewhere in Quebec or it is somewhere in Newfoundland, or wherever, have to recognize there is a cost of living there, and the cost is in fact in transportation costs.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have no more questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. McLellan, I was in Winnipeg when you made your wholehearted embracing of the railways' position on caboosless train operations. You may be interested to learn that over half of the states in the United States who originally approved caboosless trains, are now forcing the railroads to put them back on, so I think automatic endorsements of things like that based on observa-

[Traduction]

M. McLellan: Monsieur le président, Saint-Jean ne fait pas partie de ces localités. Nous faisons plutôt partie de la Nouvelle-Angleterre, de l'Est de l'Amérique du Nord, et nous sommes également l'un des principaux ports d'entrée au Canada. À notre avis, les problèmes que connaissent les petites localités isolées des provinces de l'Atlantique devraient être résolus par leurs habitants et leurs représentants élus. Ce n'est pas notre responsabilité.

M. Tobin: Si je comprends bien, vous vous en lavez les mains. J'aimerais bien savoir ce qu'en pensent vos concitoyens. Vous avez parlé des modifications qu'on envisage d'apporter à la Loi nationale sur les transports, et vous l'avez fait, en partie, en fonction des intérêts particuliers de Saint-Jean. Je le comprends. Nous avons tous pour responsabilité de défendre les intérêts de notre région et ceux de la nation tout entière. C'est la raison pour laquelle j'ai dit au début, un peu pincésans-rire, que pour une ville qui défend les intérêts de tout le pays, Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, avait exercé des pressions considérables à Ottawa pour défendre les intérêts de ses chantiers navals. Vous ne pouvez pas tout avoir. Cette politique, par exemple, qui interdit au CN d'exploiter un service ferroviaire en dessous d'un certain tarif compensatoire, même les camionneurs ne le proposeraient pas. Ce qu'ils voudraient, c'est avoir une part du gâteau. Si le gouvernement décide qu'il faut offrir le service dans certaines régions, à un prix abordable, conforme au niveau de la vie, tous auront au moins la possibilité de rivaliser. Par contre, pour votre part, vous répondriez non, qu'on y mette fin. Vous avez dit qu'il faudrait privatiser le CN le plus tôt possible. Là encore, j'aimerais vous demander si dans la région de l'Atlantique vous ne pensez pas que de telles politiques détruiraient de nombreuses petites localités et industries de la région. Avez-vous pu étudier la question de savoir ce qui arriverait à une petite industrie—si elle se trouverait ou non détruite? Est-ce que cela ne vous inquiète pas?

M. McLellan: Monsieur le président, à première vue, nous sommes d'avis que le camionnage pourrait répondre adéquatement aux besoins économiques de nombreuses localités, au lieu du CN, et que par ailleurs ceux qui ont choisi d'habiter, ou encore les localités qui se trouvent, dans des endroits peu pratiques, que ce soit au Québec ou à Terre-Neuve ou ailleurs, doivent reconnaître qu'il faut payer un prix pour habiter là, et que ce prix, ce sont les frais de transport.

M. Tobin: Monsieur le président, je n'ai plus de questions.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur McLellan, j'étais à Winnipeg lorsque vous avez endossé de tout coeur la position des sociétés ferroviaires qui voulaient rouler sans fourgon de queue. Il vous intéressera peut-être d'apprendre que plus de la moitié des États américains qui à l'origine avaient approuvé les trains sans fourgon de queue forcent maintenant les sociétés ferroviaires à les réinstaller. Je pense donc que ce n'est pas en appuyant automatiquement des positions sembla-

[Text]

tions of the American situation are not necessarily the realities of what happens in the marketplace.

I want to ask you about some things in your brief. Are you saying that you are against cross-subsidization within a particular mode of transport?

Mr. McLellan: Well, Mr. Chairman, I think, at the heart of it, with the exception of the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic provinces' transportation regulations or provisions, as we see it, subsidies are generally unfair, produce more problems than they solve and should be avoided as far as it is possible, subject to any other legal requirements like, for instance, the Terms of Union with Newfoundland or whatever.

Mr. Angus: So you are not differentiating between a tax subsidy per se or the users' of a service subsidizing one part through higher rates.

Mr. McLellan: A subsidy is a subsidy, and subsidies, Mr. Chairman, in our submission, are largely bad.

Mr. Angus: Let me interpret it in another way then. You . . .

The Chairman: He was very clear. It may be provocative but it is very clear.

Mr. Angus: I realize that. I just wanted to verify it, Mr. Chairman. Does that mean that you are also in favour of full cost recovery for any services that are provided?

Mr. McLellan: Yes, by and large.

Mr. Angus: So, assuming that Bill C-75 passes the House, which gives the Minister of Transport the power to charge user fees for coastguard services such as dredging and navigation lanes, you will wholeheartedly endorse that and its addition of cost to the Port of Saint John.

Mr. McLellan: We will, Mr. Chairman, as long as the policy that bill would indicate is fairly enforced everywhere, including the St. Lawrence.

Mr. Angus: It is something that cannot be enforced outside our national boundaries and, therefore, would put our shipping industry at a competitive disadvantage on the world marketplace.

Mr. McLellan: It might, but that is a matter that would be subject to discussion after the bill was in place.

Mr. Angus: After it is in place. Right. Mr. McLellan, you make reference to the confidential contracts, indicating there is no way they should be filed in any way because they would no longer be confidential. Let us look at a scenario in which the government accepts your proposal regarding CN and CP in terms of the equal rates, so that you are then in a better competitive position with Halifax. But then if we get into confidential rate setting, is it not entirely possible that the

[Translation]

bles fondées sur des observations de la scène américaine que vous tenez nécessairement compte des réalités du marché.

Je veux vous interroger sur certaines des affirmations que contient votre mémoire. Vous y dites que vous vous opposez à l'interfinancement au sein d'un mode particulier de transport?

M. McLellan: Eh bien, monsieur le président, je crois qu'essentiellement, à l'exception de ce qui est prévu par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et par les règlements ou dispositions des organismes de réglementation des transports dans les provinces Atlantiques, nous estimons qu'en général, les subventions sont injustes, qu'elles sont une source de problèmes et qu'il faut les éviter dans toute la mesure du possible, sous réserve de toute autre exigences légales, par exemple, celles prévues par les Conditions de l'Union de Terre-Neuve au Canada.

M. Angus: Donc vous ne faites aucune distinction entre un dégrèvement fiscal comme tel et le fait que les usagers d'un service en subventionnent une partie en payant des tarifs plus élevés.

M. McLellan: Une subvention, c'est une subvention, et nous prétendons, monsieur le président, dans notre mémoire, qu'il est mauvais dans l'ensemble d'avoir des subventions.

M. Angus: Dans ce cas permettez-moi d'interpréter la chose différemment. Vous . . .

Le président: Il s'est exprimé très clairement. C'est peut-être de la provocation, mais c'est très clair.

M. Angus: Je m'en rends compte. Je tenais simplement à le vérifier, monsieur le président. Est-ce que cela signifie que vous approuvez également le recouvrement intégral des coûts de tout service fourni?

M. McLellan: Oui, dans l'ensemble.

M. Angus: Donc en supposant que le projet de loi C-75 soit adopté à la Chambre, lequel conférerait au ministre des Transports le pouvoir d'imposer des droits d'usager à l'égard des services de la Garde côtière tels que le dragage et les voies de navigation, vous appuieriez de tout coeur cette situation et les frais accrus que devrait ainsi assumer le Port de Saint-Jean.

M. McLellan: En effet, monsieur le président, dans la mesure où cette politique s'appliquera équitablement partout, y compris dans le Saint-Laurent.

M. Angus: Nous ne saurions appliquer ces dispositions à l'extérieur de nos frontières, et par conséquent, notre marine marchande se trouvera désavantagée sur le plan de la concurrence sur les marchés mondiaux.

M. McLellan: Peut-être, mais il y aurait lieu d'en discuter après le projet de loi en place.

M. Angus: Une fois le projet de loi adopté. En effet. Monsieur McLellan, en mentionnant les contrats confidentiels, vous indiquez qu'il ne faut absolument pas qu'on soit forcé de les déposer, car alors ils ne seraient plus confidentiels. Supposons un instant que le gouvernement accepte votre proposition et impose des tarifs égaux au CN et au CP, ce qui vous placerait dans une meilleure position pour faire concurrence à Halifax. Cependant, si, ensuite, nous instaurons les tarifs

[Texte]

same thing will occur because the railroads will give the Port of Halifax a confidential rate that will mean the Port of Saint John will not get the same access?

• 1150

Mr. McLellan: That is certainly possible, Mr. Chairman, but what is unfair is the prospect that presently exists, that the bottomless pocket of CN and the federal government will unfairly subsidize that operation. The privatizing of CN is the cornerstone of our perspective on that issue.

Mr. Angus: But the white paper talks about the need to provide identifiable public subsidies to those communities that, for whatever reason, cannot compete with the Halifaxes of the world. So whether it is CP or CN, whether it is trucks or marine, there could conceivably be public moneys going to a private sector company in order to provide some balance.

Mr. McLellan: Mr. Chairman, as I read that, I thought it was referring to somewhere like, say, the Port aux Basques to Sydney run or the ferry to P.E.I. rather than generally.

Mr. Angus: But you have already pointed out in your brief, though, that for some reason there has been a need to balance transportation costs and there is no reason why that same philosophy would not apply after the white paper has been enacted into legislation.

Mr. McLellan: I do not understand you on that. I think what I have said is very clear, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Crosby.

Mr. Crosby: Thank you, Mr. Chairman.

I want to carry on with your general attitude or philosophy towards transportation. It has been pointed out to you that the Canadian premiers have indicated their policy, which is that transportation must be recognized as a key to regional economic development and that commercial viability must be moderated by that concern. Do I understand that you do not agree with that basic policy position by the Canadian premiers?

Mr. McLellan: That is right, Mr. Chairman.

Mr. Crosby: All right. You made some comments about compensatory rates, comparing the Port of Saint John to the Port of Halifax in relation to the mileage to the principal market point of Montreal. Are you assuming that mileage, distance travelled, is the only basis to judge the rate as compensation? I would have thought the much greater volume of container traffic, for instance, out of the Port of Halifax would justify a lower rate on volume grounds.

[Traduction]

confidentiels, ne croyez-vous pas qu'il sera tout à fait possible que la même chose se produise car les sociétés ferroviaires offriront un tarif confidentiel au port de Halifax ne donnant pas ainsi le même accès au port de Saint-Jean?

M. McLellan: C'est tout à fait possible, monsieur le président, mais l'injustice se situe dans la situation actuelle où le CN et le gouvernement fédéral subventionnent injustement ce service à même leur caisse sans fond. La pierre angulaire de notre position à ce sujet dépend de la privatisation du CN.

M. Angus: Toutefois, dans le Livre blanc, on dit qu'il est nécessaire de donner des subventions publiques définies comme telles aux localités qui, pour quelque raison que ce soit, ne sauraient faire concurrence aux Halifaxes de ce monde. Qu'il s'agisse donc du CN ou du CP, qu'il s'agisse des camions ou des traversiers, on peut penser que les deniers publics serviront à subventionner des entreprises privées afin de maintenir un certain équilibre.

M. McLellan: Monsieur le président, d'après mon interprétation, je pensais qu'il s'agissait d'un service semblable à celui entre Port-aux-Basques et Sydney ou du service de traversier à l'Île-du-Prince-Édouard et non pas de subvention générale.

M. Angus: Mais vous avez déjà souligné dans votre mémoire que pour une raison quelconque il a fallu maintenir un équilibre entre les coûts de transport; or il n'y a aucune raison de croire que cette même philosophie ne s'appliquera pas une fois le Livre blanc transformé en loi.

M. McLellan: Je ne vous comprends pas. Je pensais m'être exprimé très clairement, monsieur le président.

M. Angus: Merci.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Monsieur Crosby.

M. Crosby: Merci, monsieur le président.

J'aimerais continuer à vous interroger sur votre attitude générale ou philosophie à l'égard des transports. On vous a fait remarquer que les premiers ministres canadiens avaient énoncé leur politique, à savoir qu'il faut reconnaître les transports comme élément essentiel de l'expansion économique régionale et que c'est dans cette optique qu'il faut juger la rentabilité commerciale. Dois-je comprendre que vous contestez cette politique fondamentale énoncée par les premiers ministres canadiens?

M. McLellan: En effet, monsieur le président.

M. Crosby: Très bien. Vous avez parlé des tarifs compensatoires, vous avez comparé le port de Saint-Jean au port de Halifax du point de vue de leur distance par rapport au marché principal à Montréal. Est-ce que vous présumez que ce n'est qu'en se fondant sur ce millage, sur la distance à parcourir qu'il faut déterminer la compensation? J'aurais pensé que le volume beaucoup plus important de conteneurs par exemple dans le port de Halifax justifierait un tarif inférieur simplement à cause du volume.

[Text]

Mr. McLellan: Mr. Chairman, I recognize there are many factors other than distance in setting rates, but the concern is now the unfair and unfortunate situation of CN, the Crown, basically being able not to work under the bottom-line discipline that CP or other private sector organizations have to live with.

Mr. Crosby: Do you have any basis for your apparent assumption that the Port of Halifax benefits from the matching of rates as between the Port of Saint John to the Port of Halifax versus Montreal?

Mr. McLellan: Mr. Chairman, from 1891 until about 1921, the CN system from Montreal to Halifax was known as the *Intercolonial Railway*. It went bankrupt. The reason it went bankrupt is that it could not compete with the short line directly from Montreal to Saint John. In the 1920s, the federal government created the CN and put them in place with this bottomless pocket, and in effect, created an artificial geographical neutralization of Saint John's traditional position.

Mr. Crosby: I do not know if that is the answer. I know what the question was. I am not aware of any evidence that indicates that Canadian National are not being compensated fully and making a substantial and handsome profit on the carriage of containers from the Port of Halifax to Montreal. I cannot answer for the Port of Saint John to Montreal, but I have every reason to believe it is a very profitable business for Canadian National.

Mr. McLellan: I do not have access to all their figures, nor could I analyse them, but I am looking at history. Saint John has suffered since the the 1931 decision that there should be rate parity. We do not like it.

Mr. Crosby: I will ask just one short question, because you did mention it. I do not know if it is too relevant to the situation, but regarding your attitude towards cost recovery, I assume you would be in support of specific fees for things like ice-breaking in a port or dredging and other things for . . .

• 1155

Mr. McLellan: As long as that is applied the same way everywhere, it is not a problem, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to follow up on the business of the distance and the rate between Montreal and Saint John versus Montreal-Halifax, and the free haul, as you call it, of CN's 581 kilometres. Are you not aware that both railroads have been doing this for decades all over the country? For example, there are a couple of potash mines east of Saskatoon. The distance on CN's track is shorter than the distance on that of CP, but CP charges the same rate. I do not understand. Is this not sort of a mechanism . . . there is an equity of treatment? It has always been the intent of national policy in Canada to try to provide a reasonable equity of treatment in service, and minimize discrimination due to where you happen to live or where you happen to be located and produce your goods.

[Translation]

M. McLellan: Monsieur le président, j'admets que de nombreux autres facteurs outre la distance entrent en ligne de compte pour déterminer les tarifs, mais ce qui nous préoccupe, c'est la situation injuste et malheureuse qui prévaut actuellement et qui permet au CN, à la Couronne donc, de se soustraire essentiellement au critère de rentabilité que doivent respecter le CP ou toute autre entreprise du secteur privé.

M. Crosby: Sur quoi vous fondez-vous pour supposer qu'apparemment le port de Halifax bénéficie de tarifs semblables pour le transport à destination de Montréal que l'on parle du port de Saint-Jean ou du port de Halifax?

M. McLellan: Monsieur le président, de 1891 à 1921 environ, il y avait entre Montréal et Halifax ce que l'on appelait l'*Intercolonial Railway*. Cette société ferroviaire a fait faillite tout simplement parce qu'elle ne pouvait pas faire concurrence à la voie plus courte et plus directe de Montréal à Saint-Jean. Dans les années 1920, le gouvernement fédéral a créé le CN avec sa caisse sans fond, et a ainsi neutralisé artificiellement la position traditionnelle de Saint-Jean.

M. Crosby: Ama connaissance, ce n'est pas la réponse. Je me souviens de la question. Ama connaissance, rien n'indique que le Canadien National n'est pas pleinement indemnisé et ne réalise pas de considérables et jolis bénéfices sur le transport des conteneurs du port de Halifax à Montréal. Je ne saurais dire ce qu'il en est du port de Saint-Jean à Montréal, mais j'ai toutes les raisons de croire que cette activité est très rentable pour le Canadien National.

M. McLellan: Je n'ai pas accès à tous leurs chiffres, et même si je les avais, je ne saurais les analyser, mais je regarde l'histoire. Saint-Jean souffre depuis la décision de 1931 d'imposer la parité des tarifs. Nous n'aimons pas cela.

M. Crosby: Je vais simplement poser une autre brève question, sur quelque chose que vous venez de mentionner. Je ne sais pas si c'est vraiment pertinent, mais compte tenu de votre attitude à l'égard du recouvrement des coûts, je présume que vous appuyez l'idée d'imposer des droits précis pour des services tels que les brise-glace dans les ports ou le dragage ou des choses du genre . . .

M. McLellan: Si l'on impose ces droits partout, de la même façon, ce n'est pas un problème, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais revenir sur cette question de la distance et des tarifs entre Montréal et Saint-Jean comparés à ceux entre Montréal et Halifax, et le parcours gratuit comme vous l'avez appelé, de 581 kilomètres du CN. Saviez-vous que les deux sociétés ferroviaires le font, depuis des décennies, partout au pays? Par exemple, il y a quelques mines de potassium à l'est de Saskatoon. La voie du CN est plus courte que celle du CP, mais le CP demande le même tarif. Je ne comprends pas. N'est-ce pas là un mécanisme . . . Est-ce un traitement équitable? La politique nationale au Canada a toujours eu pour objet de promouvoir un traitement assez semblable au niveau des services, à diminuer la discrimination qui découle du lieu où vous habitez ou où vous fabriquez vos produits.

[Texte]

What you are suggesting here, in effect, is that we close down Halifax and that everything goes to Saint John.

Mr. McLellan: Mr. Chairman, Halifax has natural geographical advantages in that it is closer to northern Europe than Saint John. That is a plus for Halifax. Saint John has a natural geographical advantage in being 581 kilometres closer to Montreal than Halifax by rail. We would just like to see the natural strengths and advantages of each place given their fair credit instead of seeing the artificial neutralization of some of the advantages.

Mr. Benjamin: You would forbid CN from operating anywhere else, sir, below a compensatory rate. Would you apply the same thing to CP?

Mr. McLellan: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: You talk about the bottomless pocket of CN and the government. Are you not aware that since 1976, over the last eight years, as a matter of national policy CN has been instructed by the government to start making money, that there would be no more equity investment from the shareholder, namely, the Government of Canada, and that they had to operate the same as any other business? The same thing applied to Air Canada. It is a myth to say that... In fact, I think last year or the year before, CN paid a \$15 million dividend to the shareholder, namely the people of Canada. This bottomless pocket is a myth and I wish you guys would quit pedalling it.

Mr. McLellan: Mr. Chairman, the last I heard of it was with regard to CN trucking.

Mr. Benjamin: CN tells us that unless they turn it around in the next couple of years they are going to get rid of it. You are operating like a business.

You say that these confidential rates have to be kept secret and that they should not be filed so that information does not get leaked. You also suggest that under the Maritime Freight Rates Act, and the Atlantic Region Freight Assistance Act, a simple way would be to just pay them so much money per tonne or kilometre. Let us say one of the railroads makes a secret confidential deal with a shipper, transporting from Montreal to Saint John or whatever, the rate is kept secret and has been lowered in order to get that outfit's business. Even if it is a lower rate, which is supposed to be a benefit to the shipper, the railroads get the subsidy anyway because nobody knows what the rate is. This is true even if it is a higher rate. You say that this is a simple solution. This is not simple, it is simplistic.

Mr. McLellan: Mr. Chairman, I am talking about an amount of money per tonne, per kilometre, which is something a lot simpler than giving a percentage of the gross rate or the gross dollar amount.

[Traduction]

En fait, ce que vous suggérez ici, c'est que nous fermions Halifax et que tout passe par Saint-Jean.

M. McLellan: Monsieur le président, Halifax jouit d'un avantage géographique naturel puisque ce port est plus près du nord de l'Europe que Saint-Jean. C'est l'atout de Halifax. Saint-Jean jouit d'un avantage géographique naturel parce qu'il est plus près de Montréal que Halifax par voie ferrée de 581 kilomètres. Nous aimerions simplement que l'on reconnaisse les points forts et les avantages naturels propres à chaque endroit au lieu d'essayer de neutraliser artificiellement certains de ces avantages.

M. Benjamin: Vous voulez interdire au CN d'offrir où que ce soit ailleurs des tarifs compensatoires. Exigez-vous la même chose du CP?

M. McLellan: Oui, monsieur le président.

M. Benjamin: Vous parlez de la caisse sans fond du CN et du gouvernement. Ne savez-vous pas que depuis 1976, depuis huit ans, le gouvernement dans le cadre de sa politique nationale a donné l'ordre au CN de réaliser des bénéfices en stipulant que l'actionnaire, à savoir le gouvernement du Canada, n'allait plus investir de capital et que donc le CN devait s'en tirer comme toute autre entreprise? Il en va de même pour Air Canada. C'est un mythe que de prétendre que... En fait, je crois que l'an dernier ou l'année précédente, le CN a versé 15 millions de dollars de dividendes à l'actionnaire, c'est-à-dire aux citoyens du Canada. C'est un mythe que de parler d'une caisse sans fond et j'aimerais bien que vous cessiez, vous tous, de le répéter.

M. McLellan: Monsieur le président, la dernière fois que j'en ai entendu parler, il s'agissait des services de camionnage du CN.

M. Benjamin: Le CN nous dit qu'à moins de réussir à réaliser des bénéfices au cours des quelques prochaines années, ils vont s'en débarrasser. Vous fonctionnez comme une entreprise.

Vous prétendez qu'il faut maintenir le secret autour des tarifs confidentiels et que donc il ne faut pas les déposer afin d'éviter toute fuite. Vous avez également laissé entendre que conformément à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique, le plus simple serait tout simplement de verser tant de la tonne ou du kilomètre. Supposons qu'une des sociétés ferroviaires s'entende secrètement avec un expéditeur qui expédie de Montréal à Saint-Jean ou ailleurs, et qu'on avait diminué ce tarif secret afin d'obtenir le contrat. Même si le tarif est inférieur, ce qui devrait avantager l'expéditeur, la société ferroviaire obtiendra de toute façon une subvention parce que personne ne connaît ce tarif. Il en va de même si le tarif est plus élevé. Vous dites que c'est là une solution simple. Ce n'est pas simple, c'est simpliste.

M. McLellan: Monsieur le président, je parle d'un tarif par tonne, par kilomètre, ce qui est beaucoup plus simple que de donner un pourcentage du tarif brut ou du montant brut.

[Text]

The Chairman: We may not all agree with the opinions of the witnesses—we have had different opinions here—but when they are very clear, as a chairman, I question how far we should examine them. Mr. Suluk, please go ahead.

Mr. Suluk: Thank you, Mr. Chairman. I am going to try to get another very clear answer, a very blunt answer. I come from the eastern Arctic where we do not have any problems about transportation because we do not have any.

• 1200

We do not have any railways, nor roads, no alternative modes of passenger transportation other than by air. Under these circumstances and considering your mention that subsidies are bad, very bluntly, would you still say to let the people in the north freeze in the dark?

Mr. McLellan: No, Mr. Chairman.

Mr. Suluk: Could you elaborate on your viewpoint concerning subsidies?

The Chairman: We could all quite easily freeze in the dark alike at some times of the year.

Mr. McLellan: Mr. Chairman, for the same reasons that there has historically been a special treatment of the stretch from Cape Tormentine to Borden, Prince Edward Island, or from Port aux Basques to Sydney on the Newfoundland side, there should be some special consideration for the northern communities.

I recognize that my perspective on this has not included a consideration of areas like the far north. For the same reason it is important to develop Canadian sovereignty in places like Ellesmere Island, it is also important to develop in the eastern Arctic a minimum Canadian transportation infrastructure. This is not to say that every small town in the Maritimes deserves to have free trucks and free rail and everything else.

Mr. Suluk: Yes, Mr. Chairman, as I mentioned, I was not referring to roads or rail and so on, simply because we do not have them. There is no alternative way of travelling in the north. The only way you could travel is by air. Everything is flown in, other than the annual resupply to the communities. There are no subsidies of any kind on passengers and on freight. Under those circumstances, would you be able to modify your own specific viewpoints about subsidies being bad?

Mr. McLellan: Mr. Chairman, I have no trouble with the idea of subsidies to places in the eastern Arctic. By its definition, it is very special and very important to all of Canada. But this is quite different from run-of-the-mill subsidies in southern Canada or, for that matter, subsidies of some industries in the north, say, a mine in the Yukon, which, by being subject to a whole lot of subsidy, might bankrupt a mine in New Brunswick.

The Chairman: Thank you, Mr. Suluk. You had a supplementary—a very brief one—and you were very short in your opening.

[Translation]

Le président: Nous ne sommes peut-être pas tous d'accord avec les idées des témoins—nous avons vu des divergences d'opinion ici—mais lorsque les témoins s'expriment très clairement, comme président, je me demande jusqu'à quel point nous devons les interroger. Monsieur Suluk, s'il vous plaît, allez-y.

M. Suluk: Merci, monsieur le président. Je voudrais obtenir une réponse claire et non ambiguë. L'Arctique de l'Est dont je suis originaire ne pose pas de problèmes de transport, pour la bonne raison qu'il n'existe pas de transport chez nous.

Nous n'avons ni chemins de fer ni routes, l'avion étant notre seul moyen de transport. Puisque vous vous êtes prononcé contre les subventions, est-ce que vous proposez de laisser les habitants du Nord geler dans l'obscurité?

M. McLellan: Certainement pas, monsieur le président.

M. Suluk: Pourriez-vous nous expliquer plus en détail ce que vous pensez des subventions.

Le président: Pendant certaines périodes de l'année, nous risquons tous de geler dans l'obscurité.

M. McLellan: De même qu'on a toujours accordé un traitement privilégié à la région allant du Cap Tormentin à Borden dans l'Île-du-Prince-Édouard, ou de Port aux Basques à Sydney à Terre-Neuve, les agglomérations situées dans le Grand Nord devraient également bénéficier d'un traitement de faveur.

Il est vrai que dans ce que j'ai dit jusqu'à présent, je n'ai pas tenu compte du Grand Nord. Tout comme il importe d'affirmer la souveraineté canadienne sur les îles Ellesmere, il est tout aussi essentiel d'assurer les infrastructures de transport minimum dans l'Est de l'Arctique. Cela ne signifie bien entendu pas que le moindre petit village des Maritimes doive bénéficier de transport routier ou ferroviaire gratuit.

M. Suluk: Il n'est pas question chez nous de transport routier et ferroviaire qui n'existe pas et l'avion est donc notre unique mode de transport. Tout chez nous arrive par avion. Or le transport par avion des passagers et des marchandises ne bénéficie d'aucune subvention. Dans ces conditions, pouvez-vous continuer à affirmer que les subventions sont mauvaises sans exception.

M. McLellan: Je trouverais tout à fait normal de subventionner les agglomérations de l'Est de l'Arctique, région de la plus haute importance pour le pays. Mais ce type de subventions seraient tout à fait différentes des subventions accordées dans le Sud du Canada et même des subventions de certaines industries situées dans le Nord comme par exemple les mines du Yukon qui, grâce aux subventions, risquent d'acculer les mines du Nouveau-Brunswick à la faillite.

Le président: Je vous remercie, monsieur Suluk, d'avoir été aussi bref.

[Texte]

Mr. Tobin: Very brief, Mr. Chairman. I just am tempted to ask Mr. McLellan whether he likes Toronto. If we follow the philosophy he has put forward, we are all going to be living there, including the people of Saint John.

Mr. McLellan: No, Mr. Chairman. I would like to reply to this because it was not a question but a provocative rhetorical statement.

The Chairman: Did you reply to it?

Mr. McLellan: I do not need to reply to it, Mr. Chairman. I love Toronto. *Et j'aime aussi Montréal.*

The Chairman: Thank you very much, Mr. McLellan. It was very clear and I knew it would provoke some questions.

Fine. We now call the next witness. The next witness is the Atlantic Provinces Economic Council. Appearing on its behalf will be, I gather, Mr. McCulloch, Mr. Belliveau and Mr. Stuart.

• 1205

I want to welcome you, gentlemen, appearing on behalf of the Atlantic Provinces Economic Council. Your brief was just circulated. Could you introduce yourselves and those with you for purposes of the record, and let us have your highlights.

Mr. R.A. McCulloch (Chairman, Atlantic Provinces Economic Council): Mr. Chairman, thank you very much. My name is Rod McCulloch, and I am the Chairman of APEC. With me is Mr. Bob Stuart, who is the President, and Mr. Bill Belliveau, who is the Vice-Chairman for the Atlantic Region.

I think what I would like to start with is to point out that our presentation has been put together by our transportation committee, which is a number of the members of our board, including others, who are well versed in the areas of transportation throughout the region. When we get into the question period, I would like to make it clear that I may have to throw the questions off to my cohorts here, because I am not a transportation expert. I have prepared a statement, outlining a shortened version of our presentation. I will quickly go through that, and then we can get into the question period.

As I indicated, the Atlantic Provinces Economic Council is a not-for-profit research and public policy organization, and our objective is to promote economic development in the Atlantic region. We are a private corporation; we are not a government organization. We are funded by individual memberships, by selling subscriptions, by publishing, and we have some federal and government support.

The transportation system and its inherent problems have been a dominant theme in APEC's public policy activities over the past 30 years. The cost of transporting goods over long distances to North American markets is a central determinant of economic activity in the region. Additionally, we have a dispersed and sparse settlement pattern, combined with a

[Traduction]

M. Tobin: J'essaierai moi aussi d'être bref, monsieur le président. J'ai envie de demander à M. McLellan s'il aime Toronto, car si on devait appliquer ce principe, on finirait tous par s'installer à Toronto, y compris les habitants de Saint-Jean.

M. McLellan: Ce n'est pas une question mais une espèce de provocation.

Le président: C'est ça votre réponse?

M. McLellan: Il est inutile de répondre à ce genre de déclaration, monsieur le président. J'aime beaucoup Toronto and I also love Montreal.

Le président: Je vous remercie. Voilà qui est clair.

Le témoin suivant est le Conseil économique des provinces Atlantiques, représenté par MM. McCulloch, Belliveau et Stuart.

Je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants du Conseil économique des provinces Atlantiques. Votre mémoire a été remis aux membres du Comité. Je vous demanderais de faire les présentations et de nous donner un bref aperçu de votre mémoire.

M. R.A. McCulloch (président, Conseil économique des provinces Atlantiques): Merci, monsieur le président. Je m'appelle Rod McCulloch et je suis le président du Conseil économique des provinces Atlantiques. Je suis accompagné de M. Bob Stuart, le directeur de notre association, et de M. Bill Belliveau, vice-président pour la région Atlantique.

Notre mémoire a été rédigé par notre Comité des transports qui comporte des personnes parfaitement au courant des problèmes du transport dans la région. Pour répondre à vos questions, je demanderais sans doute l'aide de mes collègues car moi-même je ne suis pas expert en matière de transport. J'ai préparé une version abrégée de notre exposé dont je vous donnerais lecture, après quoi nous pourrions répondre à vos questions.

Le Conseil économique des provinces Atlantiques est une organisation à but non lucratif, dont l'objet est de promouvoir le développement économique de la région Atlantique. Nous sommes une organisation non gouvernementale. Notre budget provient des cotisations de nos membres, de la vente d'abonnements, de la publication de revues et des aides que nous obtenons des gouvernements fédéral et provincial.

Les problèmes de transport ont constitué un élément clé de l'activité de notre association au cours des 30 dernières années. En effet le coût du transport des marchandises sur les longs parcours qui nous séparent de nos débouchés américains constitue un des facteurs déterminants de la vie économique de la région. En outre la faible densité de la population, ainsi que

[Text]

complex configuration of land and water in the region. This creates problems for the transportation of goods and people.

The primary justification for a strong government presence in the transportation system has been the need to ensure that Atlantic Canada businesses can overcome the disadvantages of locating in this region and to allow them to compete in both domestic and international markets. Supported by a variety of subsidies and regulations, the transport network has acted as an effective tool for economic development.

The general thrust of the white paper, *Freedom to Move*, is less regulation, greater economic efficiency, and reliance on market forces to provide a range of services to both public and shippers. Carriers will be given greater freedom to enter and leave markets, and to price their services, according to what market will bear. Restrictions on mergers and acquisitions will be relaxed.

In general, APEC is very supportive of the policy direction in the *Freedom to Move* document. We believe this review is indeed timely, given the move towards a less protected and more market-driven economy that is evident in Canada and the U.S. Overall, the package of measures should contribute to improved efficiency and productivity in the transportation system.

• 1210

However, the proposals for reform are not without a cost. A rationalization of some services is likely in the pursuit of greater efficiency and the attention of national carriers will become increasingly focused on those market segments that are most attractive to them.

The obvious concern which emerges from this more market-oriented approach is how the many small, more remote communities and small shippers, which are so characteristic of our region, will fare in the attraction of freight and passenger transportation services.

APEC is making this submission to highlight our concerns about the white paper proposals and how they will affect the economic development in the Atlantic region.

The first item we would like to address is the role of transportation in regional development. The importance of transportation as a key tool to economic development has been well established throughout Atlantic Canada's history. The National Transportation Act of 1967 clearly outlined the importance of transportation as a tool for regional development. More recently, the intergovernmental position paper on regional economic development in June 1985 included as one of its nine principles the following:

... transportation is recognized as a key to regional economic development.

• 1215

Yet the *Freedom to Move* proposals appear to be significantly backing away from transportation as a rule for regional development. Rather, the document argues that the philosophy

[Translation]

la topologie très complexe du terrain compliquent le transport des biens et des personnes.

Une forte présence de l'État dans le secteur des transports s'explique par la nécessité de donner le moyen aux hommes d'affaires de la région de surmonter les désavantages naturels que celle-ci présente, afin de leur permettre d'être compétitifs sur les marchés intérieurs et internationaux. Grâce à toute une série de subventions et de réglementations, le réseau des transports a permis d'agir sur le développement économique.

Le Livre blanc intitulé *Aller sans entraves* insiste sur la nécessité de réduire la réglementation, d'améliorer l'efficacité économique en faisant confiance aux marchés pour assurer le transport des hommes et des marchandises. Les transporteurs auraient davantage de liberté pour desservir tel ou tel parcours et pour fixer leurs prix en fonction de l'offre et de la demande. Les restrictions relatives aux fusions et aux acquisitions seraient assouplies.

Dans l'ensemble, notre Conseil souscrit pleinement aux objectifs du Livre blanc. Cette étude vient à son heure, vu l'évolution du Canada et des États-Unis vers une économie moins protégée et tenant davantage compte des facteurs du marché. Dans l'ensemble ces mesures devraient améliorer l'efficacité et la productivité des divers modes de transport.

Toutefois ces réformes entraînent certains coûts. On verra sans doute la rationalisation de certains services afin d'assurer une meilleure efficacité, ce qui exigera des compagnies de transport nationales qu'elles accordent de plus en plus d'importance aux parcours rentables.

Ce qui nous amène tout naturellement à la question de savoir comment dans ces conditions, les petites agglomérations reculées et les petites entreprises de transport, nombreuses dans la région, parviendront à se débrouiller.

Le Conseil économique de la région Atlantique voudrait attirer votre attention sur les répercussions des propositions contenues dans le Livre blanc sur le développement économique de la région.

Je voudrais commencer par vous dire quelques mots sur le rôle du transport dans le développement régional. Le transport a toujours occupé une position clé dans le développement économique de la région Atlantique. La Loi nationale sur les transports de 1967 insiste d'ailleurs sur l'importance des transports en tant qu'instrument du développement régional. Plus près de nous, le document intergouvernemental consacré au développement économique régional, rendu public en juin 1985, retenait le principe suivant parmi neuf autres:

... le transport est un élément clé du développement économique régional.

Le Livre blanc *Aller sans entraves* ne semble plus considérer le transport comme l'un des éléments clés du développement régional. D'après le Livre blanc, les principes qui étaient à la

[Texte]

adopted by the NTA and other transportation legislation has become outmoded since the transportation system has matured. The important role of transportation as the key to the Atlantic region's economic development must be kept to the forefront of any proposals in regulatory reform.

The system of cross-subsidization of services, which has been an integral part of the present regulatory system, has served Atlantic Canada well. The level of service offered by the transportation system in the region is undoubtedly better in many markets than warranted by market demand considerations alone. The high level of service has been achieved, despite low traffic density, because of the principle of equity, which has been so prevalent in our regulatory philosophy to date. In awarding of licences, regulators have been generally careful to ensure a proper balance of routes or carriers, such that marginal or economic routes can be adequately served. In APEC's view, the government should clarify its position on uneconomic services and the extent to which they are willing to provide a subsidy.

There is a provision to review the impact of the new policy after four years. However, within this timeframe service could deteriorate rapidly. We suggest that an ongoing review mechanism should provide better protection for shippers and those in remote communities in assessing how and where direct subsidies should be used to provide otherwise non-economic transportation services.

The issue of confidential contracts for railways, which is an important proposal in the document, poses some special problems for the Atlantic region. First of all, many of the region's shippers are small in comparison to their competitors in other parts of the country. They will therefore not have the volume to secure the price advantages the larger shipper would. Furthermore, the notion of confidential contracts assumes a competitive situation among the railways. The only part of the Atlantic region with competition in the railways is western New Brunswick. While the proposals have been made to allow each railway to use the other's trackage, we feel this is not particularly practical. APEC does suggest that while domestic confidential contracting is not advantageous for our region, there are significant gains to confidential contracting on an international basis.

APEC accepts the proposal that it may be necessary or desirable to facilitate branch line abandonment in order to improve the cost position of the railways. It is, however, APEC's view that the proposals to encourage third-party use of short line railways are unlikely to be of any benefit in our region.

One issue that is notable by its absence in the *Freedom to Move* document is what the role of Crown corporations should be in a deregulated transportation environment. It is APEC's view that government must continue to play an active role in the transportation policy, not only to provide otherwise uneconomic services, but more generally to ensure that transportation policy facilitates national economic goals.

[Traduction]

base de la Loi nationale sur les transports et des autres textes législatifs dans ce domaine seraient devenus surannés maintenant que le réseau de transport est plus développé. Or il ne faut jamais perdre de vue le rôle clé des transports dans le développement économique de la région Atlantique, dans tout projet de réforme de la réglementation.

Le système d'interfinancement des transports qui fait partie intégrante de l'actuel système de réglementation a profité à la région Atlantique. La qualité des transports dans certaines parties de la région est sans doute meilleure que s'il avait été tenu compte uniquement de la demande. Cette qualité a pu être obtenue en dépit d'un trafic de faible densité, grâce au principe de l'égalité qui jusqu'à présent était à la base du système de réglementation. En délivrant les permis, les personnes chargées de la réglementation ont jusqu'à présent veillé à établir un certain équilibre entre les différents parcours et les transporteurs, de façon à assurer un service de qualité satisfaisante aussi bien sur les parcours rentables que sur les parcours marginaux. Le gouvernement devrait donc préciser sa pensée en ce qui concerne les services non rentables et la limite des subventions qu'il serait disposé à accorder.

Le Livre blanc prévoit que la nouvelle orientation sera revue d'ici quatre ans. Ce serait largement suffisant pour que l'on se retrouve avec un service gravement détérioré. On devrait instituer un contrôle permanent pour faire le point de la situation en ce qui concerne les agglomérations reculées et les petits transporteurs, et pour déterminer au besoin, l'attribution de subventions directes pour des parcours non rentables.

La question importante des contrats confidentiels pour les compagnies ferroviaires soulève des problèmes particuliers pour la région Atlantique. La plupart des entreprises de transport de la région sont petites si on les compare aux transporteurs des autres régions du pays. Leur chiffre d'affaires étant plus faible, leurs prix seront plus élevés que ceux de leurs concurrents. Le principe des contrats confidentiels suppose qu'il y a concurrence entre les chemins de fer. Or ce n'est que dans l'Ouest du Nouveau-Brunswick que les chemins de fer se font la concurrence dans la région Atlantique. Cette proposition qui doit en principe permettre aux différentes compagnies ferroviaires d'utiliser l'ensemble des voies ferrées, n'est pas pratique à notre avis. Quand bien même les contrats confidentiels pour le transport à l'intérieur du pays seraient désavantageux pour notre région, ils seraient par contre très intéressants pour le transport international.

Le Conseil économique de la région Atlantique estime lui aussi qu'il pourrait être nécessaire, voire souhaitable, d'abandonner certaines voies secondaires afin d'améliorer la rentabilité des chemins de fer. Par contre nous estimons que l'utilisation par des tiers de certaines voies sur les courts trajets ne serait pas utile pour notre région.

Le Livre blanc passe sous silence le rôle des sociétés d'État dans un secteur de transports déréglementé. Nous estimons que le gouvernement doit continuer à jouer un rôle actif dans ce secteur, non seulement pour assurer des transports non rentables, mais également pour veiller à ce que la politique en matière de transports soit conforme aux objectifs économiques nationaux. La participation de l'État dans le secteur des

[Text]

Government involvement in transportation through the use of Crown corporations can be just as valid as government involvement through the use of subsidies and regulation. APEC urges the government to define the appropriate role it foresees for government Crown corporations as an integral part of transportation reform.

With the proposed deregulation of air services, it is likely that some of the smaller centres in the Atlantic region that are currently serviced by national carriers will suffer a downgrading of air service. However, it is generally believed that regional air passenger carriers will emerge to fill the gap and perhaps provide better, more flexible service. The worst-case scenario might see some centres losing air passenger service entirely for either a short or more prolonged period of time. In order to minimize the disruptions that are likely to emerge from loosening exit controls, APEC suggests that the notice time be extended to a period of four months, with the right for the regulatory agency to require service to be maintained for another four months prior to considering operative subsidies. This recommendation was also made to the government by the Economic Council of Canada in their publication, *Reforming Regulation*, in 1981.

• 1220

The Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act were not analysed in depth in the *Freedom to Move* proposals. These subsidy programs were the subject of a major consultant study in 1983. The report concluded that the programs were indeed essential to the well-being of the economy of the Atlantic region. Subsidies paid under the MFRA and the ARFAA were almost \$69 million in 1984.

In March of this year APEC held an Atlantic region economic summit conference in Saint John, at which the Hon. Don Mazankowski was the keynote speaker. At that time the Minister of Transport confirmed the policy to maintain the MFRA and the ARFAA. APEC accepts the Minister's commitment and does not wish to make any specific recommendations for change to these programs at this time.

Our recommendations: One, the importance of transportation as a key tool for facilitating regional development must be recognized as one of the underlying principles in any change to the National Transportation Act.

Two, the government must clarify its position on uneconomic services in terms of which services they view as uneconomic and the extent to which they are willing to provide a subsidy.

Three, an ongoing review mechanism must be set up to review the loss of services at remote areas and how subsidies should be used to provide non-economic services.

[Translation]

transports par le canal des sociétés d'État est tout aussi valable que par le canal des subventions et de la réglementation. Le Conseil économique engage donc vivement le gouvernement à mieux définir le rôle que les sociétés d'État sont appelées à jouer dans la refonte de notre système de transport.

La déréglementation des transports aériens devra priver certaines petites agglomérations de la région Atlantique de liaisons assurées jusqu'à présent par les grosses compagnies aériennes du pays. Toutefois nous pensons que des compagnies aériennes régionales viendront occuper ce créneau et assureront un service peut-être meilleur et plus souple. Au pis, certains centres pourraient être privés de liaisons aériennes pendant un temps plus ou moins long. Afin de réduire au minimum les ennuis dus aux abandons de certaines lignes, nous proposons que le préavis doit être porté à quatre mois, l'organisme de réglementation étant autorisé à exiger la prolongation de services pendant quatre mois supplémentaires comme condition de l'octroi de subventions d'exploitation. Le Conseil économique du Canada fait d'ailleurs la même recommandation dans le document *Réforme de la réglementation* paru en 1981.

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des Marchandises dans la région Atlantique ne sont pas analysées en détail dans *Aller sans entraves*. Ces subventions ont fait l'objet d'une importante étude en 1983. La conclusion du rapport est que ces subventions sont essentielles à l'économie de la région Atlantique. Les subventions versées au titre des deux lois susmentionnées se sont montées à près de 69 millions de dollars en 1984.

Au mois de mars dernier, le Conseil économique de la région Atlantique a organisé une conférence à Saint-Jean, au cours de laquelle M. Mazankowski a prononcé l'allocution d'ouverture, confirmant que la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique et la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes seraient maintenues. Nous prenons bonne note de l'engagement du ministre et n'avons aucune recommandation à faire quant à un changement éventuel de ces programmes de subventions.

Nos recommandations sont les suivantes: premièrement, le rôle clé des transports dans le développement régional doit rester un des principes fondamentaux de la Loi nationale sur les transports.

Deuxièmement, le gouvernement doit clarifier sa position relativement aux services non rentables, en précisant lesquels de ces services ne sont plus rentables et la mesure dans laquelle il est disposé à les subventionner.

Troisièmement, la disparition des services dans les régions reculées doit être surveillée de façon permanente afin de déterminer comment les parcours non rentables pourraient être subventionnés.

[Texte]

Four, confidential contracting on a domestic basis is not advantageous in this region, although some gains may be realized from international confidential contracting.

Five, the role of Crown corporations in a deregulated transportation environment must be clarified.

Six, with respect to passenger air service, the notice time to exit a route should be extended to a period of four months, with the provision for an extension of another four months prior to considering a subsidy.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCulloch, for that overview and the recommendations.

With no further ado, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman.

First of all, I want to congratulate the witnesses from the Atlantic Provinces Economic Council for what I think is a very thoughtful and balanced presentation on the deregulatory proposals being put forward by the Minister in his white paper.

I have a couple of questions, Mr. Chairman, to clarify some of the points made. I will not comment at all on the statement that transportation must be recognized as a key tool in regional development. I think it is clear from everybody in this region and needs no further clarification.

But you indicate that you are concerned with this notion that there be a five-year review of the impact of deregulation on transportation services to rural, remote regions, and you suggest that such a review in five years is too long a period of time to assess the impact of deregulation, that there ought to be an ongoing review process. Could you explain to the committee what kind of changes potentially—negative changes, obviously, is what you are concerned about—may occur that would lead you to the conclusion that we ought to have an ongoing review process versus waiting five years?

Mr. W. E. Belliveau (Vice-Chairman, Atlantic Provinces Economic Council): Mr. Tobin, if there were a negative impact, whether it was withdrawal of service or downgrading of service, and whether that had some negative impact on a local economy or on a community, the damage might be significant if we were to wait five years. In fact, it would be irreversible. So it would be our feeling that it should be continuing and ongoing.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I said I would not comment on the notion that transportation must be a recognized tool of regional development, because each of the matters I want to raise in fact makes the case why we have to have some recognition of the regional nature of this country.

The other issue I want to raise, Mr. Chairman, is the role of Crown corporations. APEC says it is not clear what the role ought to be, as outlined in the white paper, that the government has to give us some more direction.

We know essentially that we are moving into a user-pay world with deregulation. We know the government has said very clearly and upfront that CN and Air Canada must

[Traduction]

Quatrièmement, les contrats confidentiels pour le marché intérieur ne seraient pas intéressants pour la région Atlantique bien qu'ils puissent s'avérer utiles pour les transports internationaux.

Cinquièmement, il faut préciser quel sera le rôle des sociétés d'État lorsque les transports auront été déréglementés.

Sixièmement, la durée du préavis pour l'abandon d'une ligne aérienne devrait être portée à quatre mois, avec une extension d'encore quatre mois pour l'attribution d'une subvention.

Merci.

Le président: Je vous remercie monsieur McCulloch de votre exposé et de vos recommandations.

Allez-y monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord féliciter les représentants du Conseil économique de la région Atlantique de la pondération avec laquelle ils ont examiné le contenu du Livre blanc du ministre.

Je voudrais poser deux questions à nos témoins. Il est inutile que j'ajoute quoi que ce soit à ce que vous avez dit concernant le rôle clé des transports dans le développement régional.

Vous avez dit par contre qu'attendre cinq ans pour examiner les répercussions de la déréglementation en matière de transports dans les régions rurales et reculées serait trop long et qu'à votre avis la situation devrait être suivie en permanence. Quelles sont, à votre avis, les répercussions préjudiciables de cette déréglementation qui exigeraient un contrôle permanent.

M. W. E. Belliveau (vice-président, Conseil économique des provinces Atlantiques): Si une compagnie devait décider de ne plus servir une agglomération ou de réduire le nombre de vols, la situation au bout de cinq ans risque de devenir irréversible avec toutes les retombées économiques que cela provoquerait. C'est la raison pour laquelle la situation devrait être suivie de façon permanente.

M. Tobin: Je ne vais pas insister sur l'importance du transport dans le développement régional, car mes observations ne font que corroborer la nécessité de tenir compte du caractère régional du pays.

Je voudrais maintenant en venir au rôle des sociétés de la Couronne. Le Conseil économique fait remarquer que le Livre blanc n'est pas clair à ce sujet.

Or nous savons qu'avec la déréglementation, ce sera aux usagers de payer. Nous savons que le gouvernement a dit très clairement que le CN et Air Canada doivent fonctionner

[Text]

operate on a businesslike basis. We know, when we have a look at Bill C-75, the proposed new Shipping Act, that there is at least provision made, if not cost actually imposed to this point, for the recovery of cost provided by Transport Canada itself in dredging, ice-breaking, etc. So I want to ask the question. You say you are not clear what the role should be. I think the government has made a very clear statement—a very simple statement but clear—that these companies ought to operate in a businesslike manner. Does that give you any concern; and what advice would you have for the government as to what kind of role Crown corporations should play vis-à-vis Atlantic Canada?

• 1225

Mr. McCulloch: In Atlantic Canada there is a lot of transportation that is run by Crown corporations, maybe more than other parts of Canada when you take a look at the ferries, CN Marine, etc. And when you talk about running things on an economic basis—and companies are supposed to run on an economic basis—being an accountant, I can look at it and say, well, where you do your accounting, if you account for it on a national basis you will find that a company that has concluded it wants to be a national company will provide service and not make as much money in one part of the country as it makes in another. However, if you then apply the accounting done on a line-by-line basis, you would find that it would only operate between Toronto and Montreal, but then it would defeat its purpose of being a national company.

When we look at Crown corporations, we see them as having two mandates. One is, in some fashion, to implement government policy, and in another fashion operate as an efficient operation. We find those a very difficult thing to balance. What we are suggesting or requesting is that those two issues be brought forth and discussed and made a little clearer how it is you are going to balance the regional aspect or the development aspect with how we are going to make money on a short haul basis.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the witness will know that the white paper is very vague in a lot of the areas he has commented on, on the questions he has raised. I suppose the other side of the coin is that is why the Minister has sent us out to solicit this testimony. When the gentleman who is an accountant talks about line-by-line analysis, planning costs, versus the national network, it flows right into my next question about air service, because we are going to see, on the air side in a deregulated environment, entry and exit practically at will; we are going to see carriers competing on a line-by-line basis versus being licensed for the total network; we are going to see an end of the cross-subsidization, using the more lucrative high-volume routes to subsidize the less busy, low-routes. You are suggesting, and I think quite rightly, that it may be that some smaller communities, low-volume routes, will either see reduced service or perhaps loss of service altogether.

[Translation]

comme n'importe quelle entreprise commerciale. Et nous savons que, d'après les dispositions du Bill C-75, les opérations de dragage, de brise glace, etc., assurées par Transport Canada seraient facturées aux usagers. Je veux donc poser cette question. Vous dites ne pas comprendre clairement quel devrait être ce rôle. Je crois que le gouvernement a très clairement énoncé—brièvement, mais clairement—que ces compagnies devraient fonctionner comme toutes autres entreprises privées. Cela vous inquiète-t-il? Et quel genre de conseil donneriez-vous au gouvernement quant au rôle que les sociétés de la Couronne devraient jouer vis-à-vis de nos provinces de l'Atlantique?

M. McCulloch: Dans les provinces Maritimes de l'est du Canada, il y a énormément de transport effectué par nos sociétés de la Couronne, peut-être un peu plus qu'ailleurs au Canada lorsque vous tenez compte des traversiers, CN Marine, etc. Lorsque vous parlez de rentabiliser les choses, car les sociétés privées doivent être rentables, en ma qualité de comptable, je vois tout cela et je vous dis tout simplement que, lorsque vous dressez la comptabilité de l'entreprise, si vous comptabilisez vos opérations à l'échelle nationale, vous verrez qu'une société qui désire délibérément fonctionner à l'échelle nationale fournira certains services sans faire autant d'argent, pour ce service, dans une partie du pays par opposition à une autre. Cependant, si vous voulez rentabiliser chaque partie de vos opérations, alors vous ne fonctionnez qu'entre Toronto et Montréal, mais à ce moment là vous ne serez plus une société d'envergure nationale.

Lorsque nous considérons les sociétés de la Couronne, nous constatons qu'elles ont deux mandats. Tout d'abord, mettre en oeuvre les politiques du gouvernement et, deuxième volet, fonctionner comme entité efficace. Et c'est très difficile de trouver le fameux juste milieu. Ce que nous proposons ou demandons, c'est que ces deux questions soient soulevées et fassent l'objet d'un débat afin que nous voyions un peu plus clairement comment vous allez trouver le juste milieu entre l'aspect régional ou l'aspect développement et comment nous allons faire pour rentabiliser le transport sur courte distance.

M. Tobin: Monsieur le président, le témoin doit savoir que le Livre blanc ne se prononce que très vaguement sur beaucoup des domaines dont il vient de nous saisir et n'offre que de très vagues réponses à beaucoup des questions qu'il a soulevées. Évidemment, il y a l'autre côté de la médaille et c'est pourquoi le ministre nous a demandé de recueillir tous ces témoignages. Lorsque ce monsieur, qui exerce le métier de comptable, nous parle d'analyse ligne par ligne, de coûts de planification au lieu de réseau national, etc., cela m'amène directement à ma prochaine question portant sur le service de transport aérien car, de ce côté, dans un milieu «déréglementé», nous allons voir les entrepreneurs entrer et sortir à volonté; nous allons voir les transporteurs se faire concurrence ligne par ligne plutôt que de demander un permis pour une réseau tout entier; nous allons voir la fin de l'interfinancement, c'est-à-dire les cas où les routes payantes à circulation intensive servent à subventionner les routes où la circulation est moins intensive et où le volume est moins élevé. Vous dites, et cela me paraît fort équitable,

[Texte]

There is another concern I have, and that is the concern about pricing, about whether or not we are going to see an increase in rates in areas like Atlantic Canada. While there may be increased competition, Toronto-Montreal, Toronto-Vancouver and so on, carriers who currently operate in Atlantic Canada will have to step up their service and lower their rates to stay in business in those high-volume areas, and there is going to be less emphasis, I submit, in the Atlantic region.

I want to ask you if you have been able to do any kind of assessment, or what is your view as to what is going to happen on the air side in Atlantic Canada, first of all with respect to service; and secondly, with respect to rates?

I should tell you, in asking the question, that we have been told basically by the airlines that have come before this committee that the notion that airline deregulation is going to lead to cheaper fares is largely an exaggerated expectation; that in fact it is their view—and we are talking about Mr. Carty, the President of CP Air, and we are talking about Mr. Taylor, the President of Air Canada—that airline rates have already bottomed out; that we are not going to see, as a result of deregulation, much more dramatic decreases in fares.

The Chairman: Cheap seats have bottomed out.

Mr. Tobin: Well, perhaps in some special sales. But I would ask for your comments, gentlemen.

Mr. McCulloch: I think there are three or four questions there.

On a service basis, I would like to hope that the deregulation will be positive for the Atlantic region, because the areas that are not now part of what perceptively will be the trunk routes will be served on a more frequent basis, although by smaller airplanes. At the moment it is a pain in the neck to get around this region on any reasonable basis. You can go at 6 o'clock in the morning, or you can come home at 11 at night, but you end up in a jet. Hopefully, with smaller aircraft you will end up with more frequent flights, which would work.

• 1230

I suspect that from a cost point of view there will in fact be some cross-subsidization because my understanding of how the feeder routes work is that they feed and line up with the trunk carriers and I am sure that the trunk carriers will be doing what they have to do to ensure that the passengers are getting into their area. So there may well be some cross-subsidization by the trunk carriers to the regional carrier to ensure that he

[Traduction]

qu'il se pourrait que certaines des localités de moindre importance, là où se trouvent justement ces routes à circulation moins intensive, verront diminuer le service offert ou perdront peut-être même le service qu'elles ont actuellement.

J'ai des inquiétudes à propos d'un autre facteur, celui des prix, et je me demande si nous connaîtrons une augmentation des tarifs pour des régions comme les provinces de l'Atlantique. Tandis qu'il y aura peut-être une concurrence accrue entre Toronto et Montréal, Toronto et Vancouver, etc., les transporteurs qui offrent leurs services dans les provinces Maritimes, à l'heure actuelle, devront améliorer leur service tout en diminuant leur tarif pour continuer à subsister dans ces régions où il y a une haute densité de circulation et, à mon avis, il y aura en contrepartie une diminution de service dans la région de l'Atlantique.

J'aimerais vous demander si vous avez pu évaluer ce qui va se produire dans cette région ou ce qui, à votre avis, va se passer tout d'abord pour ce qui est du service lui-même; et, deuxièmement, pour ce qui est des tarifs?

En vous posant cette question, je devrais vous dire que les transporteurs aériens qui ont comparu devant le comité nous ont dit, fondamentalement, que l'idée que la déréglementation du transport aérien va se traduire par une diminution des tarifs fait peut-être naître un espoir exagéré chez certains; à leur avis, et il s'agit de M. Carty, le président de CP Air, et de M. Taylor, le président d'Air Canada, à leur avis, dis-je, les tarifs aériens ont déjà atteint le bas de la fameuse échelle; et, à la suite de la déréglementation, nous ne verrons pas le prix du billet tomber en chute libre.

Le président: On offre déjà le maximum de sièges à bon compte.

M. Tobin: Il peut y avoir, de temps à autre, des soldes exceptionnels. Mais j'aimerais bien savoir ce que vous en pensez, messieurs.

M. McCulloch: Je crois que vous venez de poser trois ou quatre questions.

Pour ce qui est du service, j'ose espérer que la déréglementation aura des effets positifs pour la région de l'Atlantique, parce que les régions qui ne se trouvent déjà pas sur un trajet principal seront servies plus fréquemment quoique le service sera assuré par des avions plus petits. À l'heure actuelle, c'est la misère noire pour voyager dans la région de façon un tant soit peu raisonnable. Vous pouvez partir à six heures du matin ou vous pouvez revenir à vingt-trois heures, mais vous faites le trajet en réacté. Avec les petits appareils, du moins nous l'espérons, il y aura des vols plus fréquents et cela fonctionnerait mieux.

Du côté des coûts, il y aura, en fait, un certain interfinancement parce que, de la façon dont j'ai compris les choses, les lignes secondaires servent à approvisionner les transporteurs principaux, et je suis sûr que les transporteurs principaux feront alors tout ce qu'ils doivent faire pour s'assurer que les passagers atterrissent quand même à leur porte. Donc il se pourrait fort bien qu'il y ait un certain interfinancement fourni

[Text]

continues to bring these passengers in to him. I do not know whether that is right or not, but I hope it is.

From a pricing point of view, we just do not know what is going to happen. You were talking about whether or not fares were going to go down. I do not think we know. We have not done anything to assess what will happen.

The Chairman: Mr. Belliveau.

Mr. Belliveau: As I understand the economics of airline operation, it is based largely on volume and distance, and to the extent that we have short distances and low volume in this region it would follow that prices would go up rather than down. The exception might be Halifax, where great numbers of people are boarding and deplaning. But other than Halifax no city in this region handles in excess of 1 million passengers a year. So it would follow from that, given that logic, that prices will go up rather than down.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McCulloch, gentlemen, your brief leaves me a bit confused. At the beginning you are endorsing the general thrust of *Freedom to Move*, but then the remainder of the brief gives us all the reasons why we should be wary of it. I am wondering if you can qualify your statements in there. Are you really saying that you are looking for reregulation as opposed to deregulation? Maybe that is the best way to put it to you.

Mr. McCulloch: I think you have hit on it. I do not think we are dealing in Canada with deregulation. I think that is an inappropriate term. It gets thrown around a lot, but I think we are exchanging one set of regulations for another.

We are saying here that we should get rid of those regulations which cause inefficiencies to occur, regulatory bureaucratic processes and that sort of thing, so the system that is there will operate in the most efficient manner.

The other issue we are trying to maintain is that the Atlantic region as a region will not be able to develop on a totally flat playing-field because from a practical point of view that puts us in the position where you have the elephant fighting the mouse and we are going to lose. So we need a regulatory system or a transportation system that is geared to recognize the inherent problems of the area, if in fact it is concluded that it is appropriate for this region to develop economically.

If it is not appropriate from a national basis for this region to develop economically and try to come up to somewhere closer to the rest of Canada so we are not a drain on the rest of Canada then that is a non-issue, but if you accept that premise then you have to look to look at the regulatory framework in transportation.

[Translation]

par les transporteurs principaux aux transporteurs régionaux pour faire en sorte que ces derniers continuent de les approvisionner en passagers. Je ne sais pas si cette théorie se révélera juste, mais je l'espère bien.

Quant aux prix, nous ne savons absolument pas ce qui va se passer. Vous vous demandiez si le prix du billet allait diminuer ou non. Je ne crois pas que nous puissions faire de pronostics. Nous n'avons pas fait d'étude en vue d'une évaluation.

Le président: Monsieur Belliveau.

M. Belliveau: Si j'ai bien compris les tenants et aboutissants financiers du fonctionnement d'une ligne aérienne, le tout est largement fondé sur le nombre de passagers et la distance et, dans la mesure où les distances sont courtes et qu'il y a peu de passagers dans la région, il s'ensuivrait alors une augmentation plutôt qu'une diminution des prix. À part Halifax, aucune ville de cette région ne voit transiter plus d'un million de passagers par année. D'après ce raisonnement logique, donc, les prix devraient augmenter plutôt que diminuer.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur McCulloch, messieurs, votre mémoire me laisse quelque peu perplexe. Au tout début, vous approuvez l'orientation générale d'*Aller sans entraves*, mais ensuite, dans le reste du mémoire, vous nous donnez toutes les raisons au monde pour lesquelles nous devrions nous en méfier. Je me demande si vous pourriez peut-être préciser un peu plus les pensées que l'on retrouve dans votre document. Êtes-vous en train de nous dire que vous préféreriez la «réréglémentation» par opposition à la «déréglémentation»? Peut-être est-ce la meilleure façon de vous poser la question.

M. McCulloch: Je crois que vous avez mis en plein dans le mille. Au Canada, je ne crois pas qu'il s'agisse de déréglémentation. Je crois que ce terme n'est pas du tout approprié. On s'en sert un peu à tort et à travers, mais je crois que nous ne faisons qu'échanger un jeu de règlements pour un autre.

On dit que l'on devrait se débarrasser de ces règlements qui sont une cause d'inefficacité, de tous ces dédales bureaucratiques de réglementation, etc., de façon à ce que le système mis en place fonctionnera de la manière la plus efficace.

Notre autre argument, c'est que la région de l'Atlantique, comme région, ne pourra pas tout reconstruire en faisant table rase de toute son histoire car, dans la pratique, cela nous met dans la situation de la souris qui se bat contre l'éléphant et nous allons tout simplement perdre. Il nous faut donc un système de réglementation ou un réseau de transport conçu en fonction des problèmes inhérents à la région si, en vérité, on devait en conclure qu'il est bon que cette région puisse améliorer son économie.

Si, nationalement parlant, il n'est pas bon que notre région améliore son économie et essaie de rattraper un peu le reste du Canada de façon à ce que nous ne soyons pas un fardeau pour les ressources du reste de la population, alors la question ne se pose même pas, mais si vous acceptez cette hypothèse, alors il

[Texte]

Mr. Angus: On page 3 of your brief you make the statement: Overall, the package of measures should contribute to improved efficiency and productivity in the transportation system.

That, plus your reply to one of Mr. Tobin's questions in which you used the term "hope"—you hope. What happens if you are wrong? What happens in Atlantic Canada if there is not improved efficiency and productivity in the transportation system?

Mr. McCulloch: I guess what will happen is what has happened in the past when things were done and did not work: we will go further down relative to the rest of the country. I guess if you take a look at the last number of years the Atlantic region has not particularly picked up relative to the rest of the country. What we have done in the past has not worked all that well so we should not be afraid to try something new. But, having said that, if it does not work then we will have to try something else.

Mr. Angus: But there is potential for damage in the meantime?

Mr. McCulloch: I think that is always the case when you have change.

• 1235

Mr. Angus: We heard earlier today from the Atlantic Provinces Trucking Association; we have heard from other trucking associations in our Vancouver, Manitoba, and Ottawa hearings. One of the messages that has come through in varying degrees is that as a result of deregulation of the trucking industry, the smaller off-the-beaten-track communities will see an increase in costs for transportation—which means costs of consumer goods, eventually and secondly, reduction in service.

In terms of Atlantic Canada, what percentage of this area of the country will that affect? What percentage of Atlantic Canada will be forced into higher costs and less service from the trucking mode?

Mr. Belliveau: By geography or population?

Mr. Angus: Both, or whatever you can give me ... maybe that is a better way.

Mr. Belliveau: By geography, probably about 80%; by population, slightly less.

Mr. Angus: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin, or Mr. Angus. Mr. Gray.

Mr. Angus: I am going to put my beard back on if you keep doing that!

[Traduction]

vous faut étudier de très près tout le cadre réglementaire des transports.

M. Angus: À la page 3 de votre mémoire, vous dites:

Globalement, toutes ces mesures devraient aider à améliorer l'efficacité et la productivité du système de transport.

En plus, dans votre réponse à une des questions de M. Tobin, vous avez fait état d'un certain «espoir». Qu'arrive-t-il si vous vous trompez? Qu'arrive-t-il dans ces provinces de l'Atlantique s'il n'y a pas amélioration du réseau des transports au niveau de son efficacité et de sa productivité?

M. McCulloch: Ce qui s'est toujours produit par le passé lorsque l'on a fait certaines choses et que cela n'a pas marché: nous prendrons encore plus de retard sur le reste du pays. Si vous vous reportez à ces dernières années, vous constaterez que la région de l'Atlantique n'a pas vraiment rattrapé le reste du pays. Ce que nous avons fait par le passé n'a pas tellement bien marché, et nous ne devrions donc pas avoir peur d'essayer du nouveau. Cela dit, cependant, si cela ne marche pas, il nous faudra bien essayer autre chose.

M. Angus: Mais est-ce que cela pourrait entraîner des conséquences tout à fait fâcheuses, en attendant?

M. McCulloch: Je crois qu'il y a toujours ce risque à courir lorsque l'on propose un changement.

M. Angus: Nous avons entendu parler plus tôt aujourd'hui de l'Associatin de camionnage des provinces de l'Atlantique; également, au cours de nos audiences à Vancouver, au Manitoba et à Ottawa, on nous a parlé d'autres associations de camionnage. On nous a fait savoir dans le cadre de ces audiences que, par suite de la déréglementation de l'industrie du camionnage, les petites communautés se trouvant en dehors des sentiers battus risqueraient de connaître une hausse de leurs coûts de transport. Cela entraînerait bien sûr une hausse du prix des biens de consommation et, éventuellement, une baisse du niveau de service.

Quel pourcentage de la région de l'Atlantique sera touché? Combien de régions de l'Atlantique canadien seront forcées d'élever leurs coûts et d'offrir moins de services?

M. Belliveau: Voulez-vous un pourcentage en termes géographique ou démographique?

M. Angus: Les deux, ou ce que vous pouvez me fournir ... je crois que c'est la meilleure façon de procéder.

M. Belliveau: Géographiquement, probablement environ 80 p. 100; démographiquement, un peu moins.

M. Angus: D'accord. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Tobin, ou monsieur Angus. Monsieur Gray.

M. Angus: Je vais laisser repousser ma barbe si vous continuez ainsi!

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, on page 13 of your brief with your recommendations, I would like to try to tie in 2 and 5. You are talking about government subsidies and the role of Crown corporations. Do you gentlemen have any specific opinions if we talk about non-profitable routes as concerns transportation? Do you think the government should be obliged to provide the services themselves, or would it better to give a subsidy to a private enterpriser?

Mr. Belliveau: Excuse me; there is nothing magic about a Crown corporation providing the service. I think the point is that transportation is fundamental to this country and to this region, and has to be provided at a level which enables the country to function and to remain together. Whether that service is provided by a Crown corporation or whether it is provided by a private sector carrier under contract is really quite irrelevant, from that point of view.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Except that if we assume the same number of jobs—let us take air transport, for example—we have a national carrier, Air Canada. If they were compelled to have the same number of jobs, the same number of people working, et cetera . . . we know private enterprise has to make a profit. Very few people in the world today will operate without a profit, or not for a very long time. But if the government is obliged to give a subsidy or provide the service, do you not think it would be cheaper for the Crown corporation to give that service?

Mr. Belliveau: Well, Crown corporations tend to be less profitable and less efficient, so one could argue that the cost to government of providing the service with a Crown corporation would be more expensive rather than less.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay. Your point number 4.

The Chairman: If I could ask a question to follow Mr. Gray on that. If there is a publicly-imposed duty for a subsidy, what is your thought about having that subsidy clearly out front and defined, rather than blurred in with the general costs of running the railway, to quote a phrase?

Mr. Belliveau: I think there are some difficulties with that—certainly, psychologically—because it designates individual communities as subsidized communities and I am sure would reflect in the kind of service that was provided on a minimum subsidized basis.

Our accountant was talking earlier about the ability of a national company to provide a total system or a total network of service, whether it is in transportation or other areas. That implies cross-subsidization but is part of the cost of the system and we would see that there is some very real merit in that, as opposed to single one-line service provided on a subsidy basis.

The Chairman: Thank you.

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Messieurs, j'aimerais traiter des points 2 et 5 de la page 13 de votre mémoire. Il y est question des subventions gouvernementales et du rôle des sociétés de la Couronne. J'aimerais savoir ce que vous pensez des routes non rentables. Croyez-vous que le gouvernement devrait être forcé d'assurer lui-même ces services, ou qu'il serait préférable qu'il accorde une subvention à une entreprise privée?

M. Belliveau: Excusez-moi; il n'y a rien d'extraordinaire à ce qu'une société de la Couronne assure le service. J'estime que le transport, qui constitue un service essentiel dans notre pays et dans cette région, doit être fourni à un niveau qui permette au pays de fonctionner et de préserver son unité. Que le service soit assuré par une société de la Couronne ou par un transporteur privé auquel on a adjudgé un contrat importe, à mon avis, bien peu.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Sauf si l'on présume qu'il y a le même nombre d'emplois—prenons par exemple le cas du transport aérien—nous avons un transporteur national, Air Canada. Si Air Canada était forcé d'avoir le même nombre d'emplois, le même nombre d'employés, etc. Nous savons bien que l'entreprise privée doit réaliser un profit. Bien peu de gens, de nos jours, exploitent une entreprise non rentable, ou s'ils le font, ce n'est pas pour très longtemps. Mais si le gouvernement est forcé de subventionner ou d'assurer lui-même le service, ne croyez-vous pas qu'il serait plus avantageux qu'il confie cette tâche à une société de la Couronne?

M. Belliveau: Eh bien, les sociétés de la Couronne ont tendance à être moins rentables et moins efficaces qu'elles l'ont déjà été. On pourrait donc soulever en guise d'argument que le coût que représente la prestation de ce service par le gouvernement, par l'entremise d'une société de la Couronne, serait tout de même assez élevé.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): D'accord. Passons au point 4.

Le président: Vous serait-il possible de poser une question dans le même sens que M. Gray? S'il est essentiel d'accorder une subvention à ce titre, que pensez-vous de faire en sorte que cette subvention soit clairement définie plutôt que camouflée derrière les frais généraux d'exploitation d'une compagnie de chemins de fer?

M. Belliveau: Je crois que cette question soulève certains problèmes—certainement, d'ordre psychologique—car elle fait des collectivités individuelles des collectivités subventionnées, et je suis certain que cela se refléterait au niveau du type de service fourni grâce à une subvention minimum.

Notre comptable a déjà parlé de la possibilité pour une compagnie nationale de mettre au point un système global ou encore un réseau global de services, que ce soit en matière de transport ou dans d'autres secteurs. Cela fait appel aux subventions . . . , mais fait néanmoins partie du coût du système, et nous estimons que cela comporte de réels avantages comparativement aux services simples assurés grâce à des subventions.

Le président: Merci.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. Your point number 4; confidential contracting on a domestic basis is not advantageous in this region, although international confidential contracting could be. We had witnesses before us this morning who agreed, I guess, with your first part, but is there not a conflict? Your reasoning why confidential contracts would not be helpful to the Maritimes—are we going back into the backhauling to ... ?

Mr. Belliveau: No, there are two principles. I think one is that what we do within the borders or confines of our country is one thing, and what we do to compete internationally could be something else. Let me give you an example of confidential contracting as it might apply to this region on a negative basis.

• 1240

A company like Ganong, in St. Stephen, New Brunswick, competes directly with a company here in Halifax called Moirs. Moirs is owned by Standard Brands or Nabisco Brands or one of those multinational companies. They would ship, through their collection of companies, a volume sufficient to enable them to contract for a rate, conceivably, on a confidential contract basis, much less than Ganong's, which would give them a competitive advantage, given the fact that their goods, their chocolates, their candies, what have you, are exported across the country. That is our concern about what might happen internally. But externally, we already know, for example, that effectively confidential contracts are operating in the airline business, where international carriers are undercutting Air Canada and CP, because they have the ability to do that because they are not governed by Canadian law; whereas Air Canada is required to follow the existing tariff structure as set by whatever multilateral agreements exist in that industry.

The Chairman: Mr. Belliveau, in that example you mention, which has been mentioned before, would the multinational big boy, even though he had to publish his rate, not get a preferred rate now, compared with Ganong's shipping out of New Brunswick? Do they have the same rates now?

Mr. Belliveau: They probably do not, based on volume. Moirs would likely have, between here ... I am not sure about the rates exactly, but I suspect the published rate that exists between Halifax and Toronto, for example, applies equally to Moirs as it does to Ganong's. If there were a non-published rate, that might not be the case.

Mr. Crosby: Gentlemen, I think it is right and proper in this exercise of reviewing a national transportation policy that we make a special case for Atlantic Canada; both you as a representative of the private-sector group—and government, to a degree—and we as Members of Parliament. But as I understand you, your overall view is that while you endorse a deregulatory attitude at the national level, you require special consideration for Atlantic Canada. Is that basically your position?

Mr. McCulloch: I think that is correct.

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Revenons au point 4. L'adjudication de marchés confidentiels internes n'est pas avantageuse dans cette région, bien que l'adjudication de marchés confidentiels internationaux puisse l'être. Certaines personnes qui se sont présentées devant nous ce matin étaient, je crois, d'accord avec votre première partie, mais n'y a-t-il pas conflit? Le raisonnement qui vous amène à dire que les marchés confidentiels seraient utiles aux Maritimes ... ?

M. Belliveau: Deux principes entrent en jeu. Le premier concerne, à mon avis, ce qui s'effectue à l'intérieur de nos frontières, et le second touche la concurrence internationale. Permettez-moi de vous donner un exemple de marché confidentiel pouvant avoir des conséquences négatives pour la région des Maritimes.

Une compagnie comme Ganong, à St. Stephen, au Nouveau-Brunswick, entre directement en concurrence avec une autre compagnie, la Moirs, à Halifax. Moirs appartient à *Standard Brands*, ou *Nabisco Brands*, ou encore à l'une de ces grosses compagnies multinationales. Elle expédie, par l'entremise de ses diverses compagnies, un volume suffisant pour lui permettre de conclure des marchés confidentiels, beaucoup moins que Ganong, ce qui lui apporterait des avantages sur le plan de la concurrence, compte tenu du fait que ses produits, ses chocolats, ses friandises, sont exportés dans tout le pays. Nous nous préoccupons de ce qui pourrait arriver de façon interne. De façon externe, nous savons déjà, par exemple, que des marchés confidentiels sont conclus dans le secteur des compagnies aériennes, au sein duquel les transporteurs internationaux font concurrence à Air Canada et au CP parce qu'ils ne sont pas régis par les lois canadiennes. Air Canada doit pour sa part respecter la structure tarifaire établie dans le cadre d'accords multilatéraux divers.

Le président: Monsieur Belliveau, dans l'exemple que vous citez, l'importante multinationale, même si elle a dû publier ses tarifs, n'a pas obtenu de tarif préférentiel, comparative-ment à Ganong, qui expédie à l'extérieur du Nouveau-Brunswick? Ces deux compagnies ont-elles maintenant les mêmes tarifs?

M. Belliveau: Probablement pas, en raison du volume. Je ne suis pas certain des tarifs exacts, mais je soupçonne que le tarif publié qui prévaut entre Halifax et Toronto, par exemple, s'applique aussi bien à Moirs qu'à Ganong. S'il existait un tarif non publié, cela ne serait peut-être pas le cas.

M. Crosby: Messieurs, je crois qu'il est approprié de considérer la région de l'Atlantique comme un cas spécial dans le cadre de la révision de la politique nationale sur les transports; aussi bien vous, qui êtes un représentant du secteur privé—et, dans une certaine mesure, du gouvernement—que nous, les députés. Mais de la façon dont je comprends les choses, vous appuyez l'attitude de déréglementation au niveau national et vous demandez qu'une considération spéciale soit accordée à l'Atlantique. Est-ce que je me trompe?

M. McCulloch: Je crois que c'est cela.

[Text]

Mr. Crosby: I think what we face in Atlantic Canada is an economic situation that does not allow for the imposition of some policies that might be imposed on a national basis; and confidential contracting would appear to me to fall into that category. They are basically talking about central Canada, where a carrier and a shipper can get together in isolation. But in the Atlantic set-up, for instance, talking about railways out of the City of Halifax, you just know there is no base for confidential contracting. Everybody would be dealing with Canadian National Railway company in the railway area. What would be the reason for any special deals? Can you offer any?

Mr. McCulloch: No. That is why we are saying what we say. There is no competition in the railway business, other than in western New Brunswick.

Mr. Crosby: I would just make the point that a representative from the City of Saint John indicated support for confidential contracting and I thought that was quite against the general interest in Atlantic Canada.

Mr. Belliveau: It is dependent on competitive rail service.

Mr. Crosby: Yes. That is the point. It is based on competitive and alternate services. It is not based on some general concept of confidentiality or the ability to make private deals.

You talk about transportation as a key tool for regional development. But my colleague, Mr. Forrestall, a great expert on transportation, points out, and I want to point out to you, that this has not necessarily worked. Take the Strait of Canso, in Nova Scotia, which has been provided with excellent port facilities, excellent highway facilities, an airport facility that is perhaps beyond the needs directly to the reasons; and yet there has been no development. Can we rely on the theory that transportation is a key to economic development?

Mr. McCulloch: I think we have to accept that transportation is a key; or is one of the keys. But I do not think we are going to get any major change in the economic progress of the Atlantic region by just dealing with one issue. I think there is a whole series of issues that have to be dealt with; any one of which could go to scuttle all the rest. I think what we are trying to say is that in an overall program accepting regional development—or that regional development in the Atlantic region is something that the government is concerned about—one of the areas they have to be considering is not to put in a series of good things, from a regional development point of view, and then kill it with the transportation policy.

• 1245

Mr. Crosby: One could say regional development is a very broad concept that has to pervade all areas of government services and activities. Is that—?

[Translation]

M. Crosby: Je crois que la région de l'Atlantique se trouve dans une situation économique qui ne permet pas l'imposition de certaines politiques néanmoins appliquées au niveau national. À mon avis, l'adjudication de marchés confidentiels tombe dans cette catégorie. Il est principalement question du centre du Canada, où un transporteur et un expéditeur peuvent s'unir. Mais dans l'Atlantique, par exemple en ce qui a trait aux chemins de fer assurant le service en partance d'Halifax, les marchés confidentiels ne sont pas fondés. Tout le monde traiterait avec les Chemins de fer nationaux du Canada. Pourquoi souhaiterait-on conclure des ententes spéciales? Pouvez-vous en offrir?

M. McCulloch: Non. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous adoptons cette attitude. Il n'y a pas de concurrence dans le secteur des chemins de fer, sauf dans l'ouest du Nouveau-Brunswick.

M. Crosby: J'aimerais souligner qu'un représentant de la ville de Saint-Jean a fait savoir qu'il appuyait les marchés confidentiels et que je me suis dit à ce moment-là que cela allait passablement à l'encontre de l'intérêt général de la région de l'Atlantique.

M. Belliveau: Cela dépend du service ferroviaire concurrentiel.

M. Crosby: Oui. C'est cela. C'est fondé sur les services concurrentiels, et non sur quelque concept général concernant les marchés confidentiels ou la possibilité de conclure des ententes privées.

Vous mentionnez que le transport est un outil important du développement régional. Mon collègue, M. Forrestall, un expert de la question des transports, souligne cependant, et je tiens à vous en faire part, que cela ne fonctionne pas nécessairement. Prenons le cas du détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse, que l'on a doté d'excellentes installations portuaires, routières et aéroportuaires. Pourtant, on n'y a enregistré aucun développement. Peut-on donc s'appuyer sur la théorie voulant que le transport constitue un facteur clé de développement économique?

M. McCulloch: Je crois que nous devons accepter que le transport est un facteur clé de développement, ou tout au moins l'un des facteurs clés. Mais je ne crois pas que nous puissions nous attendre à ce que des changements économiques majeurs surviennent dans la région de l'Atlantique simplement pour cette raison. Je crois que nous avons un grand nombre de questions à traiter et que ce que nous essayons de dire, c'est que dans le cadre d'un programme global favorisant le développement régional—ou montrant que le gouvernement se préoccupe du développement régional de l'Atlantique—il faut éviter de mettre en place tout un éventail de mesures positives, du point de vue du développement régional, pour ensuite les anéantir avec la politique en matière de transports.

M. Crosby: On pourrait dire que le développement régional est un concept très vaste qui doit l'emporter au niveau de tous les secteurs d'activités et de services gouvernementaux. Est-ce que... ?

[Texte]

Mr. McCulloch: That is our belief, yes.

Mr. Belliveau: There is some history there, too. If you are talking specifically about manufacturing prior to 1920, or in that era, when in fact we enjoyed preferential rail rates from this region, and the manufacturing sector of the economy in this region flourished. When that changed—1918, 1920, whatever the year was—the manufacturing sector started to slide and has never come back, in fact.

Mr. Crosby: Mr. Chairman, let me end by just making this statement on behalf of Mr. Tobin and others: I think perhaps Atlantic Canadians in Parliament, and in the private sector, have to be more forceful in making the case for Atlantic Canada, because if we do not make this case for special exemption on all national policies, we are just not going to progress in this area. Thank you. Thank you for coming.

The Chairman: Okay. Mr. Belsher, you wanted—?

Mr. Belsher: Yes. Mr. Chairman, that is precisely the question that has been going through my mind, because every party that has been here this morning has talked about regional development having to be incorporated into the revised National Transportation Act. Really, I just was curious as to what you meant by that? Are we talking about the infrastructures, or what? What do you envision that we would have to have in the act; to answer that question and it is your number one recommendation?

Mr. Belliveau: I think what you are talking about, through all of this, is some minimum-base level of service that is written into the act in some form that, at the very least, does not inhibit economic development as opposed to regional development. What that minimum level is or how it is defined, I cannot do that right at the moment. Somewhere in the mix has to be the provision that transportation contributes to economic development and, therefore, there has to be a minimum level of this service in order to facilitate the development.

Mr. Belsher: Okay. Are you saying the level of service, or are you talking about the rate that goes with the service?

Mr. Belliveau: Both. Minimum level of service and an equitable rate for that service.

Mr. Belsher: One is strictly infrastructure . . .

Mr. Belliveau: Right.

Mr. Belsher:—and the other side of it is the cost of it.

Mr. Belliveau: Correct.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall. Yes.

[Traduction]

M. McCulloch: C'est en effet ce que nous croyons.

M. Belliveau: Il faut ici également tenir compte de certains faits historiques. Si l'on parle de la fabrication avant 1920, ou aux environs de cette date, alors qu'en fait nous pouvions bénéficier de tarifs ferroviaires préférentiels pour le service assuré à partir de cette région, le secteur de la fabrication de l'économie de la région de l'Atlantique est devenu plus florissant. Au moment du renversement de la situation—en 1918, 1920, je ne sais plus au juste—le secteur de la fabrication a commencé à perdre du terrain et ne s'est en fait jamais relevé.

M. Crosby: Monsieur le président, permettez-moi de terminer par la conclusion suivante formulée au nom de M. Tobin et d'autres: je crois que les Canadiens de la région de l'Atlantique qui siègent au Parlement, de même que ceux qui représentent le secteur privé, doivent appuyer avec beaucoup de force la cause de l'Atlantique canadien, parce que si nous ne faisons pas en sorte que cette région soit exemptée de certaines politiques nationales, elle risque fort de ne jamais progresser. Merci.

Le président: Très bien. Monsieur Belsher, vous vouliez . . . ?

M. Belsher: Oui. Monsieur le président, c'est exactement cette question qui m'a traversé l'esprit, parce que chacune des parties représentées ici ce matin a parlé de l'intégration du développement régional à la nouvelle Loi nationale sur les transports. Réellement, je me demande ce que vous voulez dire par là. Faites-vous allusion aux infrastructures? Que pensez-vous que nous ayons à faire en ce qui a trait à la loi? Veuillez me dire, s'il vous plaît, si cela constitue votre recommandation principale?

M. Belliveau: Je crois qu'il est question dans tout cela qu'un quelconque niveau minimum de service soit prévu dans la loi de façon à ne pas nuire au développement économique, par opposition au développement régional. Je ne puis encore préciser en quoi consiste ce niveau minimum ou comment il est défini. Il importe de prévoir une disposition faisant en sorte que le transport contribue au développement économique et, partant, d'établir un niveau minimum pour ce service si l'on veut favoriser le développement.

M. Belsher: Très bien. Parlez-vous du niveau du service comme tel ou plutôt du tarif qui s'y rattache?

M. Belliveau: Des deux. Le niveau minimum de service et l'établissement d'un tarif équitable pour ce même service.

M. Belsher: L'un d'eux ne touche que l'infrastructure . . .

M. Belliveau: C'est exact.

M. Belsher: L'autre point concerne le coût du service.

M. Belliveau: C'est bien cela.

Le président: Merci, monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci.

Le président: Monsieur Forrestall. Oui.

[Text]

Mr. Forrestall: It seems to me that when we place all this emphasis that we always have here in Atlantic Canada on the importance of transportation, all we are doing is building a nice comfortable bed that leads to complacency. I think what Mr. Crosby was saying, and what others have said, is that if we take away that crutch, just perhaps something might happen.

Mr. McCulloch: Are you looking for a response? I do not think any of us could disagree that . . .

An hon. member: Do not include me in that. I did not say that.

Mr. McCulloch: —if a reward system is set up, the human being will tend to work around the reward system and use it. If the crutches are there, the human being will use them. I guess what we are saying is, as I said earlier, we certainly support change, and we certainly support the more freedom to react and more freedom to move. Having said that, over above that, there is a regional economic development issue that we are trying to promote. We are just saying that if you operate on a cost-accounting basis on each little community on itself, rather than the nation as a whole, we will get wiped out.

The Chairman: Mr. Forrestall . . .

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, a short . . .

• 1250

The Chairman: Mr. Forrestall, exercising the prerogative of the Chair on Mr. Belliveau's comment on history, we had some history here earlier from Mr. McLellan, the chairman of the Saint John Port Development Commission; we are not going to go into that, but he mentioned 1920 also. Your scenario produced the Duncan report, which in effect, as I sort of remember—now I may be a little wrong—resulted in the Maritime Freight Rates Act to give us some protection on the export and import of our goods within the maritime region.

My question really is—and it is a little hooker, I suppose—that certainly some of us in the public domain were very concerned when the provincial premiers of the maritime or Atlantic provinces two or three years ago, as far as this member is concerned, and not the chairman, started to whittle away the benefits of that subsidy program and transfer it into the infrastructure of better roads. It was hard to get public bodies and people in the area to make critical comment on that where the local politicians, premiers, had said look, the Maritime Freight Rates Act is old and we have to change; we have to build up our highways.

I would just like your reaction. Did you take a position then on this change? And certainly if there are other changes like that, I hope perhaps you might take a position.

Mr. Belliveau: Yes, we did take a position. We were very much in favour of the maintenance of the program—not

[Translation]

M. Forrestall: Il me semble qu'en plaçant tout l'accent que nous avons toujours placé dans la région de l'Atlantique sur l'importance du transport, nous ne faisons que sombrer dans la complaisance. Je crois, comme l'ont dit M. Crosby et certains autres, que nous devons agir autrement si nous voulons en arriver à quelque chose.

M. McCulloch: Voulez-vous une réponse? Je crois que personne d'entre nous ne peut être en désaccord . . .

Une voix: Je vous prie de ne pas m'inclure dans cette affirmation. Je n'ai jamais dit cela.

M. McCulloch: . . . si l'on met sur pied un système de primes, tout être humain s'efforcera d'en profiter. Je crois, comme je l'ai déjà dit, que nous appuyons certes le changement, de même que l'élargissement de la liberté d'agir et de réagir. Nous nous efforçons de promouvoir une question de développement économique régional. Nous affirmons que si nous fonctionnons sur une base de comptabilité des coûts pour chaque petite communauté, plutôt que pour le pays dans son ensemble, cela ne fonctionnera pas.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, un bref commentaire . . .

Le président: Monsieur Forrestall, je profite de la prérogative du président pour parler du commentaire de M. Belliveau au sujet de l'histoire. M. McLellan, président de la Commission de développement du port de Saint-Jean, nous a lui aussi précédemment parlé d'histoire. Nous ne reviendrons pas là-dessus, mais il a parlé de 1920 également. Votre scénario a amené la rédaction du rapport Duncan qui, si je me souviens bien, a entraîné l'adoption de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Cette loi nous assurait une certaine protection au niveau de l'exportation et de l'importation de nos biens à l'intérieur de la région des Maritimes.

Ma question est en fait la suivante: certains d'entre nous ont été très préoccupés lorsque les premiers ministres des provinces de l'Atlantique ont commencé, il y a deux ou trois ans, si je me souviens bien, à rejeter les avantages du programme de subvention et à le transférer au sein de l'infrastructure de meilleures routes. Il avait été difficile d'amener les organismes publics et les intervenants du secteur à formuler des critiques au sujet de ce que les politiciens locaux et les premiers ministres avaient dit, à savoir que la loi est désuète et doit être modifiée; nous devons construire nos autoroutes.

J'aimerais connaître votre réaction. Avez-vous alors pris position au sujet de ce changement? Si d'autres changements comme celui-là doivent être apportés, j'espère que vous pourrez le faire.

M. Belliveau: Oui, nous avons pris position. Nous étions très en faveur du maintien du programme, pas nécessairement

[Texte]

nécessairement en son intégralité, mais au moins du principe de subvention. La raison pour cela est que c'était notre sentiment que les biens fabriqués dans cette région et vendus à l'étranger, particulièrement en Ontario, devaient être subventionnés afin que le produit puisse être intégré au marché à un prix concurrentiel par rapport aux produits fabriqués en Ontario. Je crois donc que la réponse est oui, nous avons pris position.

The Chairman: Good, I am glad you refreshed my memory that you did, because it was a contentious... Well, I personally thought it was a negative step on behalf of the Atlantic premiers, but that is as a member, not as the chairman of this committee. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Yes, I have just a brief point, Mr. Chairman. As a Newfoundland Member of Parliament, I would like to thank APEC for their presentation, thank them for their Atlantic perspective in their presentation. I say with regret, as a Newfoundlander, that my province has withdrawn its support for APEC. But I note and appreciate, and I say that regretfully, the Atlantic perspective APEC has given—not the MPEC perspective, maritime perspective, but the Atlantic perspective—and I congratulate you on an excellent brief.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin. Those thoughts are echoed by members of the committee. Thank you very much for your presentation, which is in the record along with the oral examination.

We call the next witness, which is the Nova Scotia Forest Products Association. Appearing on its behalf is Mr. Dale Sproule, its first vice-president. Welcome, gentlemen; you have been sitting rather patiently. Would you identify yourselves for the record so the switchers know who is speaking when?

We welcome you and we have your brief, which has been circulated. It is a relatively short brief, in double space, so you can do with it what you want. You can give us the highlights or read it, but the reading does restrict the questions. Fire away.

Mr. Dale Sproule (First Vice-President, Nova Scotia Forest Products Association): Thank you very much for giving us time to make this presentation. It is a short brief. My name is Dale Sproule; I am the first vice-president of the Nova Scotia Forest Products Association. With me is Mr. Lorne Etter, who is the executive director.

Since it is short, if you do not mind we will sort of go through with the brief. Mr. Etter will sort of bring you up to date on what our association is and what it represents. I will carry on about halfway through on our views on some of the things that are important to our industry. Mr. Etter.

Mr. Lorne Etter (Executive Director, Nova Scotia Forest Products Association): In 1934, a small group of about 25 dedicated lumbermen formed the Nova Scotia Forest Products Association. The association expanded its active membership in 1967 from the lumber producers to include producers of all types of forest products, and has also added affiliated and associated members. Eight hundred and forty companies and

[Traduction]

dans sa totalité, mais au moins du principe de la subvention. En effet, nous estimions que les biens fabriqués dans cette région et vendus à l'étranger, particulièrement en Ontario, devaient être subventionnés afin que le produit puisse être intégré au marché à un prix concurrentiel par rapport aux produits fabriqués en Ontario. Je crois donc que la réponse est oui, nous avons pris position.

Le président: Très bien, je suis content que vous m'avez rafraîchi la mémoire, car il s'agissait d'une question litigieuse... Je suis d'avis qu'il s'agissait d'une étape négative de la part des premiers ministres des provinces Atlantiques, mais je dis cela à titre de membre du Comité et non de président. Monsieur Tobin.

M. Tobin: J'aimerais simplement soulever un petit point, monsieur le président. À titre de député Terre-Neuvien, j'aimerais remercier l'APEC de son exposé, de même que de la perspective concernant l'Atlantique qui est convenue. Je dois dire avec regret, en tant que Terre-Neuvien, que ma province a retiré son appui à l'APEC. Mais je souligne la perspective fournie par l'APEC—non la perspective maritime de la MPEC, mais bien la perspective atlantique—et je tiens à vous féliciter de votre excellent mémoire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Vous exprimez bien que ce ressentent les membres du Comité. Merci beaucoup de votre exposé, qui a été versé au compte rendu avec l'examen oral.

Accueillons le prochain témoin, la *Nova Scotia Forest Products Association*, représentée, entre autres, par M. Dale Sproule, son premier vice-président. Bienvenue, messieurs; vous avez fait preuve de beaucoup de patience. Veuillez avoir l'obligeance de vous présenter.

Nous vous souhaitons la bienvenue. Nous avons en mains votre mémoire. Il est assez court, à double interligne, de sorte que vous avez le choix de nous en donner uniquement les grandes lignes, ou encore de nous le lire. Je vous signale cependant que la lecture intégrale du document nuit quelque peu aux questions. Allez-y.

M. Dale Sproule (premier vice-président, Nova Scotia Forest Products Association): Merci beaucoup de nous accueillir ici aujourd'hui. Mon nom est Dale Sproule; je suis premier vice-président de la *Nova Scotia Forest Products Association*. M. Lorne Etter, directeur général de l'association, m'accompagne.

Comme notre mémoire est court, j'en ferai, si vous le permettez, en quelque sorte la tour. M. Etter vous parlera du rôle de notre association et de ceux qu'elle représente. Ensuite, je vous communiquerai le point de vue de notre association au sujet de certains points que nous avons à coeur. Monsieur Etter.

M. Lorne Etter (directeur général, Nova Scotia Forest Products Association): En 1934, un petit groupe d'environ 25 bûcherons se sont unis pour former la *Nova Scotia Forest Products Association*. Depuis 1967, l'association regroupe non seulement des bûcherons, mais également des producteurs de toutes sortes, et compte des membres affiliés et associés. L'Association compte aujourd'hui huit cent quarante membres

[Text]

individuals are now members. We are comprised of large and small companies, individuals who represent pulp and paper, hardboard, saw mills, Christmas tree, the maple product sector of the industry, contractors, equipment producers, suppliers and woodlot owners. Membership is open to any person, firm or corporation who is a manufacturer, contractor, exporter, producer or who deals with wood products, forest management or an employee of the same. You can see that we cover all sectors of the forest products industry.

• 1255

The Nova Scotia Forest Products Association is governed by a Board of Directors consisting of 24 members plus all past presidents and the executive committee with a president elected for a two year term.

The Executive Director is an employee of the association and is responsible for the management, operation, implementation and conduct of the business and the policies and programs of the association. Two secretaries and two field supervisors are on staff. Seventeen committees made up of dedicated, conscientious members, giving freely of their time, help to promote the objects of the association.

Nova Scotia Forest's land base is approximately 41,000 square kilometres, of which in excess of 75% is privately owned, 50% by some 30,000 land owners. In 1984, forestry's contribution in the value of manufacturing shipments was \$564 million, the largest contributor being the pulp and paper sector. The lumber sector produces about 190 million board feet of lumber which is less than 1% of the lumber produced in Canada. The Christmas tree industry is worth in excess of \$25 million, with expected growth, if producers provide high quality trees. Forestry is responsible for 8,000 direct jobs and a total in excess of 27,000, including indirect employment.

Mr. Sproule: Thank you, Lorne. That will hopefully give you an idea of what our association is about.

The Nova Scotia Forest Products Association has gone on record in the past on a number of occasions as favouring any government initiatives which would do the following: lessen the regulatory burden on the transportation industry; increase competition within the transportation sector; and reduce costs for users of transportation services.

The Forest Products Association also recognizes the need for legislation to change in order to reflect current conditions in the marketplace and for changes in the general economic climate. Therefore, the Forest Products Association sees the white paper, *Freedom to Move*, as a positive sign that the current government recognizes these concerns and is attempting to deal with them.

In attempting to assess the impact of the changes in policies put forward in *Freedom to Move*, the Forest Products Association must necessarily concern itself with the impact

[Translation]

(compagnies et particuliers). Elle regroupe de petites et de grandes compagnies, des représentants des secteurs des pâtes et papiers, du bois dur, des scieries, des arbres de Noël, des produits de l'érable, des fournisseurs et des propriétaires de lots boisés. N'importe qui peut faire partie de notre Association: entreprises ou sociétés de fabrication, contremaîtres, exportateurs, producteurs, intervenants du secteur des produits du bois, gestionnaires forestiers ou employés d'entreprises de gestion forestière. Comme vous pouvez le constater, nous touchons à tous les secteurs de l'industrie des produits forestiers.

La *Nova Scotia Forest Products Association* est régie par un conseil d'administration comptant 24 membres et tous les anciens présidents, de même que par un comité de direction dont le président est élu pour une durée de deux ans.

Le directeur général est employé de l'Association et est chargé de la gestion, de l'exploitation, de la mise en oeuvre et de l'application de ses politiques et programmes. L'Association emploie en outre deux secrétaires et deux surveillants. Dix-sept comités, regroupant des membres bénévoles, ont été créés afin de promouvoir les buts de l'Association.

La base forestière de la Nouvelle-Écosse est d'environ 41,000 km carrés. Plus de 75 p. cent de ces terres appartiennent à des particuliers, dont 50 p. cent à 30,000 propriétaires. En 1984, les produits forestiers expédiés représentaient 564 millions de dollars. Le principal secteur d'expédition était celui des pâtes et papiers. Le secteur du bois de coupe produit environ 190 millions de pieds de bois, ce qui représente moins de 1 p. cent de tout le bois produit au Canada. L'industrie des arbres de Noël dépasse les 25 millions, et l'on s'attend à une hausse à ce niveau si les producteurs fournissent des arbres de haute qualité. Le secteur forestier assure 8,000 emplois directs, pour un total de plus de 27,000 emplois aussi bien directs qu'indirects.

M. Spoule: Merci, Lorne. J'espère que vous avez maintenant une bonne idée du rôle que joue notre Association.

La *Nova Scotia Forest Products Association* a fait parler d'elle par le passé à un certain nombre d'occasions où elle a favorisé les initiatives gouvernementales visant: à alléger le fardeau de la réglementation imposée à l'industrie du transport; à accroître la concurrence au sein du secteur du transport; et à réduire les coûts des usagers des services de transport.

Notre Association reconnaît également la nécessité de modifier les lois existantes de façon à tenir compte des conditions actuelles du marché et à modifier le climat économique en général. Elle considère donc le Livre blanc *Aller sans entraves* comme un signe que l'actuel gouvernement reconnaît ces préoccupations et s'efforce d'y mettre fin.

Dans le cadre de son évaluation de l'incidence des modifications aux politiques mises de l'avant dans *Aller sans entraves*, la *Nova Scotia Forest Products Association* doit nécessaire-

[Texte]

such changes will have on its membership. In this regard, it must be realized that trucking has emerged as the primary mode of transportation utilized by the forest industry in Nova Scotia. Such products as pulpwood, logs, wood chips, sawdust, hog fuel and lumber are transported predominantly by lumber within the province. The large pulp and paper mills use rail transport for inbound shipments of raw material, such as chemicals and fuels, and for outbound shipments of paper and wood pulp. Marine transport is also utilized by some producers for paper, wood pulp and lumber to export markets. Adequate ferry service between Prince Edward Island, Newfoundland and Nova Scotia must be maintained with improved turn-around time for truckers.

The major changes outlined in *Freedom to Move* deal with rail transport and increasing intermodal competition. As rail transport is no longer a major factor in the forest industry of Nova Scotia, these changes are reviewed from the impact they would have on competitors from other regions of Canada operating in the Nova Scotia marketplace. The ability of shippers in other regions of Canada to negotiate confidential contracts and lower rates based on intramodal and intermodal competition may lead to greater penetration of the local market by such firms based on lower transport costs. This is especially true in the case of lumber. It will lead to increased pressure on local sawmills which are already hard-pressed in today's market. Because the Atlantic region is basically served by only one rail carrier, intramodal competition is not a realistic option for shippers in this region. Also, it is seen as a factor which will inhibit the ability of local shippers to negotiate confidential contracts. In the area of highway transportation, the Forest Products Association Transportation Committee made presentations to the Nova Scotia Motor Carrier Act Review Committee in 1982 and to the Nova Scotia Royal Commission on Forestry, also in 1982, expressing the need for a lessening of regulation in highway transportation.

• 1300

We are concerned that necessary reforms in highway transport regulation should take place uniformly in all jurisdictions across the country and that such reforms should proceed concurrently with any lessening of regulation proposed for other modes. The reforms agreed to by the Federal-Provincial Council of Transport Ministers in February 1985, should be considered as the minimum necessary reforms.

In reforming the regulation of transportation in this country, nothing should be done that will jeopardize any of the benefits to the Atlantic region, which result from the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act. As was shown in the 1983 review of the subsidy programs by

[Traduction]

ment tenir compte de l'impact de ces changements sur ses membres. À cet égard, nous devons réaliser que le camionnage s'est avéré le principal mode de transport de l'industrie forestière de la Nouvelle-Écosse. Le bois de pulpe, les billots, les copeaux de bois, la sciure de bois et le bois de coupe sont transportés à travers la province. Les gros moulins de pâtes et papiers ont recours au transport ferroviaire pour les expéditions de matériel brut, tel produits chimiques et carburant, à l'intérieur de la province, de même que pour l'expédition de papier et de pulpe de bois à l'extérieur. Certains producteurs de papier, de pulpe de bois et de bois de coupe ont en outre recours au transport maritime pour l'expédition vers les marchés d'exportation. Il importe de maintenir un service de traversier adéquat entre l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse, de même que d'améliorer le temps de service des camionneurs.

Les changements majeurs exposés dans *Aller sans entraves* touchent le transport ferroviaire et l'accroissement de la concurrence intermodale. Comme le transport ferroviaire ne constitue plus un facteur principal de l'industrie forestière de la Nouvelle-Écosse, ces changements sont étudiés en fonction de l'incidence qu'ils auraient sur les concurrents d'autres régions du Canada exploitant sur le marché de la Nouvelle-Écosse. L'aptitude des expéditeurs d'autres régions du Canada à négocier des marchés confidentiels et les tarifs plus bas fondés sur la concurrence intramodale et intermodale pourraient entraîner une plus grande pénétration du marché local par certaines entreprises, et ce, en raison des coûts moins élevés de transport. Cette règle s'applique particulièrement au bois de coupe. La situation des moulins locaux, qui sont déjà aux prises avec beaucoup de pression sur le marché actuel, ne fera qu'empirer. Comme la région de l'Atlantique est desservie principalement par un seul transporteur ferroviaire, la concurrence intramodale ne constitue pas une option réaliste pour les expéditeurs de cette région. De même, on la considère comme un facteur risquant de nuire à l'aptitude des expéditeurs locaux à conclure des marchés confidentiels. Dans le domaine du transport routier, le Comité des transports de la *Forest Products Association* a fait des présentations au *Nova Scotia Motor Carrier Act Review Committee* en 1982 et à la *Nova Scotia Royal Commission on Forestry*, au cours de la même année, dans lesquelles il exprimait la nécessité d'atténuer la réglementation dans le domaine du transport routier.

Nous suggérons que les réformes nécessaires à la réglementation dans le domaine du transport routier devraient s'appliquer de manière uniforme dans toutes les régions du Canada et aller de pair avec toute réduction de la réglementation proposée pour les autres modes de transport. Il faudrait considérer les réformes acceptées en février 1985 par le Conseil fédéral-provincial des ministres des Transports comme les réformes minimales essentielles.

En réformant la réglementation des transports au Canada, il faudrait éviter que quoi que ce soit ne remette en cause les avantages accordés à la région de l'Atlantique par le biais de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au

[Text]

Transport Canada, these programs are of vital importance to the forest industry of Nova Scotia and their benefits to the forest industry must not be reduced.

In conclusion, while the Nova Scotia Forest Products Association supports government initiative towards less regulation in the transport industry, it does not wish to see reforms which would benefit any one region of Canada at the expense of any other region. Any reform should be equally beneficial to all regions of Canada and apply uniformly across the country. Reform should not provide any legislated advantage to one mode over another mode.

The Nova Scotia Forest Products Association thanks the Transport committee of the House of Commons for this opportunity to express its views.

The Vice-Chairman: Thank you, gentlemen. We will proceed to the questioning.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to congratulate the Nova Scotia Forest Products Association for their presentation. If I am not mistaken, they are, I suspect, the only organization in the forestry industry in Atlantic Canada that is coming before the committee during our two days of hearings in Halifax, and thus their presentation becomes all the more important.

Because you have touched on many of the areas that have been raised by other witnesses, I want to ask you about a matter that has not been discussed that much so far today; that is, the provision of adequate ferry services between P.E.I., Newfoundland, Nova Scotia and so on.

You indicate in your brief that some of your members utilize those services for the movement of paper, wood pulp and lumber to export markets. I would like you, for the benefit of members of the committee—not all of whom, I am sure, are basically familiar with the service, and not all of whom have as much information as Atlantic members would about the service—to explain, first of all, the importance of that service, with the rates that are currently structured. Please bear in mind that the white paper on *Freedom to Move* indicates that cost recovery ought to be the order of the day. You should also bear in mind as well that the Atlantic Provinces Transportation Commission highlighted the same concern in their report, that cost recovery ought not to be applied in a way that would make services prohibited in both Newfoundland and P.E.I.

Could you tell members of this committee the importance of that service to your industry and what would happen, were we to see, a 30% to 50% increase in the cost of those services, as theoretically could be applied under a cost recovery formula?

[Translation]

transport des marchandises dans la région Atlantique. Ainsi qu'on l'a démontré dans l'examen des programmes de subventions entrepris par Transports Canada en 1983, ces programmes sont d'une importance capitale pour l'industrie forestière de la Nouvelle-Écosse et les avantages qu'ils procurent devraient demeurer entiers.

Pour conclure, tout en applaudissant à l'initiative du gouvernement vers une réduction de la réglementation dans le secteur des transports, la *Nova Scotia Forest Products Association* craint les réformes qui avantageraient quelque région que ce soit du Canada au détriment d'une autre. Toute réforme devrait profiter autant à toutes les régions du Canada et s'appliquer uniformément d'un bout à l'autre du pays. Aucune réforme ne devrait avantager légalement un mode de transport par rapport à un autre.

Nous remercions le Comité des transports de la Chambre des communes de l'occasion qu'il nous a offerte d'exprimer notre point de vue.

Le vice-président: Merci, messieurs. Nous passons maintenant aux questions.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord féliciter la *Nova Scotia Forest Products Association* de sa présentation. Sauf erreur, je crois que l'association est le seul organisme représentant l'industrie forestière de la région de l'Atlantique à comparaître devant le Comité pendant les deux jours d'audiences que nous tenons à Halifax. Sa présentation prend donc une importance considérable.

Compte tenu que vous avez abordé bon nombre d'aspects qu'ont déjà soulevés d'autres témoins, je veux savoir ce que vous pensez d'une question dont on n'a pas tellement discuté jusqu'à maintenant. Je voudrais avoir votre avis sur les services de traversiers entre l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse et ainsi de suite.

Vous dites dans votre mémoire que quelques-uns de vos membres ont recours à ces services pour le transport de papier, de pâte et de bois vers les marchés d'exportation. Au profit des membres du Comité—dont tous, j'en suis sûr, ne connaissent pas bien le service, et dont tous n'ont pas autant d'informations en la matière que les membres qui viennent de la région de l'Atlantique—je vous demanderais tout d'abord d'expliquer l'importance qu'a ce service et les tarifs actuellement en vigueur. Il faut se souvenir que l'on dit, dans le Livre blanc *Aller sans entraves*, que la récupération des coûts doit être à l'ordre du jour. Il faut aussi se rappeler que les commissions des transports des provinces de l'Atlantique ont mis en relief la même préoccupation dans leur rapport, à savoir qu'il faut éviter que la récupération des coûts ne rende les services prohibitifs à Terre-Neuve et dans l'Île-du-Prince-Édouard.

Pourriez-vous dire aux membres du présent Comité l'importance de ce service pour votre secteur et ce qu'il arriverait dans le cas où l'on augmenterait le coût de ces services de 30 à 50 p. 100, compte tenu que c'est théorique-

[Texte]

Mr. Sproule: The importance of the ferries to the forestry industry of Nova Scotia is tremendously important, as it is our link to getting to Newfoundland. As mentioned in our report most of our—I would say all—transportation is by the trucking mode. At this time, it is the only way we can get to Newfoundland. If there were a 30% increase, or any kind of increase in the ferry costs, it would go directly to the bottom line of the companies.

The lumber industry in Nova Scotia is really at the whim of the larger producers outside Nova Scotia and prices are dictated by other segments of Canada. So if we get an extra increase on our transportation, it is not something we can pass on to our customer; it is something companies have to absorb entirely. We are barely able to compete now in the lumber market in Nova Scotia. So if you put an extra cost on a ferry transportation, I think it will end the lumber industry, as far as moving any lumber into Newfoundland or P.E.I.

• 1305

Mr. Tobin: You indicate that the lumber production in Nova Scotia represents 1% of the total Canadian export, and I presume—I am not sure—that a considerable chunk of that is going south of the border. Is that correct?

Mr. Sproule: No, I am sorry. It represents 1% of the total production of Canada.

Mr. Tobin: Yes, I am well aware of that. But I am asking you where that 1% is going. Is it going primarily south of the border?

Mr. Sproule: No, our 1% pretty well stays in the Atlantic region.

Mr. Tobin: Okay. So then, as an organization, you would probably share the concern of some other witnesses this morning regarding joint-line rates. While they may be preferable elsewhere in the country and may do some good elsewhere in the country, if there is not some recognition of the special nature of the Atlantic region, you could find competitors able to come in here and compete with you, taking advantage of new provisions and the new transportation act that would force your prices down, because there is no way you can benefit from joint-line rates.

Mr. Sproule: Exactly.

Mr. Tobin: If you are using rail, there is only one railway. There is no way you really have the same kind of benefit of proposals, as they apply to captive shippers, that would be applied elsewhere in the country. So you would endorse the

[Traduction]

ment là une possibilité si l'on entreprenait d'appliquer une formule de récupération des coûts?

M. Sproule: Pour l'industrie forestière de la Nouvelle-Écosse, l'importance des traversiers est énorme, compte tenu qu'ils sont notre lien avec Terre-Neuve. Comme je l'ai mentionné dans notre rapport, la plus grande partie de notre transport, et je dirais même tout notre transport, s'effectue par camion. À l'heure actuelle, c'est la seule façon de nous rendre à Terre-Neuve. S'il devait y avoir une augmentation de 30 p. 100 ou quelque augmentation que ce soit des coûts des services de traversiers, elle s'appliquerait directement au résultat des compagnies.

L'industrie de la production du bois d'oeuvre de la Nouvelle-Écosse est véritablement à la merci des gros producteurs de l'extérieur de la province et les prix sont dictés par d'autres régions du Canada. Si nous subissons une augmentation additionnelle de nos frais de transport, nous ne pouvons la refiler à nos clients; ce sont les compagnies qui devront l'absorber complètement. En Nouvelle-Écosse, c'est à peine si nous arrivons à faire concurrence dans le marché du bois d'oeuvre. Si l'on nous impose une augmentation des coûts des services de traversiers, je crois que cela sonnera le glas de cette industrie et que nous ne pourrions plus transporter notre bois vers Terre-Neuve ou l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Tobin: Vous dites que la production de bois d'oeuvre de la Nouvelle-Écosse représente 1 p. 100 des exportations du Canada et je suppose qu'une bonne partie de ce bois s'en va vers les États-Unis. Cela est-il juste?

M. Sproule: Non, je suis désolé. Notre production représente 1 p. 100 de la production totale du Canada.

M. Tobin: Oui, je sais, mais je vous demande quelle est la destination de ce 1 p. 100 de bois. Est-ce principalement à destination des États-Unis?

M. Sproule: Non, ce 1 p. 100 reste surtout dans la région de l'Atlantique.

M. Tobin: Bien. Donc, en qualité d'association, vous seriez probablement enclins à partager l'inquiétude que nous ont exprimée certains autres témoins ce matin au sujet des tarifs imposés dans le cas d'usage commun de voies ferrées. Bien qu'ils puissent être préférables ailleurs au pays et qu'ils puissent être bénéfiques dans une autre région, si l'on ne reconnaît pas de quelque façon que ce soit le caractère spécifique de la région de l'Atlantique, il pourrait arriver que des concurrents puissent venir vous livrer bataille sur votre propre terrain et tirer parti des nouvelles dispositions et de la nouvelle Loi sur les transports qui vous obligerait à réduire vos prix parce que vous ne pouvez profiter en aucune façon de tarifs réservés à l'usage commun de voies ferrées.

M. Sproule: Précisément.

M. Tobin: Si vous utilisez la voie ferrée, vous n'avez aucun choix. Vous ne pouvez pas profiter des mêmes avantages que ceux qui s'appliquent aux expéditeurs captifs dans d'autres régions du pays. Vous appuyez donc le principe avancé par les

[Text]

principle put forward by the premiers that there ought to be a recognition within the National Transportation Act of the regional nature of the country, that you cannot apply a formula absolutely blindly across the board without impacting negatively on this region.

Mr. Sproule: Exactly.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, I believe you were here when we heard first from the trucking association. No, you were not; it was when the previous brief of the Atlantic Provinces Economic Council was heard. We have heard through other hearings that in terms of trucking, which you seem to be captive to in terms of the movement of your raw materials . . .

Mr. Sproule: And our finished materials.

Mr. Angus: —and your finished materials—that prices for that movement are going to go up; they are not going to go down as a result of deregulation. We heard also that services will decline. The Atlantic Provinces Economic Council suggested that 80% of Atlantic Canada by geography would be in that situation, where prices would go up and services would go down. That, I assume, would include 100% of your industry, that you are not located in the major centres, that you are out where the raw materials are. Is that correct?

Mr. Sproule: We are assuming from our forestry industry that service will go up and maybe prices will go down. Lumber is one of the commodities that is regulated, and we have a lot of driving around empty. We think that if it is deregulated the prices will go back, because if we take a load of lumber to Newfoundland now we have to come back empty, whereas if it were deregulated we could bring something back, and this should reduce the rates.

Mr. Angus: Let me just interrupt for a second. I am getting the inference that you are hauling your own products as opposed to 'for hire' trucking.

Mr. Sproule: No, we are for hire.

Mr. Angus: You are for hire. So why can the people you hire not get a back-haul?

Mr. Sproule: Because they have not been able to get their licences. The red tape involved and the rebuttal by the people who hold the licences have held them back from getting the licences. As for our own particular company, back in 1983 the people who were licensed to haul lumber from Nova Scotia and Newfoundland were busy; we could not get a trucker to do it. So we had a trucker who was willing to apply for the licence. He started applying in June, and in February of the following year he got partial approval. We lost the whole year's market in Newfoundland because we did not have

[Translation]

premiers ministres, à savoir qu'il faut reconnaître les particularités régionales dans la Loi nationale sur les transports et que l'on ne peut appliquer une formule de manière absolue, aveuglement et de façon générale sans risque de répercussions négatives sur ces régions.

M. Sproule: Exactement.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Tobin.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je crois que vous étiez présents au moment de la première présentation de l'association du camionnage. Non, vous n'y étiez pas; c'était au moment de la présentation du mémoire du Conseil économique des provinces de l'Atlantique. Dans le cadre d'audiences précédentes, on nous a dit que dans le secteur du camionnage, dont vous semblez être captifs pour ce qui est du transport de vos matières premières . . .

M. Sproule: Et de nos produits finis.

M. Angus: . . . et de vos produits finis—on nous a dit que les prix allaient monter; que la déréglementation n'aurait pas l'effet de les faire descendre. On nous a aussi dit que les services allaient diminuer. Le Conseil économique des provinces de l'Atlantique avance qu'en raison de leur situation géographique, 80 p. 100 des provinces de l'Atlantique vont voir leurs prix grimper et leurs services diminuer. Cela s'appliquerait à 100 p. 100 de votre industrie, je suppose, étant donné que vous n'êtes pas dans les grands centres et que vous vous trouvez plutôt là où sont les matières premières. Serait-il juste?

M. Sproule: Dans le secteur forestier, nous supposons que les services vont augmenter et que les prix vont peut-être descendre. Le bois d'oeuvre fait partie de la catégorie des produits réglementés, et les voyages à vide sont nombreux. Nous estimons que s'il y a déréglementation, les prix vont descendre parce qu'à l'heure actuelle, quand un camion transporte une charge de bois à Terre-Neuve, il doit revenir vide, alors que si la déréglementation était en vigueur, il pourrait rapporter d'autres produits, et cela devrait réduire les tarifs.

M. Angus: Permettez-moi de vous interrompre. Je crois comprendre que vous assurez le transport de vos propres produits plutôt que d'engager un camionneur.

M. Sproule: Non, nous préférons engager.

M. Angus: Alors, pourquoi les gens que vous engagez ne peuvent-ils pas rapporter d'autres produits?

M. Sproule: Parce qu'ils n'ont pas pu obtenir le permis nécessaire. L'administration et les difficultés que font ceux qui délivrent les permis les ont découragés de tenter d'en obtenir un. Pour citer l'exemple de la société que je représente, en 1983, les camionneurs qui possédaient le permis nécessaire pour transporter du bois d'oeuvre de Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve étaient tous occupés; pas moyen de trouver quelqu'un d'autre. Cependant, un camionneur était prêt à demander son permis. Il a entrepris les premières démarches en juin et ce n'est qu'en février de l'année suivante qu'il a reçu

[Texte]

access. This is why I say it is controlled now by too few firms and it is awfully darned hard to get access to that licensing.

Mr. Angus: But you believe it is going to improve your costs because of the back-haul, and therefore there will be reduced rates. Yet all the trucking associations that have appeared before us—Ontario, British Columbia, and now the Atlantic provinces—are saying that in the smaller parts of our country, off the beaten track in Canada, prices will go up because everybody will be concentrating on the gravy runs, the cream runs, and the smaller ones where the volume is not very great.

I would suggest that, on the national scale, your industry and your players in that industry are the smaller ones who are not going to be able to take advantage of any kind of confidential rate setting because they do not have the volume. Every bit of evidence we have heard so far, except for yours, has indicated the opposite, namely, that costs will go up and services will go down. Yet you believe—is it a belief as opposed to a cost-benefit study?—your costs will go down and services will go up.

Mr. Sproule: I would say there has not been a definite cost study done. We are small in Nova Scotia. We think the independent truckers who are available have shown interest and the prices they have given us indicate they could do it because of their lower overhead. They are willing to work extra as opposed to the large trucking associations, which are probably made up of mostly large companies, not small independent truckers. We think in our niche of woods that the small independent trucker can give us a better service and a better rate because of our particular situation.

Lorne, would you like to comment on this?

Mr. Etter: Dale was referring to his own company in the transportation of the product. Many of our smaller producers do have their own method of transportation. I think that their records would certainly verify what Dale is saying, that is, products can be moved cheaper if lumber was deregulated and if there was more competition to bidding on the trucking.

Mr. Angus: One of the things we heard from your B.C. colleagues when they appeared before us in Vancouver was that they anticipate or they hope that, as a result of deregulation, they will be able to penetrate farther and farther to the east in the United States. Will they be competing head-to-head with your group?

[Traduction]

une approbation partielle. Nous avons dû nous résoudre à perdre le marché de Terre-Neuve pendant toute l'année parce que nous ne pouvions y transporter notre bois. C'est pourquoi je dis que le contrôle appartient à l'heure actuelle à trop peu de sociétés et qu'il est excessivement difficile d'obtenir le permis nécessaire.

M. Angus: Mais vous croyez que cela vous permettra d'améliorer vos coûts à cause des produits que vous pourrez rapporter au retour et qu'une baisse des taux s'ensuivra. Pourtant, toutes les associations de camionnage qui nous ont offert des témoignages—celles de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et maintenant des provinces de l'Atlantique—nous ont dit que dans les plus petites régions de notre pays, les prix allaient monter parce que tous les camionneurs allaient se concentrer sur les contrats de camionnage payants, les plus faciles et les plus courts, là où la quantité n'est pas trop grande.

Je dirais qu'à l'échelle nationale, c'est votre industrie et ce sont vos membres qui seront les plus désavantagés et qui ne pourront bénéficier de quelque tarif confidentiel que ce soit parce que les quantités transportées seront insuffisantes. Tous les témoignages que nous avons entendus jusqu'à maintenant, à l'exception du vôtre, indiquent le contraire, à savoir que les coûts vont grimper et que les services vont diminuer. Pourtant, vous croyez—et cela n'est qu'une supposition et non pas une analyse coûts-avantages—que vos coûts vont descendre et que les services vont s'améliorer.

M. Sproule: Nous n'avons pas fait d'étude des coûts. Nous sommes petits en Nouvelle-Écosse. Les camionneurs indépendants qui sont disponibles ont fait preuve d'un certain intérêt et les prix qu'ils nous ont donnés démontrent qu'ils pourraient le faire compte tenu de leurs frais généraux qui sont plus bas. Ils sont prêts à travailler davantage contrairement aux grandes associations de camionnage dont les membres sont probablement pour la plupart de grandes sociétés et non pas des camionneurs indépendants. Dans notre petit coin de pays, nous estimons que le camionneur indépendant peut nous offrir un meilleur service et de meilleurs taux compte tenu de notre situation particulière.

Lorne, auriez-vous quelque chose à ajouter?

M. Etter: Dale parlait de l'entreprise de transport qu'il possède. Bon nombre de nos petits producteurs possèdent leur propre méthode de transport. Je crois que les renseignements qu'ils pourraient fournir corroborent ce que Dale a avancé, c'est-à-dire qu'il reviendrait moins cher de transporter les produits si le bois d'oeuvre était déréglementé et s'il y avait plus de concurrence dans le secteur du camionnage.

M. Angus: Certains de vos collègues de la Colombie-Britannique qui sont venus nous livrer leurs témoignages à Vancouver nous ont dit qu'ils prévoyaient ou qu'ils espéraient que la déréglementation leur permettrait de pénétrer de plus en plus loin vers l'Est des États-Unis. Croyez-vous qu'ils vont vous faire concurrence?

[Text]

Mr. Etter: Yes. They will have the same penetration in the east in Canada, too, as well as in the U.S. The lumber will flow into Nova Scotia in competition with what we are doing.

Mr. Angus: They seem to think that they will capture the market rather than you fellows.

Mr. Sproule: Yes, we do, too.

Mr. Angus: And they also indicate that they will take it away from northwestern Ontario, which is where I come from.

Mr. Sproule: I think it is true.

Mr. Angus: Let us hope that your hope comes true more than theirs.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Taylor, Mr. Belsher and Mr. Mantha. Gentlemen, I would ask you to make it as brief and to the point as possible because we have many more witnesses coming.

Mr. Taylor: I would like to pursue this matter of trucks. Do your members have any trucks of their own or do they hire trucks for all the hauling?

Mr. Etter: A great many of our members do own their own trucks for transporting both lumber and saw logs.

Mr. Taylor: About what percentage? Half?

Mr. Etter: If you are talking about volume, I would say probably half but if you are talking about the number of companies, a great many of them, 90%, probably own their own.

Mr. Taylor: They went into the trucking business themselves because they could not get efficient transportation from other truckers?

Mr. Etter: This is exactly true.

Mr. Taylor: Other truckers cannot get into the business because, as you mentioned, there are a lot of independent truckers with one-man trucks and two-man trucks? Why do they not do the hauling? Can they not get a permit from the regulatory authority?

Mr. Sproule: Up to this point, the problem of the cost and the time involved for these one- or two-people trucks has turned them off and they just do not proceed with it.

Mr. Taylor: So are these hearings preventing a number of people who could give a service from doing so?

Mr. Sproule: These hearings?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Sproule: Yes, the hearings are . . .

Mr. Taylor: Because they cannot get a certificate.

Mr. Sproule: Right. If they reduce the red tape, I think it would help. It would certainly give easier access to the licence.

[Translation]

M. Etter: Oui. Ils vont pénétrer autant le marché de l'Est du Canada que celui des États-Unis. Le bois d'oeuvre de l'Ouest va concurrencer celui que nous produisons en Nouvelle-Écosse.

M. Angus: Ils semblent penser qu'ils vont réussir à s'accaparer le marché avant vous.

M. Sproule: Oui, c'est ce que nous croyons, nous aussi.

M. Angus: Et ils disent aussi qu'ils vont s'emparer de celui du Nord-Ouest de l'Ontario où je suis originaire.

M. Sproule: C'est probablement vrai.

M. Angus: Espérons que vos souhaits se réalisent avant les leurs.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Taylor, monsieur Belsher et monsieur Mantha, messieurs, je vous prierais d'être aussi brefs et précis que possible parce que nous avons encore beaucoup d'autres témoins à entendre.

M. Taylor: J'aimerais poursuivre sur la question du camionnage. Les membres de votre association possèdent-ils tous des camions ou en louent-ils plutôt pour leur transport?

M. Etter: Un très grand nombre de nos membres utilisent leurs propres camions pour le transport du bois d'oeuvre et du bois de sciage.

M. Taylor: Dans quelle proportion? La moitié?

M. Etter: Si vous parlez de quantité, je dirais environ la moitié, mais si vous parlez du nombre de compagnies, je dirais qu'environ 90 p. 100 d'entre elles possèdent leurs propres camions.

M. Taylor: Elles se sont constitué une flotte de camions parce qu'elles ne pouvaient pas obtenir de bons services ailleurs?

M. Etter: Très précisément.

M. Taylor: Certains camionneurs ne peuvent s'introduire sur le marché à cause des camionneurs indépendants qui utilisent un chauffeur ou deux par camion qui y sont déjà? Pourquoi ne font-ils pas de transport? Ne peuvent-ils pas obtenir de permis de l'organisme de réglementation?

M. Sproule: Jusqu'à maintenant, le coût et le temps qu'implique l'exploitation de ces camions à un ou deux chauffeurs les ont découragés et ils ne veulent rien entendre de cela.

M. Taylor: C'est un peu la même chose que ces audiences qui empêchent bien des gens d'offrir un service qu'ils pourraient rendre?

M. Sproule: Ces audiences?

M. Taylor: Oui.

M. Sproule: Oui, les audiences sont . . .

M. Taylor: Puisqu'elles ne peuvent obtenir de certificat.

M. Sproule: Exactement. Si l'administration était moins lourde, je crois que cela aiderait. Il serait en tout cas sûrement plus facile d'obtenir un permis.

[Texte]

Mr. Taylor: In other words, the regulations now are hurting your industry and costing you money.

Mr. Sproule: Definitely.

Mr. Taylor: If the elimination of entry came in, your independent truckers could come in and compete in their own way and probably give you better prices and better service.

Mr. Sproule: This is the way we feel, yes.

Mr. Taylor: Fine. That is all.

Mr. Sproule: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Belsher.

• 1315

Mr. Belsher: Okay, in that, you are restricting us, Mr. Chairman. In your final summation, you say, 'any reform should be equally beneficial to all regions of Canada and apply uniformly across the country'. How does one go about that if they are trying to cut down on the regulations? You are saying, yes, you are going in the right direction, yet you are asking us to say: Do you have everything in place that will guarantee this fairness? You cannot have it both ways. Do we open it up, or do we close it down even more than it is now?

Mr. Sproule: I do not think you close it down any more than it is now. I think you do open it up. That sort of sounds like a motherhood statement, and we have great faith that our government will answer all calls.

Mr. Belsher: Okay. I guess I had written on my own notes here: How? I mean, to satisfy that summation there . . .

Also, on the confidential contract . . . on page 4, you allude to the incoming of the raw materials for the mills and that, all by rail. Do you not feel any benefit to the confidential contract can come in? Would there be parts that would have the two rails competing with each other, or not?

Mr. Sproule: Most of the raw material is derived in our own province, so it comes by truck. It is just the large pulp and paper that use rail transportation of some of their raw materials. I do not think it is a big, significant part. Do you, Lorne?

Mr. Belsher: It is so insignificant, it would not have any real benefit.

Mr. Sproule: We were just pointing out that there is some rail used, but it is very insignificant. Practically everything is by truck. We are pretty well tied into the darn trucking business.

The Vice-Chairman: Mr. Mantha.

[Traduction]

M. Taylor: Autrement dit, les règlements qui sont en place à l'heure actuelle nuisent à votre industrie et vous coûtent de l'argent.

M. Sproule: Cela ne fait aucun doute.

M. Taylor: Si l'on éliminait ces difficultés, les camionneurs indépendants pourraient venir vous offrir leurs services et probablement vous faire de meilleurs prix et mieux vous servir.

M. Sproule: C'est ce que nous pensons, oui.

M. Taylor: Très bien. C'est tout.

M. Sproule: Merci.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Cela restreint notre champ d'action, monsieur le président. Dans votre déclaration finale, vous dites que toute réforme devrait profiter autant à toutes les régions du Canada et s'appliquer uniformément d'un bout à l'autre du pays. Comment peut-on aspirer à une telle chose quand l'on essaie de réduire la réglementation? Vous dites oui, continuez, vous êtes dans la bonne voie, et du même souffle, vous nous demandez de dire: avez-vous pris toutes les précautions nécessaires pour assurer l'équité de vos mesures? Il n'y a que deux options: aller de l'avant avec la déréglementation ou laisser tomber et resserrer les conditions encore davantage.

M. Sproule: Je ne crois pas qu'il soit question de resserrer les cordons encore davantage. Je crois plutôt qu'il s'agit de les relâcher. Cela ressemble un peu à une déclaration maternelle, et nous avons pleinement confiance que notre gouvernement réponde à tous les appels.

M. Belsher: Très bien. J'ai écrit dans mes notes le mot «comment». Comment satisfaire à cette déclaration . . .

A la rubrique des contrats confidentiels . . . à la page 4, vous faites allusion au transport des matières premières vers les usines et ce, totalement par chemin de fer. Ne croyez-vous pas que des contrats confidentiels pourraient conférer certains avantages? Ne pourriez-vous pas profiter de la concurrence que pourraient se livrer les deux sociétés ferroviaires pour une certaine partie du transport?

M. Sproule: La plus grande partie des matières premières que nous utilisons provient de l'intérieur de la province, donc par camion. Ce ne sont que les grandes usines de pâtes et papier qui utilisent le chemin de fer pour le transport d'une certaine proportion de leurs matières premières. Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une quantité bien importante. Qu'en pensez-vous, Lorne?

M. Belsher: Il s'agit d'une quantité si peu importante qu'il n'y aurait aucun réel avantage à en tirer.

M. Sproule: Nous disions seulement que l'on utilisait le chemin de fer, mais très peu. Presque tout le transport s'effectue par camion. Nous dépendons beaucoup du camionnage.

Le vice-président: Monsieur Mantha.

[Text]

• 1320

Mr. Mantha: Yes, I have just a couple of short ones here. Do you have any trouble going from province to province in your shipments?

Mr. Sproule: Yes, we do, definitely.

Mr. Mantha: What is your suggestion for a unified, across-the-country . . . ? Is it to give the authority back to the feds so they can unify it? Right now, I cannot take a truck from North Bay, for example—it is my riding—to Vancouver because in each of the provinces the inspectors do not show up. There are all kinds of excuses. It is quicker and much faster for our truckers to take the American routes, to spend our money in the United States to bypass some of the provinces. Do you have that out here?

Mr. Sproule: Yes, basically that is right. We would like to have it uniform across the country. If not that good, as far as we are concerned ourselves, at least it should be uniform in our own maritime provinces. Whether you turn it back to the feds or whether it goes through the maritime premiers to make it uniform does not matter to us, but we do feel very strongly that it should be uniform. It seems silly that you cannot go across this country from one end to the other at all.

Mr. Mantha: We are a new government for changes and it is positive, and your attitude today is positive, too. If I had some money, could I start up tomorrow in the trucking business under the old rules?

Mr. Sproule: I would not think you would be able to do it tomorrow. You may be able to do it in a year or two after you go through a bunch of . . .

Mr. Mantha: After the deregulation has come in.

Mr. Sproule: Yes.

Mr. Mantha: That is the purpose, I think, of deregulation, to stop some of the people who have a monopoly on things. Naturally, we are going to have the odd bankruptcy, but that is because they have been running a sloppy ship and guaranteed a certain amount of money. The guy on the street can get into the competition and be competitive, and you are going to get lower rates because the competition is going to be there.

Mr. Sproule: We feel that.

Mr. Mantha: Yes. I guess that is all I have to ask. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mantha.

Thank you, gentlemen. Thank you for your brief. As my colleague, the chairman, Mr. Nowlan, has said in the past, you have now become part of the record and I am sure your brief will be taken into consideration. Thank you very much.

Mr. Sproule: Thank you very much for your time.

[Translation]

M. Mantha: J'ai simplement quelques brèves questions à poser. Le transport interprovincial vous crée-t-il des problèmes?

M. Sproule: Beaucoup de problèmes.

M. Mantha: Que suggérez-vous? D'en confier à nouveau la responsabilité au gouvernement fédéral afin de lui permettre de l'uniformiser? Présentement, je ne peux pas amener un camion de North Bay, par exemple—c'est ma circonscription—à Vancouver à cause de la pénurie d'inspecteurs dans toutes les provinces. Toutes les excuses sont bonnes. C'est plus rapide et plus vite fait pour nos camions d'emprunter les routes américaines, de dépenser notre argent aux États-Unis pour contourner certaines provinces. Qu'en est-il ici?

M. Sproule: C'est essentiellement cela. Nous aimerions disposer d'un réseau uniformisé d'un bout à l'autre du pays. Nous pensons, nous, que le réseau devrait être uniformisé au moins dans les provinces maritimes. Que vous en remettiez la responsabilité au gouvernement fédéral ou que l'uniformisation se fasse par l'entremise des Premiers ministres des provinces maritimes nous importe peu, mais nous sommes profondément convaincus qu'il devrait être uniformisé. Que l'on ne puisse pas traverser le Canada d'un bout à l'autre semble complètement ridicule.

M. Mantha: Notre nouveau gouvernement est favorable aux changements et cela est positif, et vous faites montre aujourd'hui d'une attitude positive également. Si j'avais un peu d'argent, pourrais-je me lancer demain dans le commerce du camionnage en vertu des anciennes règles?

M. Sproule: Je ne crois pas que vous pourriez le faire demain. Peut-être pourriez-vous y parvenir dans un an ou deux après avoir passé à travers un foule de . . .

M. Mantha: Après l'entrée en vigueur de la déréglementation.

M. Sproule: Oui.

M. Mantha: C'est le but, je crois, de la déréglementation, de mettre fin au monopole qu'exercent sur le transport un certain nombre de personnes. Cela va naturellement en amener quelques-unes à la faillite, mais c'est parce qu'elles naviguent à bord de vieux rafiots. Le premier venu peut entrer dans la course et être compétitif, et l'on aura des tarifs moins élevés parce que la concurrence jouera.

M. Sproule: C'est notre sentiment.

M. Mantha: Je pense que c'est tout ce que j'ai à demander. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Mantha.

Merci, messieurs. Merci de votre exposé. Comme mon collègue, le président de ce Comité, M. Nowlan, l'a déjà dit, vous faites maintenant partie du débat et je suis sûr que votre mémoire sera pris en compte. Merci beaucoup.

M. Sproule: Merci beaucoup d'avoir pris le temps de nous entendre.

[Texte]

The Vice-Chairman: Now, our next witness is the Town of Channel—Port aux Basques. Perhaps in beginning, you could identify yourselves, please. At the same time, if you do not mind, I believe your brief is 10 pages or so. With our time limitations, if you would like to give us an overview, we would have more time for questioning.

Ms Marina Samms (Industrial Promotions Officer, Gateway Association of Transportation and Employment): My name is Marina Samms. I am the Industrial Promotions Officer for Gateway Association of Transportation and Employment. This is Jim McEwen, who represents South West Coast Development Association. What I am doing is presenting a brief in support of the town.

Mr. Major was originally scheduled, but he is unable to attend. So I will present his brief and try to answer any questions on that. It deals directly with the white paper and its implications as far as Newfoundland is concerned.

We probably do not need to go through the other briefs now. They are basically supplementary briefs on the town's position.

The Vice-Chairman: We have four briefs.

Ms Samms: Yes. The town's brief is the main one.

The Vice-Chairman: Okay. Could you give us an overview? As I say, we do have restrictions on our time.

• 1325

Ms Samms: I would like to present the brief by Roland Mauger, Town Manager, Town of Channel—Port aux Basques.

The Town of Channel—Port aux Basques welcomes this opportunity to address your committee on a subject that is probably more ingrained in our citizens as an acceptable way of life than in any other concentrated group of people in our country. In our short presentation we will attempt to substantiate this, our claim, and the detrimental effect any downgrading of the transportation industry would have on our area of the province and, indeed, the whole Province of Newfoundland and Labrador in general. We emphasize the word downgrading because we feel that some of the proposals of the white paper, *Freedom to Move*, if enacted would be definitely that—not from a profitability standpoint but from the social, traditional, historical and economical standpoints, aspects of our life with which we feel no person has the right to tamper.

We will attempt to briefly outline our agreement or concerns on your proposals for discussion in a manner outlined in your white paper.

Mr. Chairman, we welcome your statement on transportation policy objectives and agree that the bottom line is 'an economic, efficient and adequate transportation system' recognizing the needs of all Canadians. More particularly we

[Traduction]

Le vice-président: Notre intervenant suivant est la municipalité de Channel—Port aux Basques. Peut-être pourriez-vous, s'il vous plaît, commencer par vous identifier? En même temps, si vous n'y voyez pas d'inconvénients, étant donné que votre mémoire comporte une dizaine de pages, et compte tenu des limites de temps qui nous sont imposées, si vous vouliez nous en donner un aperçu, nous aurions plus de temps pour les questions?

Mme Marina Samms (agent de promotion industrielle, Gateway Association of Transportation and Employment): Mon nom est Marina Samms. Je suis l'agent de promotion industrielle de la *Gateway Association of Transportation and Employment*. Voici M. Jim McEwen, qui représente la *South West Coast Development Association*. Je suis chargée de présenter un exposé au nom de la municipalité.

Le maire, qui devait au départ témoigner, ne peut assister à l'audience. Je vais donc présenter son mémoire et essayer de répondre aux questions s'y rapportant. Celui-ci traite directement du Livre blanc et de ses conséquences pour Terre-Neuve.

Nous n'avons probablement pas besoin de traiter des autres mémoires. Ce sont essentiellement des mémoires venant appuyer la position de la municipalité.

Le vice-président: Nous avons quatre mémoires.

Mme Samms: Oui. Le mémoire de la municipalité est le plus important.

Le vice-président: Très bien. Pourriez-vous nous en donner un aperçu? Comme je l'ai dit, le temps dont nous disposons est limité.

Mme Samms: J'aimerais vous présenter le mémoire de M. Roland Mauger, directeur général de la municipalité de Channel—Port-aux-Basques.

La municipalité de Channel—Port-aux-Basques est heureuse d'avoir l'occasion de traiter devant votre Comité d'un sujet qui tient probablement plus à cœur à nos concitoyens que tous les autres Canadiens parce qu'il met en cause notre mode de vie. Dans notre bref exposé, nous tenterons de résumer tout cela, nos revendications, et les conséquences défavorables que toute détérioration de l'industrie du transport aurait pour notre région et, de fait, pour l'ensemble de la province de Terre-Neuve et du Labrador. Nous soulignons le mot détérioration parce que nous pensons que certaines des propositions du Livre blanc, *Aller sans entraves*, si elles étaient promulguées, équivaldrait sûrement à cela—non pas en termes de rentabilité, mais en termes social, traditionnel, historique et économique, à une détérioration de notre mode de vie auquel personne, sinon nous, n'a le droit de toucher.

Nous tenterons d'exprimer brièvement le pourquoi de notre appui et de nos inquiétudes vis-à-vis des propositions formulées dans le Livre blanc.

Monsieur le président, nous nous félicitons des objectifs de votre énoncé sur la politique du transport et nous convenons que ce qu'il faut, c'est un réseau de transport économique, efficient et adéquat qui tienne compte des besoins de tous les

[Text]

wish to emphasize the statement of recognition of need as a basis for government intervention in areas of disparity or having a remote status. We have based our whole argument on the fact that our province is an area of disparity and cannot be regulated under the guidelines for transportation in central or western Canada. Our movement of people and goods in and out of our province is too small to withstand a price fixing policy of industry sustaining industry. This policy would increase our cost of living to a point of having almost all Newfoundland and Labrador families included in the poverty bracket of Canadian standards of living.

Government must continue to subsidize transportation and continue to intervene in the proposed enacting of Canada wide transportation policies if people and industry are to survive in our area of the country. It would be similar to refusing a stay of execution if the policy did not allow for government intervention in this regard.

We agree that because of our different modes of transportation it is foolhardy to think we could have one set of regulatory criteria for all facets of the industry. It is our understanding that the *Modal Roles Assessment Study* on Newfoundland interprovincial freight which was prepared for Transport Canada's Economic Planning Group and submitted in April, 1984, was set up to provide an overview of Newfoundland's future freight needs, to identify the acceptable modes of transportation and comment on each in conclusion form. We further understand that the conclusion of the study was that transportation modes within and to our province should remain at the status quo with no downgrading whatsoever.

It is fully recognized that each mode of transportation had to be treated in its own confined world, however, the modal share of the present situation would provide the most desirable level of service to the users and the populace of Newfoundland and Labrador in general. We agree with this analysis and based on same, we strongly urge you to take these comments into consideration when determining the role of Crown corporations in settling economic regulation issues.

To serve our province we have to retain all modes of transport, including the railway and Marine Crown corporations. This important aspect of our economic survival will only be a faded dream if the Crown corporations in question are ordered to engage in profitable business only. The price fixing required to accomplish this would drive these modes of transport out of existence literally overnight, which would be a damnation to our province's economy.

• 1330

Mr. Chairman, in regard to your proposals on air transportation, we are supporting the efforts of our learned friends from Deer Lake, Corner Brook and Stephenville who have the expertise to make recommendations on this subject in regard to the economic well-being of our province.

[Translation]

Canadiens. Nous voulons plus particulièrement souligner l'énoncé reconnaissant la nécessité d'une intervention gouvernementale dans les régions défavorisées ou éloignées. Nous avons basé toute notre argumentation sur le fait que notre province est une région défavorisée et qu'elle ne peut être régie par les lignes directrices régissant le transport dans le Centre et l'Ouest du Canada. Le transport des biens et des personnes à partir et à destination de notre province est trop peu important pour résister à une politique de fixation des prix. Cette politique entraînerait chez nous une hausse du coût de la vie à un point tel que la majorité des familles de Terre-Neuve et du Labrador se retrouveraient sous le seuil de la pauvreté.

Le gouvernement doit continuer à subventionner le transport et à intervenir au niveau des politiques pan canadiennes de transport dont la promulgation est proposée si l'on veut que les gens et l'industrie de notre région puissent survivre. Ce serait comme si la police ne permettait pas au gouvernement au niveau d'une exécution et d'accorder un sursis.

Nous reconnaissons qu'à cause de nos différents modes de transport, il serait téméraire de penser que nous pourrions établir un ensemble de règles pour chacune des composantes de l'industrie. Le rapport d'étude sur le transport entre (évaluation des rôles modaux) Terre-Neuve et les autres provinces rédigé pour le compte du Groupe de planification économique de Transports Canada et présenté en avril 1984 visait à fournir un aperçu des besoins futurs de Terre-Neuve en matière de transport, à définir les modes acceptables de transport et, en conclusion, à formuler des remarques sur chacun d'eux. L'étude concluait que les liaisons avec notre province devraient demeurer ce qu'ils sont et ne subir aucune détérioration.

Il va de soi et sans dire que chaque mode de transport doit être étudié dans le contexte qu'il lui est propre. C'est cependant l'intégration qu'il offrirait aux usagers et à l'ensemble de la population de Terre-Neuve et du Labrador le meilleur service. Nous sommes d'accord avec cette analyse et nous vous pressons fortement en conséquence de tenir compte de ces remarques lorsque vous définirez le rôle des sociétés d'État au niveau du règlement des questions propres à la réglementation économique.

Pour le bien de notre province, il nous faut conserver tous les modes de transport, y compris les liaisons ferroviaires et maritimes assurées par les sociétés d'État. Cet important aspect de notre survie économique ne sera qu'un rêve vite oublié si les sociétés d'État en question reçoivent instruction de ne se lancer que dans des entreprises rentables. La politique de fixation des prix que cela exigerait ferait littéralement du jour au lendemain disparaître ces liaisons, ce qui serait un désastre pour l'économie de notre province.

Monsieur le président, en ce qui regarde vos propositions concernant le transport aérien, nous appuyons les efforts de nos savants amis de Deer Lake, de Corner Brook et de Stephenville qui, grâce à leurs connaissances sont en mesure de formuler des recommandations à ce niveau pour le mieux-être économique de notre province.

[Texte]

On the subject of railway freight, Mr. Chairman, concern is an inadequate word to use in expressing the feelings of our citizens in regard to the future of the Newfoundland railway. We wish to reiterate our stand on the future of the Newfoundland railway in a similar manner as our presentation at the CTC hearings at Corner Brook on a costing methodology for the movement of freight by rail to and throughout the province of Newfoundland. Our whole argument is based on our Terms of Union which were negotiated by our provincial Fathers of Confederation who, in their words, had the social, economic, traditional and historical facets of our way of life uppermost in mind when these Terms of Union were agreed upon. The points which we refer to in our Terms of Union are as follows:

31. At the date of Union or as soon thereafter as practicable, Canada will take over the following services and will, from the date of Union, relieve the province of Newfoundland of the public costs incurred in respect to each service taken over, namely,

(a) the Newfoundland Railway, including steamship and other marine services;

32. (1) Canada will maintain in accordance with the traffic offering a freight and passenger steamship service between North Sydney and Port aux Basques, which, on completion of a motor highway between Corner Brook and Port aux Basques, will include suitable provisions for the carriage of motor vehicles.

(2) For the purpose of railway rate regulation the Island of Newfoundland will be included in the Maritime region of Canada, and through-traffic moving between North Sydney and Port aux Basques will be treated as all-rail traffic.

Also, Terms 33 and 36, in regard to transferral of public property and services to Canada and the legislative authority of Canada over such property and services, are very relevant.

It would certainly appear to us, the people ultimately affected by your recommendations, that the federal government definitely assumed control and ownership of the assets, but is not required to maintain any particular level of service or condition of these services, all of which are subject to the amount of traffic offering.

It would further appear from Term 32 that there was an absolute commitment to maintaining a service, and one would certainly question whether the federal government had the right to transfer this obligation to a Crown corporation, CNR, and then to CN Marine and TerraTransport and, indeed, if they did have that right, did the committed obligation become enshrined in that transferral? At present it appears that these private corporations are independent and not bound by Term 32. How could the federal government divest itself of the assets without also passing the obligation to the third party? It is our opinion that the whole gist of Terms 32 and 33 was passed to the Crown and private corporations under the protection of the

[Traduction]

En ce qui concerne le transport ferroviaire, monsieur le président, inquiétude est le mot à utiliser pour exprimer les sentiments de nos concitoyens quant à l'avenir des chemins de fer à Terre-Neuve. Nous désirons réitérer notre position concernant l'avenir des chemins de fer à Terre-Neuve de façon similaire à notre exposé aux audiences de la CCT à Corner Brook sur une méthode d'établissement des prix du transport par chemins de fer des marchandises jusqu'à Terre-Neuve et sur le territoire même de la province. Toute notre argumentation repose sur les Clauses Union qui ont été négociées par nos Pères provinciaux de la Confédération qui, pour reprendre leur formulation, avaient au premier plan de leurs préoccupations, au moment où l'on a convenu de ces clauses, les aspects sociaux, économiques, traditionnels et historiques de notre mode de vie. Les points auxquels nous faisons référence dans nos Clauses Union sont les suivants:

31. À la date d'entrée en vigueur de l'Union ou aussitôt que possible après cette dernière, le Canada prendra à sa charge les services qui suivent et, à partir de ladite date, déchargera la province de Terre-Neuve des coûts publics encourus pour chacun des services pris en charge, à savoir:

a) le réseau ferroviaire terre-neuvien, y compris les liaisons par navires à vapeur et autres services maritimes;

32. (1) Le Canada continuera, selon l'importance du trafic, à offrir un service de liaison transport maritime des marchandises et des passagers entre North Sydney et Port aux Basques, qui, une fois la construction d'une liaison routière entre Corner Brook et Port aux Basques terminée, prévoiera des commodités appropriées pour le transport des véhicules automobiles.

(2) Aux fins de la réglementation des tarifs de transport par chemins de fer, l'île de Terre-Neuve sera incluse dans la région des provinces maritimes du Canada, et le transport du trafic en transit entre North Sydney et Port aux Basques sera considéré comme un trafic transitant exclusivement par rail.

Également, les clauses 33 et 36, concernant le transfert de biens et de services publics au Canada et le pouvoir législatif du Canada sur ces biens et ces services, sont très significatives.

Il nous paraît à nous en tout cas, les gens qui en dernier lieu sont touchés par vos recommandations, que le gouvernement fédéral a de toute évidence assumé le contrôle et la propriété de ces biens, mais n'est pas tenu d'assurer un niveau particulier de service ni la bonne marche de ces services, qui l'un et l'autre sont assujettis à l'importance du trafic.

Il nous semble en outre à partir de la Clause 32, que le gouvernement s'était résolument engagé à assurer le service, et on pourrait certainement se demander si le gouvernement fédéral avait droit de transférer cette obligation à une société d'État, le CN Rail, et ensuite au CN Marine et à Terra Transport et, de fait, s'il avait ce droit, si l'obligation à laquelle il était tenu est inscrit dans ce transfert? Il semble pour l'instant que ces sociétés privées soient indépendantes et ne soient pas assujetties à la Clause 32. Comment le gouvernement fédéral pourrait-il se départir des biens sans, en même temps, transférer ladite obligation à la tierce partie? Nous estimons que l'essentiel des Clauses 32 et 33 a été transféré

[Text]

federal government, and that our railway system must be maintained in accordance with our Terms of Union.

In the long term, for the economic stabilization of Newfoundland's economy, we believe the Newfoundland railway must be retained and upgraded. An over-dependence on the trucking industry as a means of moving freight into Newfoundland will increase our vulnerability to the inevitable increase in costs. Allowing our Newfoundland railway to disappear would be greatly regretted in the future.

To retain the Newfoundland railway will keep a high degree of inter-modal competition in our province. This competition can only benefit the Newfoundland consumer and business community alike.

Furthermore, it is our opinion that all parts of Canada should receive essentially the same level of service as urban areas do. This is the accepted concept in Canadian unity. Removing the railway will only convince our people that they are indeed considered third class citizens.

In conclusion of the issue of the Newfoundland railway, we suggest a 5- to 10-year upgrading program, including replacement of its locomotives and rolling stock. This is essential to the proposed offshore and mineral development of our province.

• 1335

This will all be blown to the wind if the federal regulatory policy allows for profitable price fixing and elimination of the present subsidy system.

Extra-provincial trucking: Mr. Chairman, we agree with the importance that your paper places on the trucking industry. It is an integral part of our transportation system that we hope will continue to retain its percentage of the market in our province. However, we have to reiterate that to replace our railway system with a trucking system will be a costly proposal, and one which would endanger many lives on the highway system of our province. We feel that the recommendations of the modal roles assessment study should be adopted and the status quo maintained.

Marine transportation: Mr. Chairman, the marine transportation mode is so important to every resident of our province that we feel the prime consideration for policies concerning same should be based on economic and social reasons only. The high cost of Canadian flagship operation cannot be considered when we refer to interprovincial ferry services, such as the links between New Brunswick, Prince Edward Island, Nova Scotia, and Newfoundland.

[Translation]

aux sociétés d'État et privées sous la garantie du gouvernement fédéral, et que notre réseau ferroviaire doit être maintenu conformément à nos Clauses Union.

A long terme, nous pensons que la stabilisation de l'économie terre-neuvienne nécessite le maintien et la modernisation de notre réseau ferroviaire. Un dépendance trop accusée vis à vis de l'industrie du camionnage pour l'acheminement à Terre-Neuve des marchandises accroîtera notre vulnérabilité face à une hausse inévitable des coûts. On pourrait éventuellement grandement regretter d'avoir laissé disparaître le réseau ferroviaire terre-neuvien.

Le maintien du réseau ferroviaire à Terre-Neuve assurera l'existence dans notre province d'une forte concurrence entre les modes de transport. Cette concurrence ne peut que favoriser les consommateurs et les hommes d'affaires terre-neuviens.

Nous estimons en outre que toutes les régions du Canada devraient absolument bénéficier de la même qualité de service dont bénéficient les régions urbaines. L'unité du Canada est fondée sur ce concept. Supprimer le réseau ferroviaire terre-neuvien ne ferait que convaincre les gens de notre province qu'ils sont de fait considérés comme des citoyens de troisième classe.

En conclusion, en ce qui touche la question du réseau ferroviaire terre-neuvien, nous suggérons un programme de modernisation de cinq à dix ans, y compris le remplacement des locomotives et du matériel roulant. Cela est essentiel aux projets de développement minier et off-shore de notre province.

Tout cela sera balayé par le vent si la politique fédérale de réglementation permet l'instauration d'un système de fixation des prix fondé sur la rentabilité et l'élimination du système actuel de subventions.

Le transport extra-provincial: Monsieur le président, nous attachons autant d'importance à l'industrie du camionnage que le Livre blanc lui en accorde. Le camionnage fait partie intégrante de notre réseau de transport et nous espérons que cette industrie conservera dans notre province sa part du marché. Nous devons cependant réitérer notre conviction que la proposition que l'on remplace notre réseau ferroviaire par un réseau de transport par route, si elle était adoptée, coûtera cher et pourrait mettre en danger bien des vies sur les routes de notre province. Nous estimons que les recommandations de l'Étude d'évaluation des rôles modaux devraient être adoptées et le statu quo maintenu.

Le transport maritime: Monsieur le président, le transport maritime est si important pour chacun des résidents de notre province que nous pensons que les politiques le régissant devraient être premièrement et uniquement fondées sur des critères socio-économiques. Le coût élevé des opérations des navires battant pavillon canadien ne peut être pris en compte quand nous faisons référence aux services interprovinciaux de traversiers, tels les liaisons entre le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve.

[Texte]

We have always stated that it is our position that these ferry services are extensions to the Trans-Canada Highway and cost recovery should be viewed in the same manner as has the provisions of the Trans-Canada Highway. High tolls are not used to recover the cost of 100 miles of Trans-Canada Highway and should not be used to recover the costs of travelling over sea, which is an extension to that highway. We should not be forgotten or penalized, when it comes to a nationwide transportation link, just because we live on an island.

Mr. Chairman, in a reference to the remaining issues included in your proposal, one of importance appears to be the establishment of a new regulation agency to replace the CTC. We feel that the proposed regionalization of this agency would result in a much greater appreciation of local concerns and needs. We feel that each individual provincial government should play a very important role in this new agency.

In conclusion, Mr. Chairman, we feel that a new national transportation policy will have different impacts on many areas of our country. We feel that before any of the proposals are enacted into law, each and every concern of our nation's people should be considered, and nothing should be done to lower our Canadian standard of living or deprive any one area more than another. We must not discriminate. Our charter does not allow it. The social economic impact of your recommendations on these matters must remain uppermost in your minds when your final report is submitted to Parliament. In recognition of our regard for you, we feel that this would be so.

The Chairman: Thank you, Ms Samms. You have read your brief, which was your option, and it took 16 minutes. And I want to let you know that this brief that you read, and the other ones you have circulated, will be part of the record.

Now I am going to throw it open to questions, and I am going to allow one questioner per party.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to make a comment about what is in your brief. On the matter of ferry services, I have often wondered what would happen if you shut down a 20-mile or 50-mile section of Highway 401 between Toronto and Montreal for two or three or four hours and said nobody can move for that long, and then when you do, you will have to pay a toll. There would be such an uproar, Mr. Chairman, that . . . But this is what happens regarding ferry services on both coasts.

Would you agree that ferry services as part of our transcontinental highway and railroad system should be relatively toll free and that the costs of them are shared by everyone as a whole, both at the provincial and national level; that whether it is a half a cent a litre of gasoline tax or . . . , we all pay; that

[Traduction]

Nous avons toujours dit que ces services de traversiers sont les prolongements de la route transcanadienne et qu'il faudrait en envisager le recouvrement des coûts de la même façon qu'on l'a fait pour cette dernière. On ne se sert pas de péages pour recouvrer le coût de construction de 100 milles de route transcanadienne et l'on ne devrait pas recouvrer les coûts des liaisons par traversiers, qui constituent un prolongement de cette route. Nous ne devrions être ni oubliés ni pénalisés au niveau des liaisons avec le reste du pays simplement parce que nous vivons sur une île.

Monsieur le président, relativement aux autres questions incluses dans votre proposition, il y en a une qui semble d'importance, celle de l'établissement d'un nouvel organisme de réglementation destiné à remplacer la CCT. Nous estimons que la régionalisation proposée en ce qui le concerne permettrait de beaucoup mieux répondre aux préoccupations et aux besoins locaux. Nous pensons que chacun des gouvernements provinciaux devrait jouer un rôle très important dans le cadre de ce nouvel organisme.

En conclusion, monsieur le président, nous estimons qu'une nouvelle politique nationale du transport aura des répercussions différentes selon les régions. Nous croyons qu'avant d'adopter une loi à partir des propositions formulées, il faudrait tenir compte de toutes et de chacune des préoccupations des Canadiens, et éviter de faire quoi que ce soit qui puisse réduire notre qualité de vie ou déposséder une région plus qu'une autre. Il ne faut pas faire de discrimination. Notre Charte l'interdit. Vous devrez toujours avoir présentes à l'esprit, lorsque vous soumettrez votre rapport final au Parlement, les répercussions socio-économiques que vos recommandations pourront avoir. Nous savons que c'est ce que vous ferez et nous vous en savons gré.

Le président: Merci, madame Samms. Vous avez lu votre mémoire, ce qui était votre droit, et cela a pris 16 minutes. Je veux que vous sachiez que le mémoire que vous avez lu et les autres dont vous avez distribué copies seront déposés au dossier.

Je vais maintenant permettre les questions, mais limiter le débat à un seul intervenant par parti.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

J'aimerais formuler une remarque à propos du contenu de votre mémoire. En ce qui regarde les services de traversiers, je me suis souvent demandé ce qu'il adviendrait si l'on fermait à la circulation un tronçon de 20 à 50 milles de l'autoroute 401 entre Toronto et Montréal pendant deux, trois ou quatre heures et si l'on interdisait à quiconque de s'y déplacer pendant si longtemps, et qu'ensuite, lorsqu'on le permettrait, il faudrait payer un péage. Il y aurait un tel tumulte, monsieur le président, que . . . Et c'est ce qui se produit sur les deux côtes avec les services de traversiers.

Seriez-vous d'accord avec le fait que les services de traversiers en tant que partie intégrante de notre réseau routier et ferroviaire transcontinental soient relativement exempts de péage et que les coûts de ces derniers soient partagés par tout un chacun, aussi bien au niveau provincial qu'au niveau

[Text]

even on the Prairies we would be contributing indirectly to the costs of transportation services, whether it is ferries or in the north; that it would be a national responsibility in co-operation with the provinces and the territories?

• 1340

Would you agree with that? In fact, some have said that they should really be toll free. If we can drive on the highways without tolls then why should there be a toll on ferries?

Ms Samms: We agree that they should be relatively toll free. As a matter of fact, there is a toll now. It is not that high, I guess; but we do not wish to have the cost increased because there are other than economic considerations. The whole social, historical, traditional process has to be considered as well.

As I mentioned before, I really do not think we should be penalized just because we are an island.

Mr. Benjamin: It is where you happen to live.

Then you would agree that we need in this country, because of its geography, climate and thin, widely-scattered population, to continue a system of programs of transportation assistance in the various regions and that the nation as a whole shares in those costs in the name of confederation and national unity and not playing one region off against the other?

Ms Samms: Yes, I do. One of the things that probably I really did not bring up was the fact that transportation—and this has been agreed upon by the ministers in their first ministers' conference—really is a key to economic development. To take the transportation system and downgrade it means to stop economic development in Newfoundland, and I think the potential is greater now than at any other time in our history.

Think about the mining companies that are exploring right now in Newfoundland. To take away the rail freight, for example, would mean much more danger because dangerous commodities at present are being handled by rail traffic because they are the only ones, I think, qualified under the Dangerous Commodities Act. They have the equipment; they have an integrated disaster plan in case something goes wrong.

As well, in the offshore there are many materials, such as used slabs of structural steel, that cannot be moved economically or cannot be handled properly, because of the size, by truck or other areas. Therefore you need to retain the railway and the shipping as well just to help economic development. To make Newfoundlanders pay very high increases in costs I think goes against the whole grain of national unity, and it certainly would destroy whatever prospects for economic development we have.

[Translation]

national; que si il y a une taxe sur l'essence d'un demi cent le litre... , nous la payons tous; que même dans les Prairies, nous contribuons directement aux coûts des services de transport, qu'il s'agisse des services de traversiers ou des services dans le Nord; que cela soit de responsabilité nationale en collaboration avec les provinces et les territoires?

Êtes-vous d'accord? De fait, certains prétendent qu'ils devraient être gratuits. S'il est possible de rouler sur des autoroutes gratuites, pourquoi faudrait-il payer pour prendre le traversier?

Mme Samms: Nous convenons qu'ils devraient être relativement gratuits. Dans les faits, il faut payer actuellement. Le prix de la traversée n'est pas très élevé, je suppose, mais nous ne voulons pas que les prix montent, parce qu'il y a d'autres considérations. Il faut aussi tenir compte de tout le processus social, historique et traditionnel.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, je ne pense pas vraiment que nous devrions être pénalisés parce que nous vivons sur une île.

M. Benjamin: C'est tout simplement là que vous vivez.

Alors vous convenez que dans ce pays, en raison de la géographie, du climat et de l'éparpillement de la population sur un vaste territoire, il nous faut maintenir un régime de programme d'aide au transport dans les diverses régions et que le pays dans son ensemble doit en partager les frais au nom de la confédération et de l'unité nationale et ne pas monter les régions les unes contre les autres?

Mme Samms: Oui, j'en conviens. L'un des points que je n'ai probablement pas souligné—et c'est un point sur lequel les ministres se sont mis d'accord au cours de la conférence des premiers ministres—est le fait que les transports sont un élément clé du développement économique. Laisser le réseau de transport se dégrader signifie mettre un frein au développement économique de Terre-Neuve et je crois que le risque est plus grand que jamais.

Pensez aux sociétés minières qui font de la prospection à Terre-Neuve actuellement. Éliminer le fret ferroviaire par exemple accroîtrait le danger, parce que les marchandises dangereuses circulent par chemin de fer, vu que c'est le seul moyen de transport autorisé actuellement en vertu de la loi sur le transport des marchandises dangereuses. Les chemins de fer ont le matériel, ils ont un plan d'urgence intégré en cas de désastre.

De plus, au large des côtes, il y a de nombreux matériaux comme les plaques usagées d'acier de construction que les camions ne peuvent transporter économiquement ni déplacer correctement en raison de leur taille. Par conséquent, il faut aussi maintenir les chemins de fer et le transport maritime pour favoriser le développement économique. Forcer les Terre-neuviens à assumer de fortes hausses de coûts me semble aller à l'encontre de l'unité nationale et détruirait certainement toutes les perspectives de développement économique que nous pourrions avoir.

[Texte]

Mr. Benjamin: When you talk about the Newfoundland railway, would it not make more sense as an investment—not sinking money into a sinkhole but as an investment—in effect to rebuild the Newfoundland rail lines in standard gauge? This nonsense of all the extra costs and wasted time, straightening out curves and things like . . . As an investment, would you not agree that again that is a project in which the nation as a whole has to share, whether they do it through CN or the Newfoundland Railway Company or whatever? That would be at great cost, but for the long term would that not be a proper direction in which to go?

Ms Samms: Yes, I think so. I think it is a national cost.

Mr. Benjamin: When I suggested in Newfoundland a few years ago redoing that trackage so it is straighter and has fewer curves and standard gauge track it was pooh-poohed as an increase in the national deficit or further losses for Canadian National and what not and not considered as an investment. Can I take it that there might be some change of view in Newfoundland nowadays?

• 1345

Ms Samms: I was not aware that the Newfoundlanders, I guess you would say, viewed it as some cost. It was my understanding that it was always thought of as an investment to upgrade the railway, and to keep the shipping costs the same as they are.

Mr. Benjamin: You see, our problem has been that everything we have put into transportation has been considered as a loss, as a deficit, and not as an investment to the economic well-being of all the rest of the economy. It is a common carrier. It is a service. It is an essential public utility. When they talk about competition in these things, you might as well say that we should have competing highways, and sewer and water lines, and telephone lines, and power lines. If there was anybody who would try to suggest that they would lock you up. Do you feel that—not only in Newfoundland but anywhere else—our transportation industry, both public and private, should be treated as a public utility, and be publically accountable for their operations and the services they provide?

Ms Samms: From the competition aspect of it, as I have mentioned here under the 'Modal Roles Assessment Study', it was basically decided that in order to have the competition, in order to have the efficiency in the system, that you needed to keep the three modes of handling freight there—those being the shipping, the rail and the trucking. I would say that by keeping these modes that you increase the efficiency and increase the competition, which seems to be some of the ideas which are put forth by the white paper.

Mr. Benjamin: What do you do about the tendency for the competition to merge and meld into, you know, the trend that it is inevitable that there be fewer and fewer competitors in

[Traduction]

M. Benjamin: Lorsque vous parlez des chemins de fer de Terre-neuve, ne serait-il pas plus sensé de les envisager comme un investissement—de ne pas jeter l'argent par la fenêtre mais de faire un investissement—de reconstruire les voies ferrées de Terre-Neuve selon l'écartement normal? Toutes ces absurdités à propos des coûts supplémentaires et du temps perdu, du redressement des courbes et des choses comme . . . En tant qu'investissement, ne pensez-vous pas qu'encore une fois il s'agit d'un projet pour lequel le pays tout entier doit partager, que ce soit par l'entremise du CN ou de la *Newfoundland Railway Company* ou de quelqu'un d'autre? Le coût serait élevé, mais en longue période, n'est-ce pas dans cette direction qu'il faudrait aller?

Mme Samms: Oui, je le crois. Je crois que c'est un coût national.

M. Benjamin: Lorsque j'ai proposé à Terre-Neuve il y a quelques années de refaire les voies ferrées pour qu'elles soient plus droites, qu'il y ait moins de courbes et que l'écartement soit normalisé, on a repoussé l'idée avec mépris en disant que cela ferait augmenter le déficit national ou entraînerait d'autres pertes pour le Canadien National et je ne sais quoi encore et que ce n'était pas un investissement. Dois-je comprendre que les points de vue ont changé à Terre-Neuve?

Mme Samms: Je ne savais pas que les Terre-neuviens considéraient cela comme un coût. J'avais l'impression qu'on avait toujours pensé qu'améliorer les chemins de fer était un investissement tout comme de maintenir les coûts du transport maritime au niveau actuel.

M. Benjamin: Notre problème c'est que tout ce que nous avons investi dans les transports a été considéré comme une perte, comme un déficit, plutôt que comme un investissement dans le bien-être économique de tout le reste du pays. C'est un service de transport public. C'est un service. C'est un service d'utilité publique essentiel. Lorsqu'on parle de concurrence dans ce domaine, autant dire que nous devrions avoir des autoroutes, des égoûts, des services d'aqueduc, des lignes téléphoniques et des lignes d'électricité qui se feraient la concurrence. Si quelqu'un faisait une telle suggestion, on l'enfermerait à l'asile. Pensez-vous, pas seulement à Terre-Neuve mais ailleurs aussi, que notre industrie des transports, tant publics que privés, devrait être considérée comme un service d'utilité publique et rendre des comptes publics au sujet de ses opérations et des services qu'elle offre?

Mme Samms: Pour ce qui est de la concurrence, comme je l'ai mentionné à propos de l'étude sur l'évaluation des divers modes de transport, il a été décidé qu'afin d'obtenir une concurrence, afin que le système soit efficace, il faut conserver les trois modes de transport du fret—soit le transport maritime, les chemins de fer et le camionnage. Je dirais qu'en maintenant ces modes de transport, on accroît l'efficacité et la concurrence, ce qui semble concorder avec les idées avancées dans le Livre blanc.

M. Benjamin: Que faites-vous de la tendance qu'ont les concurrents à fusionner et à s'intégrer, cette tendance inévitable qui fait qu'il y a de moins en moins de concurrents dans

[Text]

each mode. You end back up in the full circle to where you started from before. Do you not feel that we have to keep a regulatory body that ensures the public interest and the public good is served? Whether there is ten competitors or only two, if you do not have that in place, you end up with those natural monopolies in, you know, smaller number, running things their way and the public interest or the national interest be damned.

The Chairman: This is your last question.

Mr. Benjamin: Do you not think we need to maintain that kind of regulatory supervision, inspection, monitoring?

Ms Samms: I think probably there is a monitoring role, but sometimes—and of course this is the danger with anything—you get so caught up in your monitoring that probably you are overdoing it and over-regulating. You know, we realize that it is important to have some regulations in place.

Mr. Benjamin: You might be back here five years from now saying that we have got to have some more regulations.

The Chairman: Okay. Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would like to thank the groups represented by the Channel-Port aux Basques Town Council for their presentation here this morning, and Ms Marina Samms, the Industrial Promotions Officer. As you can see, we have received a total of four different briefs. I might just say, by way of explanation to members of this committee, that Port aux Basques is a community that, for some time, has been fighting for its economic life, and has found itself constantly having to do battle in order to do this.

I want to focus on the railway for a moment, because I think there are quite a few members who perhaps are not aware of what the current situation is with the Newfoundland Railway. It is no secret. It is an open secret to say that the government of Canada—it has been confirmed, certainly, in Newfoundland by Mr. Mazankowski and the provincial government—has been attempting to negotiate, with the Newfoundland government, an end of the railway. The provincial government's position has essentially been that they will not enter into this kind of negotiation, or agree to an end of the standard-gauge railway in Newfoundland.

Now, having said that, and not getting into a debate about he pluses or minuses on either side, I want to ask our witnesses, because they come from Port aux Basques and perhaps have better knowledge of the railway than people elsewhere in the province.

• 1350

My sense of what is happening is that the railway is being bled to death. I talked to some engineers over the last few months who basically said to me that they have arrived at the state where they would rather have a quick shot in the head than be allowed to bleed to death. They cited for me examples

[Translation]

chacun des modes de transport? On se retrouve au point de départ. Ne pensez-vous pas que nous devons maintenir un organisme de réglementation qui veille sur l'intérêt public et le bien public? Qu'il y ait 10 concurrents ou seulement deux, si ce mécanisme n'existe pas, on se retrouve avec les monopoles naturels où un petit nombre dirige tout à sa manière et se fiche éperdument de l'intérêt public ou national.

Le président: C'est votre dernière question.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas que nous devons maintenir ce genre de supervision, d'inspection et de surveillance réglementaires?

Mme Samms: Je pense qu'il y a probablement un rôle de surveillance, mais parfois—et c'est bien sûr le danger avec n'importe quoi—on s'emballe tellement avec la surveillance qu'on va trop loin et qu'on surveille à outrance. Nous nous rendons compte qu'il est important d'avoir une certaine réglementation.

M. Benjamin: Vous pourriez bien revenir nous voir dans cinq ans pour nous dire qu'il nous faut une réglementation plus poussée.

Le président: Bien. Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais remercier les groupes représentés par le Conseil municipal de Channel-Port-aux-Basques pour leur exposé de ce matin, ainsi que M^{me} Marina Samms, agent de promotion industrielle. Comme vous le voyez, nous avons reçu quatre mémoires. J'aimerais expliquer en passant aux membres de ce Comité que Port-aux-Basques est une collectivité qui, depuis un certain temps déjà, lutte pour sa survie économique et qui a toujours dû lutter pour survivre.

J'aimerais m'attarder un instant sur les chemins de fer parce que je crois que quelques membres ici présents ne sont peut-être pas au courant de la situation actuelle de *Newfoundland Railway*. Il n'y a aucun secret. De fait, c'est un secret de polichinelle de dire que le gouvernement du Canada—cela a été confirmé certainement à Terre-Neuve par M. Mazankowski et le gouvernement provincial—a tenté de négocier avec le gouvernement de Terre-Neuve la disparition des chemins de fer. Essentiellement, la position du gouvernement provincial a toujours été de refuser d'entamer des négociations de ce genre ou d'accepter la fin des chemins de fer à écartement normal à Terre-Neuve.

Ceci étant dit et sans vouloir entrer dans un débat au sujet des arguments convainquants de chaque côté, j'aimerais demander l'opinion des témoins, parce qu'ils viennent de Port-aux-Basques et connaissent peut-être mieux les chemins de fer que le reste de la population de la province.

J'ai l'impression que ce qui arrive, c'est qu'on est en train de laisser les chemins de fer mourir à petit feu. J'ai parlé ces derniers mois à des mécaniciens qui, essentiellement, m'ont dit qu'ils étaient rendus au point où ils préféreraient qu'on leur assène rapidement le coup de grâce plutôt que de mourir à

[Texte]

of rail lines that have lost their elevation. TerraTransport deals with it by sticking up signs saying to slow down. As an example of a bridge which is now going to be fixed, I got a letter from the TerraTransport chief a little while ago, which mentioned that the way to deal with the problem with the bridge was to stop the train and get out and walk across first, then drive it across.

If you can, I want you to indicate to this committee... My view is that the decision about whether to continue with the railway or not is never going to be formally taken. But informally, the railway, if it continues at its current maintenance level, is going to fall apart and the decision will have been taken for us. Is this a fair assessment of what is going on with the Newfoundland railway?

Ms Samms: Yes, it is. I think the next two to three years with the Newfoundland railway are going to be critical. Locomotives, rolling stock and such things only last for 30 to 40 years. They are at a stage now where they either have to be replaced or they will fall apart.

Mr. Tobin: Is it fair to say that, when push comes to shove, the people of Newfoundland would rather have a comprehensive statement on transportation policy for our province, would rather have a decision upfront one way or the other and would rather be given a chance to make our case than to be left in the position of constant limbo where substantial dollars are being spent on a system that is being allowed, as I said, to bleed to death.

It is akin to having cancer. The patient may be told every day that doctors are not sure whether or not he is going to make it but that he should carry on. So the poor fellow plans his life as if he is going to be around for awhile, when in reality everybody knows that, at the current rate of the disease and the level to which he is falling apart, he is not going to be around for very long.

The Chairman: This cancer has been going on for some time.

Mr. Tobin: Yes, it has, through both governments. I am not trying to be partisan here; I am trying to address the transportation issue.

Mr. Benjamin: Playing on protocol.

The Chairman: And you are in a very supreme group to say it, Mr. Benjamin. I am sorry, Mr. McEwen.

Mr. J. McEwen (Co-ordinator, South West Coast Development Association): Certainly. But in order to answer your question, Mr. Tobin, I would have to say no. First, we do not want a firm and final decision made here and now. The only way we could possibly make a decision like this and make it an intelligent decision is through direct negotiations between the federal government, the provincial government and the various communities that will be directly affected by the closure of the railway.

Mr. Tobin: This is exactly what I am suggesting. What I am suggesting to you now is that we are not having any real negotiations. What we are having is refusal by everybody to

[Traduction]

petit feu. Ils m'ont cité l'exemple des voies ferrées qui ont perdu leur élévation. TerraTransport règle le cas en installant des panneaux signalant aux trains de ralentir. Dans le cas d'un pont qui sera réparé, j'ai reçu il y a peu de temps une lettre d'un cadre de TerraTransport mentionnant que la façon de régler le problème consistait à arrêter le train, descendre et traverser d'abord à pied, puis faire traverser le train.

Si vous le pouvez, j'aimerais que vous indiquiez au comité... Selon moi, la décision de maintenir les chemins de fer ou de les faire disparaître ne sera jamais prise officiellement. Mais dans les faits, si l'entretien se poursuit au niveau actuel, les chemins de fer vont se désintégrer et la décision aura été prise pour nous. Est-ce que j'évalue bien ce qui se passe avec les chemins de fer de Terre-Neuve?

Mme Samms: Oui. Je crois que les deux ou trois prochaines années seront cruciales pour les chemins de fer de Terre-Neuve. Les locomotives et le matériel roulant ne durent que 30 ou 40 ans. Ils sont arrivés maintenant au point où ils doivent être remplacés, sinon ils tomberont en ruine.

M. Tobin: Est-il juste d'affirmer que, à tout prendre, les Terre-neuviens préféreraient un énoncé complet sur la politique des transports pour notre province, une décision claire dans un sens ou dans l'autre et la possibilité d'exprimer leurs points de vue plutôt que de rester dans des limbes perpétuelles et de voir que des montants importants sont dépensés pour un réseau qu'on laisse mourir à petit feu, comme je l'ai dit.

C'est comme un cancer. On peut dire tous les jours au patient que les médecins ne savent pas s'il va s'en sortir ou non mais qu'il ne devrait pas abandonner. Alors le pauvre type organise sa vie comme s'il lui restait encore un bout de temps dans ce bas monde alors que tout le monde sait fort bien qu'avec une maladie de cette gravité et au rythme où il dépérit, il ne lui reste plus grand temps à vivre.

Le président: Ce cancer sévit depuis un certain temps.

M. Tobin: Oui, et il a été entretenu par les deux gouvernements. Je ne cherche pas à faire preuve de partisanerie, j'essaie de m'attaquer à la question des transports.

M. Benjamin: Vous jouez sur les mots.

Le président: Et vous êtes bien placé pour parler, Monsieur Benjamin. Je suis désolé. Monsieur McEwen.

M. J. McEwen (coordonnateur, South West Coast Development Association): Certainement. Mais pour répondre à votre question, monsieur Tobin, je dirais que non. D'abord, nous ne voulons pas qu'une décision ferme et finale soit prise ici et maintenant. La seule manière d'arriver à une décision de ce genre et à une décision intelligente consiste à mener des négociations directes entre le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les diverses collectivités qui seraient touchées directement par la disparition des chemins de fer.

M. Tobin: C'est exactement ce que je dis. Je pense qu'il n'y a pas de réelles négociations. Ce que nous avons c'est un refus de la part de tout le monde de s'attaquer au problème. Par

[Text]

address the problem. Subsequently, the railway is being allowed to fall apart. As I talked to people who work on the trains for a living and engineers, at the rate we are going, as Ms Samms has said, in three years, we are going to be out of business whether anybody takes the decision or not. What I am saying to you is that the decision is being taken by the back door rather than the front door.

I would remind you, Mr. Chairman, by the way, that there was a five-year revitalization program for the railway. It was not all that everybody wanted. It expired last June. It called for a second five-year plan, which has still not been renegotiated. So a plague on both our houses, but one house had its five-year plan in place.

Mr. Chairman, one other question. In the brief titled 'Gateway Status of Women's Council Channel—Port aux Basques: From the Socio-human Aspect', you address the question of the moratorium which has been placed on the decision by the CTC for freight rate increases. You indicate that, if the decision is allowed to proceed, consumer products could increase by as much as 50% to 40%. What representation have you had most recently with the government? What do you expect to be the outcome in the filing of this moratorium?

• 1355

I am asking you whether you expect the rates are going to be squashed by the Cabinet or whether or not they are going to be allowed to proceed?

Ms Samms: That is another brief, into which I had no input. But when I look at some of the regulations in the white paper, I certainly do fear for the future of transportation in Newfoundland.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Forrestall, would like some intervention?

Mr. Forrestall: No, I do not have an intervention. I think she is using one argument—doing by one means that which you cannot do by another. The concerns you expressed are not to be found in the *Freedom to Move* paper. That is just an observation, not a question. I appreciate and recognize the concern; *Freedom to Move* does not specifically or even indirectly address that. That is my only concern.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Tobin: Sorry, Mr. Chairman, I just wonder if we could ask Mr. Forrestall to explain that comment because I think it does address the concerns which are raised by these witnesses.

Mr. Forrestall: . . . very separate issues. It addresses, in a sense, a national philosophy with respect to transportation. It does not address the very particular matter that is now before the courts with respect to freight increases.

The Chairman: We have heard the concerns. This witness has every right to bring forward all concerns in transportation. We are mandated for *Freedom to Move*; we are not specifi-

[Translation]

conséquent, les chemins de fer se délabrent. D'après les conversations avec les mécaniciens et les autres gens qui travaillent sur les trains, au rythme actuel, comme l'a dit M^{me} Samms, dans trois ans les chemins de fer auront disparu, que quelqu'un prenne une décision ou non. Ce que je vous dis, c'est que la décision se prend par la porte d'en arrière plutôt qu'au grand jour.

J'aimerais vous rappeler en passant, monsieur le président, qu'il y a eu un programme quinquennal de revitalisation des chemins de fer. Ce n'était pas du tout ce que tout le monde voulait. Il s'est terminé en juin dernier. Il devait s'accompagner d'un deuxième plan quinquennal, qui n'a pas encore été négocié. Alors on peut jeter le blâme sur les deux gouvernements, mais l'un d'eux avait établi un plan quinquennal.

Monsieur le président, une autre question. Dans le mémoire intitulé *Gateway Status of Women's Council Channel-Port aux Basques: From the Socio-human Aspect*, vous abordez la question du moratoire décrété à propos de la décision de la CCT d'augmenter les tarifs-marchandises. Vous indiquez que, si la décision est maintenue, les produits de consommation pourraient augmenter de 15 à 40 p.100. Quelles ont été vos démarches récentes auprès du gouvernement? Quel sera le résultat de ce moratoire?

Je vous demande si vous vous attendez à ce que le Cabinet diminue les tarifs ou qu'il accepte les hausses?

Mme Samms: Vous parlez d'un autre mémoire auquel je n'ai pas participé. Mais quand j'examine certains des règlements contenus dans le Livre blanc, je ne crains certainement pas pour l'avenir des transports à Terre-Neuve.

M. Tobin: Monsieur le président, merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Forrestall, voulez-vous intervenir?

M. Forrestall: Pas vraiment. Je crois que M^{me} Samms se sert d'un argument—faire par un moyen ce qu'on ne peut faire par un autre. Les inquiétudes que vous avez exprimées ne se trouvent pas dans *Aller sans entraves*. Il s'agit simplement d'une observation, pas d'une question. Je reconnais que de telles préoccupations puissent exister, mais il n'en est pas question dans le Livre blanc, ni directement ni indirectement. C'est ma seule inquiétude.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Tobin: Désolé monsieur le président, je me demande seulement si M. Forrestall pourrait expliquer comment il apaise les inquiétudes soulevées par les témoins.

M. Forrestall: . . . questions très distinctes. Le Livre blanc traite en un sens d'une philosophie nationale en matière de transports, pas de la question très précise qui est maintenant devant les tribunaux au sujet des hausses de tarifs.

Le président: Nous avons entendu les inquiétudes. Le témoin est tout à fait en droit de soulever toutes les inquiétudes qui touchent au transport. Nous sommes mandatés pour

[Texte]

cally mandated on the issue of the Newfoundland railway. But I will let the witness help educate the committee on the concerns, and I want to thank you very much for your presentation.

Since you are Port aux Basques and I know another witness was expected—I think he has come in—but I think it would be appropriate—and I know they are ready and we have circulated the brief—perhaps to have the Stephenville Transportation Commission here too, to have a Newfoundland flavour right here at mid-day. Thank you very much. Your briefs will be part of the record, and the other ones that were not read in. Thank you very much.

Ms Samms: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Appearing for The Stephenville Transportation Commission, I understand, are Mr. Byrnes and Mr. Burnham. No, we are just jumping here. He was late coming in and I did not think he was here, but I think he is here now.

Please take the table. You have seen the procedure we try to follow. We have your brief that was circulated. If you would like to give us an overview, we can get into the questions. I know from the very first part of your brief in the first paragraph, you refer to *Freedom to Move* in Structure 90, but your brief does talk about *Freedom to Move*. However, this *Freedom to Move* and Structure 90 are not the same thing. I just point that out. Certainly, what you say in your brief is more directed to the philosophy and the principles which are outlined in *Freedom to Move*.

Mr. Bob Byrnes (Chairman, The Stephenville Transportation Commission): Thank you, Mr. Chairman. My name is Bob Byrnes and I am a councillor with the Town of Stephenville. I am also an independent businessperson and in addition to that, a high school teacher. With me is John Burnham, who is involved in the aircraft industry.

Again, as you pointed out, our concern is primarily air transportation. The Stephenville Transportation Commission is an independent body which has a general interest in the Stephenville airport. If you would permit me—I promise you I will not take very long—I would like to read through this document. I could do so very quickly.

The Chairman: Well, you could skip it. I was not in the Chair and I know she had many other briefs she did not read. It is not too long, but if you could skim it, it will get more questions.

Mr. Byrnes: All right. Our document outlines in general a new direction in transportation which is a carry-over from the deregulation the airline initiated two years ago.

The new direction in air travel has been very beneficial in the respect that lower airfares have resulted and competition has increased. We have witnessed the positive impact, especially in central Canada; however, in Newfoundland and Labrador, we are beginning to feel the negative effects. Here, what we are referring to is, in March 1984, the Stephenville Transportation Commission presented a brief to the CTC on

[Traduction]

étudier *Aller sans entraves*, pas spécialement pour traiter des chemins de fer de Terre-Neuve. Mais je laisserai le témoin exprimer ses inquiétudes devant le Comité et je vous remercie beaucoup de votre exposé.

Étant donné que vous venez de Port-aux-Basques et qu'un autre témoin était attendu—je crois qu'il est arrivé—mais je crois qu'il serait approprié—et je sais que nous avons déjà distribué le mémoire—peut-être de faire venir ici la *Stephenville Transportation Commission* afin d'avoir un point de vue terre-neuvien ce midi. Merci beaucoup. Vos mémoires seront annexés au procès-verbal ainsi que ceux qui n'ont pas été lus. Merci beaucoup.

Mme Samms: Merci, monsieur le président.

Le président: Au nom de la *Stephenville Transportation Commission* comparaissent, je crois, MM. Byrnes et Burnham. Nous, nous ne faisons que commencer. Il est arrivé en retard et je ne pensais pas qu'il était ici, mais je crois qu'il y est maintenant.

Veuillez prendre place. Vous avez pris connaissance de la procédure que nous essayons de suivre. Votre mémoire a été distribué. Nous aimerions que vous nous en donniez un aperçu, puis nous poserons des questions. Je note dans le premier paragraphe de votre mémoire que vous faites allusion à *Aller sans entraves*. Toutefois, *Aller sans entraves* et Structure 90 ne sont pas la même chose. Je tenais simplement à le souligner. Ce que vous dites dans votre mémoire se rapporte certainement davantage à la philosophie et aux principes énoncés dans *Aller sans entraves*.

M. Bob Byrnes (président, Stephenville Transportation Commission): Merci, monsieur le président. Je m'appelle Bob Byrnes et je suis échevin de Stephenville. Je suis aussi un homme d'affaires et enseignant au secondaire. John Burnham m'accompagne. Il travaille dans l'aéronautique.

Comme vous l'avez indiqué, le principal sujet qui nous intéresse est le transport aérien. La *Stephenville Transportation Commission* est un organisme indépendant qui a un intérêt général dans l'aéroport de Stephenville. Si vous me le permettez—et je promets d'être bref—j'aimerais vous lire ce document. Je pourrais le faire très rapidement.

Le président: Vous pourriez peut-être laisser faire. Je ne présidais pas et je sais que de nombreux autres mémoires n'ont pas été lus. Le vôtre n'est pas très long, mais si vous pouviez le résumer, vous auriez plus de temps pour les questions.

M. Byrnes: Très bien. Notre document décrit en termes généraux une nouvelle orientation des transports qui découle de la déréglementation du transport aérien amorcée il y a deux ans.

La nouvelle orientation du transport aérien a été très bénéfique puisqu'elle a fait baisser les prix des billets et accru la concurrence. Nous avons tous constaté les répercussions positives, surtout au centre du Canada, mais à Terre-Neuve et au Labrador nous commençons à sentir les effets négatifs. En mars 1984, la Commission des transports de Stephenville a présenté à la CCT un mémoire sur la déréglementation dans

[Text]

deregulation of the airline industry. In that brief, based on what we have seen happen in the United States, we were very concerned about what would happen to the level of service we have. Of course, from that time, we have definitely witnessed, to a large degree, a decrease in the level of service.

• 1400

As we point out, the town of Deer Lake, which will present a brief tomorrow, I am sure, will more adequately indicate what deregulation of the airline industry has meant for them.

The Stephenville Transportation Commission now finds itself in a position of reacting to deregulation of the entire transportation system in the country. The proposed changes, outlined in the document, are going to have a drastic effect on western Newfoundland. The policy, as we see it and as we believe, is designed to benefit central Canada and larger centres, and does not take into account what impact it is going to have on the more remote, outlying areas of the country. I think this has already been indicated earlier.

These regions will experience rates that will increase dramatically. Increased costs will have a negative impact on all sectors of the economy, and consumers in the more remote regions will be discriminated against. The recent case against TerraTransport by Atlantic Containers is a classic example of what will happen. Atlantic Containers is complaining that rates are too low and has filed a formal complaint against the Crown corporation. If I might point out an example, just the cost of shipping an automobile to Newfoundland right now from central Canada is \$528. These figures I am quoting are from a dealer in Newfoundland. To somebody in central Canada, that may not mean a lot of money, but in Newfoundland, with a population of roughly 600,000 people, 25% or more of whom are unemployed, this accounts for a substantial portion of one's annual income.

In a deregulated environment, as we see it, rates will rise, and the Newfoundland consumer will face additional expense. The province is so dependent on goods and services from central Canada, the people can ill afford to experience what we can see or envisage happening in the future.

In an attempt to cut costs, the government is attempting to share responsibility. However, the taxpayers inevitably will benefit as a result of the sharing out of these costs, so we sort of thought from reading your document. This will result in lower taxes, according to the document's inferences. What we are referring to here, of course, is the fact that the proposed policies are those in which the government is trying to reduce deficits and deficit spending. The designers of this policy, again, as we see it, are opportunists, haphazardly designing programs to appease a government which is glory bound on a trail of deficit reduction.

The bottom line is that the government is attempting to shirk its responsibility in the transportation industry by letting the industry regulate itself. The industry will have to set standards or public groups will set the standards themselves.

[Translation]

l'industrie du transport aérien. Dans ce mémoire, nous nous sommes fondés sur l'expérience des États-Unis pour expliquer que nous nous inquiétons grandement d'une détérioration éventuelle des services. Or, depuis la présentation de ce mémoire, nous avons effectivement été témoins d'une diminution des services.

Mais la ville de Deer Lake, dans le mémoire qu'elle vous présentera demain, vous expliquera beaucoup mieux que je ne puis le faire les répercussions qu'a pu avoir pour elle la déréglementation de l'industrie du transport aérien.

La Commission des transports de Stephenville s'oppose maintenant à la déréglementation du réseau de transport de l'ensemble du pays. Les changements que propose le document auront des effets extrêmement néfastes pour l'ouest de Terre-Neuve. D'après ce que nous comprenons, la politique vise à favoriser le centre du Canada et les grands centres urbains, et ne tient pas compte des répercussions qu'elle pourrait avoir pour les régions éloignées du pays. J'en ai d'ailleurs déjà parlé.

Ces régions verront leurs tarifs augmenter de façon notable, ce qui nuira à tous les secteurs de l'économie et lésera les consommateurs de ces régions. Tout récemment, la plainte déposée devant les tribunaux par Atlantic Containers contre TerraTransport illustre bien ce qui se produira. Atlantic Containers se plaint de ce que les tarifs soient trop faibles et a donc déposé officiellement une plainte contre la société de la Couronne. Permettez-moi un exemple: l'envoi d'une voiture du centre du Canada jusqu'à Terre-Neuve nous coûte actuellement 528\$. Ces chiffres m'ont été fournis par un concessionnaire de Terre-Neuve. Peut-être que cela ne représente pas beaucoup pour les habitants du centre du Canada, mais à Terre-Neuve, dont la population est d'environ 600,000 personnes et dont 25 p. 100 et plus sont en chômage, cela représente une partie substantielle du revenu annuel.

La déréglementation fera hausser les tarifs, et ce sera le consommateur de Terre-Neuve qui devra payer ces dépenses supplémentaires. Notre province dépend à un tel point des biens et services fournis par le Canada central que nos habitants ne peuvent pas se permettre de voir se concrétiser ce que nous prédisons.

Dans sa tentative de réduire les coûts, le gouvernement essaie de faire partager sa responsabilité. La lecture de votre document nous a laissé entrevoir que les contribuables pourraient finir par bénéficier d'un partage des coûts et que les taxes finiraient par baisser. Il s'agit ici, bien sûr, de politiques proposées par le gouvernement, qui tente de réduire son déficit et les dépenses afférentes. Nous en concluons que les auteurs de cette politique sont des opportunistes qui ont choisi de concevoir au hasard des programmes afin d'apaiser un gouvernement qui veut se couvrir de gloire en réduisant son déficit.

Au fond, le gouvernement essaie d'esquiver ses responsabilités en matière de transport en laissant l'industrie se régler par elle-même. C'est l'industrie elle-même qui fixera ses propres normes, ou alors le public qui le fera. Je répète que,

[Texte]

Again, as we see it, this is going to be detrimental to the consumers of Newfoundland.

The government policy is working on a user pay rationale which is just not feasible in this country, with our limited population. The government would do well to stop its flagrant abuse of the taxpayers' money to balance its budget, instead of attempting to cut spending through the guise of a deregulated transportation system.

I do not think I need to point out areas which have been in the newspapers recently—\$0.6 billion more for Petro-Canada than had originally been allotted for. I notice our ambassador in Hong Kong . . . \$700,000, I believe was the figure that was quoted with regard to his membership in one particular club.

This might be interesting, as most of you are PC members. There is a Conservative government right now that seems to be tearing apart the transportation system of this country. It was John A. Macdonald, the only real national leader the Conservative party has had, who realized the key to uniting this country was through an efficient transportation system, servicing the entire country and controlled by the Government of Canada. I believe that was one of the reasons they were able to entice British Columbia into Confederation.

The government is concerned that it is playing too much of a role in the transportation system, that Canadians are enjoying too much for the costs involved, that services are being offered and users are not paying for them. This line of reasoning is ludicrous, but typical of the government. In many cases, these services are essential. While not perceived as essential to the bureaucrat in Ottawa, they are essential to the fisherman in Newfoundland, the worker in Port aux Basques, or the user of airport services at Stephenville. The services are being paid for by the taxpayers, not the government. The aim is to remove some \$600 million annually by the year 1990-1991 from the deficit of Transport Canada. However, as we point out, the recent bungled bail-out of western banks by the government could have adequately handled a sizeable portion of this deficit.

• 1405

The Chairman: Mr. Byrnes, I think it is very clear that you are very much against the paper and that is your opinion and privilege. But do you have any recommendations or do you just want a status quo situation? When you are going to cut deficits; everyone wants to cut deficits but no one wants to get cut in the first slice. And that is part, perhaps, of the *Freedom to Move* along with a lot of other things in the department and the government.

Mr. Byrnes: I think the general gist of what I am saying—

[Traduction]

d'après nous, cela ne fera que nuire aux consommateurs terre-neuviens.

La politique gouvernementale repose sur un système de tarifs payés par les usagers, qui n'est pas acceptable pour notre pays, étant donné notre population limitée. Au lieu d'utiliser de façon aussi abusive l'argent des contribuables et de tenter de réduire ces dépenses sous prétexte de déréglementer l'industrie des transports, le gouvernement devrait plutôt chercher à équilibrer son budget.

Il n'est sans doute pas nécessaire de parler des événements qui ont récemment fait la manchette: le gouvernement aurait payé 0,6 milliard de dollars de plus que prévu à l'origine pour acheter Petro-Canada; il aurait permis à notre ambassadeur à Hong Kong de dépenser 700,000\$—je pense que c'est le chiffre qui a été cité—pour payer son adhésion à un club quelconque.

Voici ce qui pourrait vous intéresser, étant donné que vous êtes pour la plupart des membres du parti conservateur. Le gouvernement conservateur actuel semble vouloir mettre en pièces le réseau de transport du Canada. Or, c'est Sir John A. Macdonald, le seul véritable leader national qu'ait jamais eu le parti conservateur, qui a réussi à unifier notre pays grâce à un réseau de transport efficace desservant l'ensemble du pays et contrôlé par le gouvernement du Canada. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles le gouvernement a réussi à attirer la Colombie-Britannique dans la Confédération.

Le gouvernement prétend qu'il joue un trop grand rôle dans le système de transport, que les Canadiens en profitent beaucoup trop malgré le peu qu'il leur en coûte, que les services sont offerts alors que les usagers ne les paient pas. Il est ridicule de raisonner ainsi, mais c'est tout à fait typique d'un gouvernement. Dans bien des cas, ces services sont absolument essentiels. Même si les bureaucrates ne les considèrent peut-être pas comme tels, ils sont néanmoins essentiels pour les pêcheurs terre-neuviens, pour les ouvriers de Port-aux-Basques, et pour les usagers des services aériens de Stephenville. Or, ce sont les contribuables, et non le gouvernement, qui paient ces services. L'objectif du gouvernement est de réduire de quelque 600 millions de dollars par année, d'ici 1990-1991, le déficit de Transports Canada. Cependant, nous faisons remarquer que la récente tentative ratée de sauvetage des banques de l'Ouest par le gouvernement aurait pu servir à réduire une grande partie de ce déficit.

Le président: Monsieur Byrnes, il est évident que vous n'êtes pas en faveur du document, et c'est votre privilège d'avoir cette opinion. Mais avez-vous des recommandations à nous présenter, ou voulez-vous tout simplement maintenir la situation telle qu'elle est actuellement? C'est très difficile de vouloir réduire le déficit: chacun est d'accord avec cette louable intention mais refuse d'être le premier amputé. *Aller sans entraves* fait partie de cette tentative de réduction de la part du gouvernement, de même que bon nombre d'autres initiatives dans les ministères.

M. Byrnes: En gros, ce que j'essaie de vous expliquer . . .

[Text]

The Chairman: I have the general drift of what you are saying, which is fine, but I think we could throw it open to questions because we do not want to go back to John A. MacDonald, John Diefenbaker, Mackenzie King, who brought you into Confederation . . . I think it was Mackenzie King . . .

Mr. Tobin: A point of order, Mr. Chairman. As you are so fond of saying, and you are right and I respect this Chair tremendously, even though we may disagree at times with what witnesses are saying, we allow them to have their say.

The Chairman: We do, but then that shortens the time for questions. That is all.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, none of the rest of us interrupt people with questions when they are making their presentation and I think you are out of order.

The Chairman: When a witness or a member is repetitive and repetitive and repetitive, then this chairman is going to draw attention to that fact. This man has been very repetitive and he has made his point. Now I would like to open it up to questions.

Mr. Benjamin: On a point of order. How witnesses choose to use their time and what they choose to say is entirely their right and their business. None of the rest of us interrupt witnesses with questions and interjections in the middle of their submission.

The Chairman: And we are not going to have a Chair that lets witnesses go on and on when we have five or six more witnesses. And if you are the first one to say you do not want to examine or ask questions, then I will certainly ask the witness to go on. He has made his point. And I would like to know if he has . . . Do you have any recommendations or are you prepared for us just to continue the status quo?

Mr. Benjamin: Well, let him finish.

The Chairman: I do not see any recommendations, Mr. Benjamin.

Mr. Byrnes: Mr. Chairman, if I may, we have come here at considerable cost and I notice you have done a very good job of taking up some of my time already.

As I wanted to point out, and perhaps as our member, Mr. Tobin, may attest to, I did not come here to criticize you as a P.C. member of the Government of Canada. Mr. Tobin can bear witness to the fact that when Lloyd Axworthy began to introduce deregulation of the airline industry two years ago, our commission was very strong in its attack on his government as well. I seem to have ruffled some of your feathers with what I have been saying here, but I can assure you that if it were a Liberal government in office right now I would be doing the same thing.

The Chairman: You have not ruffled my feathers; I was just trying to help you out. I think you are going to get more information from this committee by questions and answers,

[Translation]

Le président: Je pense que j'ai compris ce que vous essayez de nous expliquer en gros; c'est très bien, mais je voudrais laisser les députés vous interroger, parce que je ne veux pas avoir à retourner à John A. MacDonald, à John Diefenbaker, ou à Mackenzie King qui vous a fait entrer dans la Confédération . . . Je pense bien qu'il s'agissait de Mackenzie King.

M. Tobin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Comme vous aimez à le répéter—ce en quoi vous avez tout à fait raison et ce en quoi je vous respecte—il faut laisser les témoins s'exprimer librement, même si nous ne sommes pas toujours d'accord avec ce qu'ils disent.

Le président: Bien sûr, mais cela réduit le temps réservé aux questions. Voilà tout.

M. Benjamin: Monsieur le président, aucun d'entre nous n'a cherché à interrompre avec des questions les témoins pendant qu'ils présentent leur mémoire; votre interruption me semble irrecevable.

Le président: Lorsqu'un témoin ou un membre du Comité ne fait que se répéter, le président se doit d'attirer son attention sur ce fait. C'est justement ce qu'a fait notre témoin, et il s'est clairement fait comprendre. J'aimerais maintenant laisser les membres du Comité l'interroger.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement. C'est aux témoins et à eux seuls de choisir comment ils vont utiliser leur temps de parole, et c'est leur privilège de décider ce qu'ils vont dire. Aucun d'entre nous n'a interrompu les témoins par des questions, au beau milieu de leur mémoire.

Le président: Mais le président ne peut laisser les témoins continuer indéfiniment leur diatribe, alors qu'il y en a plusieurs autres qui attendent leur tour. Si vous êtes vous-même prêt à ne pas interroger les témoins, je peux évidemment lui demander de poursuivre. Mais il s'est bien fait comprendre. Et j'aimerais savoir s'il a . . . Avez-vous des recommandations à nous présenter, ou préférez-vous que l'on maintienne le statu quo?

M. Benjamin: Mais laissez-le finir.

Le président: Monsieur Benjamin, je n'ai pas entendu de recommandations jusqu'à maintenant.

M. Byrnes: Monsieur le président, il nous a coûté très cher de venir jusqu'ici, et vous avez fort bien réussi à occuper une bonne partie de mon temps de parole.

Je ferai remarquer—comme le confirmera peut-être notre député, M. Tobin—que nous ne sommes pas ici pour vous critiquer en tant que représentant d'un gouvernement conservateur. M. Tobin pourra confirmer que, lorsque Lloyd Axworthy a commencé à déréglementer l'industrie du transport aérien il y a maintenant deux ans, notre Commission l'avait attaqué de façon très virulente, lui et son gouvernement. Mais il semble que je vous aie froissé: je peux néanmoins vous assurer que si le gouvernement actuel était Libéral, je ferais exactement la même chose.

Le président: Vous ne m'avez pas froissé; j'essaie tout simplement de vous aider. Il me semble qu'il serait plus profitable d'obtenir des renseignements en vous interrogeant,

[Texte]

than by reading a monologue and repeating a lot of points. That was my only comment.

Mr. Byrnes: Fine, thank you very much.

The Chairman: But you are entitled to continue and then there will be a very short question period. And I would like it to be known that the committee is paying your expenses, so let us not throw that red herring out in front of the committee.

Mr. Tobin: It costs the taxpayers.

The Chairman: It is a cost to the taxpayers, yes.

Mr. Byrnes: I can assure you, I am one of those taxpayers as well.

The Stephenville Transportation Commission then is very concerned by the direction that is being proposed or being taken here and we think that the government would do well to look at other areas rather than looking at the transportation industry and opening it up to complete deregulation. All right! That is the point we are trying to make. I think that if you were to look at government waste, mismanagement in other areas besides transportation, perhaps the Canadian people in general might be better served.

I can assure you, sir, as a member of a municipal government who was just recently elected, we are forced and bound by the provincial government to balance our budget each year. I would wish you and your government, perhaps, a bit of advice and perhaps a bit of direction in that if you might follow the recommendations of the Auditor General on a year to year basis—and any national government for that matter, irrespective of what political party it happens to be from—perhaps in general the Canadian taxpayers would be better served.

We do not tend to agree, as you have already indicated . . . You tend to find that I am being repetitive. So, in summation, the proposals in the document, as we see it, are typical. They do not tend to look at remote areas of the country. Newfoundland in particular is going to suffer, and I think as we have indicated and the group from Port aux Basques previously, we are very concerned about what is going on here and we feel we will definitely suffer as a result of these proposals if they are introduced.

The Chairman: Thank you, Mr. Byrnes. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, as one who has been on the scathing end of Mr. Byrnes' tongue on occasion, I can assure you that, as a committee, they are judicious in making their criticisms when they feel they are warranted.

• 1410

Mr. Chairman, I want to ask Mr. Byrnes about the effect of deregulation on the airline industry. In large measure, deregulation has been with us for a number of years in the airline industry. There have been a number of people who have come before this committee and have tried to make the case—or at least have made the case in their own minds—that the people who live in rural or northern areas who are concerned about the impact of deregulation on the airline industry ought

[Traduction]

plutôt qu'en vous écoutant lire votre monologue et vous répéter. C'est tout ce que j'avais à dire.

M. Byrnes: Bien, je vous en remercie.

Le président: Mais vous avez le droit de poursuivre, après quoi nous pourrions vous interroger brièvement. Mais j'aimerais d'abord préciser que c'est le Comité qui vous défraie de toutes vos dépenses, et je vous prie de ne pas jeter de la poudre aux yeux de tous.

M. Tobin: C'est le contribuable qui paie.

Le président: Oui, c'est le contribuable.

M. Byrnes: Je vous assure que je suis moi-même contribuable.

La Commission de transport de Stephenville s'inquiète de l'orientation proposée et adoptée en partie, et nous pensons que le gouvernement devrait se tourner vers d'autres secteurs, plutôt que de déréglementer complètement l'industrie du transport. Très bien! Voilà ce que j'essayais de dire. Il me semble que, si vous vous tourniez du côté de certaines autres erreurs de gestion et certains autres gaspillages de la part du gouvernement, mis à part le transport, les Canadiens s'en porteraient sans doute mieux.

En tant que membre récemment élu d'une administration municipale, je vous assure que le gouvernement provincial nous oblige à équilibrer chaque année notre budget. J'aimerais vous recommander, à vous et à votre gouvernement, de suivre d'un peu plus près les recommandations annuelles du Vérificateur général—c'est ce que je recommanderais à n'importe quel gouvernement national, quelle que soit sa couleur politique—ce qui profiterait sans doute mieux aux contribuables canadiens.

Comme vous l'avez si bien compris, nous ne souscrivons pas . . . Pardon, je me répète encore. Bref, les propositions du document nous semblent typiques, car elles ne se préoccupent aucunement des régions éloignées du pays. Terre-Neuve, en particulier, en souffrira. Comme les représentants de Port-aux-Basques et nous-mêmes l'avons déjà fait valoir, ce qui se passe à Ottawa nous inquiète, et nous sommes convaincus que nous en souffrirons si ces propositions sont adoptées.

Le président: Merci, monsieur Byrnes. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, comme j'ai déjà parfois fait l'objet de critiques cinglantes de la part de M. Byrnes, je puis vous assurer que le témoin n'émet des critiques que lorsqu'il les juge justifiées.

Monsieur le président, je voudrais interroger M. Byrnes sur les conséquences de la réglementation pour l'industrie aérienne. Dans une grande mesure, les compagnies aériennes côtoient la déréglementation depuis déjà plusieurs années. Plusieurs des témoins qui ont comparu devant notre Comité ont tenté de nous faire croire—ou du moins le croient-ils personnellement—que les habitants des régions rurales ou septentrionales n'ont pas à s'inquiéter des répercussions de la

[Text]

not to be concerned. Mr. Suluk made the point this morning, I thought, very well. You ought not to be concerned, because you know you are going to get more service; you are going to get new carriers applying to fly, you are going to have more frequency, etc. Now that has been the theory.

I think in western Newfoundland you probably had some experience with the practice versus the theory. Can you explain briefly for the committee members the operation of airports—we are going to hear from Deer Lake later on—at Stephenville and Deer Lake in western Newfoundland historically over the last, let us say, recent history, half a dozen years, versus what is now occurring in recent months in both those airports? Here is a practical example of what deregulation has done for two airport communities. You make mention of it in your brief, the jet service, etc.

Mr. Byrnes: Again, just going back to what I said previously, two years ago we presented a brief to the CTC hearings on deregulation. In that brief we presented, we told them what was going to happen. I must say, as Mr. Tobin indicated, it was a scathing attack on CTC, which ruffled the feathers of their chairman as well.

Since that time, we have had an increase of service for a certain period of time. Now what we are realizing is that Eastern Provincial is withdrawing its service from Deer Lake completely, as they have indicated. We have been advised that there will be two regional carriers now using that service. One of those operates a 1955 or 1956-vintage model Saunders ST-27 plane, I believe. Anybody who is over four feet tall has a difficult job getting into that plane.

We have also been advised by Eastern Provincial Airways that they will be cutting back service to Stephenville as well, their jet service, and what we will be getting is a DASH-8 commuter service. I think Mr. Burnham might be able to advise you a little bit more of what that means in terms of an aircraft flying in our weather conditions in Newfoundland.

In general, what has happened in Newfoundland is we have definitely received a downgrading of air service. I can assure you what is going to happen in the future; I can predict right now that what is going to happen with the two competing airlines that now will be taking over with these DASH-8 aircraft is one will definitely force the other one out of business within a year to two years. You will have one commuter airline service operating in Newfoundland, and I guarantee that the price he charges will be much in excess of what we have experienced in Newfoundland over the past few years.

Mr. Tobin: You said that your colleague could comment on the difference between the current level of service—and what we have had historically is 737 service, basically—versus what seems to be coming forward as the new mode of service, given weather conditions, geography, etc. Would you care to do that?

[Translation]

déréglementation sur l'industrie du transport aérien. M. Suluk s'est d'ailleurs très bien fait comprendre à cet égard, ce matin. Vous n'avez pas à vous inquiéter, parce qu'en théorie, le service devrait augmenter, de nouveaux transporteurs devraient présenter des demandes d'accréditation et la fréquence des vols devrait s'accroître.

J'ai l'impression que l'ouest de Terre-Neuve sait très bien faire la différence entre la pratique et la théorie. Même si nous allons recevoir plus tard des représentants de Deer Lake, pourriez-vous expliquer brièvement au Comité comment fonctionnent les aéroports de Stephenville et de Deer Lake, dans l'ouest de Terre-Neuve, depuis une dizaine d'années, par exemple, et comparer cette situation à ce qui se passe depuis quelques mois dans ces deux mêmes aéroports? Vous nous donneriez ainsi un exemple concret des répercussions qu'a eu la déréglementation dans deux agglomérations desservies par des aéroports. Vous en parlez dans votre mémoire, ainsi que du service par avion à réaction, etc.

M. Byrnes: Je répète qu'il y a deux ans, nous avons présenté à la CCT un mémoire sur la déréglementation exposant ce qui se produirait d'après nous. Comme l'a laissé entendre M. Tobin, il s'agissait en effet d'une attaque acerbe contre la CCT qui a froissé jusqu'à son président.

Par la suite, le service s'est accru pendant un certain temps. Or, nous nous rendons maintenant compte que *Eastern Provincial* est en train de supprimer complètement son service de Deer Lake, comme elle l'avait laissé entendre. On nous a fait comprendre que deux transporteurs régionaux reprendraient désormais ce service. L'un d'entre eux exploite des avions de modèle Saunders ST-27 remontant à 1955 ou 1956, à ce que je sache, et n'importe qui mesurant plus de quatre pieds a de la difficulté à monter à bord.

La *Eastern Provincial Airways* nous a par ailleurs fait savoir qu'elle diminuerait son service de Stephenville par la même occasion et que le service par avion à réaction serait remplacé par un service de navette par DASH-8. M. Burnham pourra sans doute vous expliquer un peu mieux que moi comment réagissent ces avions dans les conditions climatiques incertaines que nous connaissons à Terre-Neuve.

En général, Terre-Neuve a vu son service aérien se détériorer petit à petit. Je sais très bien ce que l'avenir nous réserve; je peux prédire dès maintenant que l'une des deux compagnies aériennes concurrentes qui prendra la relève avec des avions de type DASH-8 forcera l'aure à fermer ses portes d'ici un à deux ans. Nous nous retrouverons donc avec un service unique de navette pour l'ensemble de Terre-Neuve, dont les prix dépasseront de beaucoup ceux que nous avons connus depuis quelques années à Terre-Neuve, je peux vous le garantir.

M. Tobin: Vous avez dit que votre collègue pourrait expliquer la différence qui existe entre le niveau actuel de service—jusqu'à maintenant les avions étaient de type 737 en général—et ce qui semble poindre à l'horizon comme nouveau mode de service; voudriez-vous nous en parler en fonction des conditions climatiques et géographiques, notamment?

[Texte]

Mr. John Burnham (Member, The Stephenville Transportation Commission): If I could go back a little further than just a couple of years, back to 10 and 12 years ago, we had a three-flight frequency service by Air Canada and no other carrier into Stephenville, which gave us adequate transportation throughout the province and direct service to mainland centres.

Now with the regulations that were put in place at that time, with the increasing size of provincial carriers, Eastern Provincial moved into Stephenville and gave us interprovincial and connections to Halifax and mainland. We still have one Air Canada flight per day, which I believe will remain. But Eastern Provincial has said already that they are pulling out of Stephenville. This is going to leave us with a commuter service that is going to reduce the amount of traffic; people are more apt to be getting in their cars and driving to St. John's than going by air, because they do not like going in small aircraft to start with. Our service to mainland centres, other than through Air Canada, will more than likely be through St. John's. This is going to mean an extra day's travel for every passenger out of western Newfoundland.

Right now, Eastern Provincial is providing a service that can put anybody from western Newfoundland... If they climb on the airplane at 7 in the morning, they can be in Edmonton by 7 that evening. Now that, as of next year, will be gone. We will have an extra day's travel, first of all, to mainland centres.

Again, 10, 12 years ago we had three freighter flights per week into Stephenville by Air Canada.

• 1415

When EPA took over the routes through the Atlantic provinces into Stephenville, they did not provide any freight service. Air Canada brings one freighter in per week now. It is not a scheduled daily thing. It comes in whenever the loads permit.

Mr. Byrnes: We should also point out here as well that a lot of fresh fish has been flown into Stephenville over the past couple of years. We have a fish plant operating in Stephenville right now which at times can employ up to 100 people.

If things go as we predict, Air Canada freight service may not be providing the subsidized rates that they have in the past. What we can, of course, expect is businesses like this fish plant, which are relying on supplying the Florida market, the markets into Los Angeles, will no longer be allowed to compete, because they will be flying at user-pay rates; and of course, to an area like western Newfoundland, where unemployment sometimes goes up to around 35% or 40%, it is going to throw a lot more people out of work.

Mr. Tobin: I think it is important to hear from an area where they have already had the experience of deregulation. There have been, as I said earlier, a fair number of witnesses telling us about the wonderful evolution of 748 Hawker

[Traduction]

M. John Burnham (membre de la Commission de transport de Stephenville): Il y a maintenant 10 à 12 ans, Stephenville était desservie par trois vols hebdomadaires d'Air Canada, sans la présence d'aucun autre transporteur, ce qui nous permettait de nous déplacer adéquatement à travers la province et d'avoir un service direct vers les centres du continent.

Puis, avec l'avènement de nouveaux règlements et avec des transporteurs provinciaux de dimensions toujours plus grandes, *Eastern Provincial* a fini par s'installer à Stephenville pour nous offrir des correspondances interprovinciales vers Halifax et le continent. Il nous reste maintenant un vol d'Air Canada par jour, qui, je pense, sera maintenue. Mais *Eastern Provincial* nous a déjà avertis qu'elle comptait se retirer de Stephenville. Nous nous retrouverons donc avec un service de navette qui réduira le trafic aérien; je suppose que les gens finiront par s'habituer à prendre leur voiture pour se rendre à St. John's plutôt que l'avion, parce qu'ils n'aiment pas voyager dans des petits avions. Si nous ne prenons pas un vol d'Air Canada, il nous faudra sans doute passer par St. John's, si nous voulons nous rendre sur le continent. Autrement dit, il faudra une journée de plus de voyage pour pouvoir sortir de l'ouest de Terre-Neuve.

Actuellement, la *Eastern Provincial* fournit un service qui permet de sortir de l'ouest de Terre-Neuve... En prenant l'avion à 7 heures du matin, les Terre-neuviens peuvent aujourd'hui être à Edmonton à 19 heures. Mais dès l'année prochaine, cela ne sera plus possible. Il nous faudra une journée de plus pour voyager vers le reste du pays.

Je répète qu'il y a 10 à 12 ans, Air Canada desservait Stephenville avec trois vols cargo hebdomadaires.

Lorsque EPA a pris en main les parcours aériens des provinces atlantiques sur Stephenville, elle n'a pas jugé bon de fournir un service de fret aérien. Aujourd'hui, Air Canada envoie un avion cargo par semaine, même si ce n'est pas selon un horaire fixe, et que cela dépend du chargement.

M. Byrnes: Je ferai également remarquer que depuis une année ou deux, de grandes quantités de poisson frais sont envoyées par avion à Stephenville où une usine de traitement de poisson emploie jusqu'à 100 personnes, selon la saison.

Si la réalité suit nos prédictions, le service de fret d'Air Canada n'offrira plus les tarifs subventionnés qu'elle offre jusqu'à maintenant. Par conséquent, les entreprises comme l'usine de poisson qui approvisionnent les marchés de Floride et de Los Angeles ne pourront plus concurrencer les autres entreprises, étant donné qu'elles ne pourront envoyer leurs cargaisons qu'à des tarifs variant selon l'utilisation. Pour une région comme l'Ouest de Terre-Neuve où le chômage monte parfois jusqu'à 35 ou à 40 p. 100, cela représente une perte d'emplois pour bien des gens.

M. Tobin: Il est important de savoir ce que pensent les régions qui connaissent déjà la déréglementation. J'ai déjà dit que plusieurs témoins nous avaient parlé extrêmement favorablement de l'utilisation des Hawker-Siddeley 748 et des

[Text]

Siddeleys, DASH-8s, and all the rest. It is nice to hear from somebody who has had the benefit of that experience and to find out that it is not so wonderful.

The Chairman: Mr. Tobin, I am glad you brought that out, because that is very real and direct to our *Freedom to Move* study.

Mr. Angus: Gentlemen, from listening to you, I think what you are really talking about when you say 'freedom to move' is freedom to move to Toronto. That is what you are being offered with this package. Is that correct?

Mr. Byrnes: Again, our concern is a regional concern. You talk about user-pay and so on. All we have seen from these deregulated environments is that people in central Canada benefit, people in the outlying regions of the country suffer. If what you are trying to do is force the rest of this country, besides Ontario and Quebec, to look perhaps closer at free trade with the United States, and perhaps even joining the United States, it seems to me these sorts of policies are in line with the old historical north-south trade links and so on between Canada and the United States, and people in the Atlantic region are going to be more or less forced into second-guessing whether or not we, especially in Atlantic Canada, are second-class citizens of this country.

Mr. Angus: I want to go back to the question of air services. Your comment about a particular plane that you have indicated is available and that you have to be four feet or less to use reminds me of comments made to us in Vancouver by representatives from one of the airline unions that the DASH-7, for instance, is not a plane you can take a wheelchair on or that somebody who is confined to a wheelchair can use. Motorized wheelchairs will not fit in the baggage compartment; stretchers, in case of medical evacuation from a smaller community to a major medical centre, will not fit through the doorway. Out in B.C., at least, the rules are that you can only take a stretcher case if they can walk into the airplane.

Given that reality of the smaller equipment that will ultimately replace the jet services to a lot of the smaller communities not just of Atlantic Canada but of northern Canada and the northern parts of various provinces, what is going to be the impact on the provincial authority in the provision of alternative medical removal services for these smaller communities?

Mr. Byrnes: From what we have experienced in the past, the provincial government does not have the funding for the public and will leave this, tending to blame it on the federal government for allowing us to operate in this deregulated environment. But you brought up an excellent point. I tend to try to forget what happened at Stephenville when we did have 748 services offered by Eastern Provincial. Being the Chairman of the Transportation Commission . . . we received no less than 10 to 15 phone calls per day complaining about exactly this.

Where we have basic general hospital facilities only in one region of the province, that being in St. John's, a lot of people

[Translation]

DASH-8, notamment. Mais il est bon d'entendre, de la bouche même de quelqu'un qui fait les frais de la déréglementation, que ce n'est pas aussi rose qu'on veut bien le prétendre.

Le président: Monsieur Tobin, merci d'avoir soulevé cette question qui relève directement du document *Aller sans entraves*.

M. Angus: Messieurs, à vous entendre, il semble qu'*Aller sans entraves* doit nous permettre à tous d'aller sans entraves jusqu'à Toronto. Après tout, c'est ce que le gouvernement vous offre, n'est-ce pas?

M. Byrnes: Notre perspective est, je le répète, tout à fait régionale. Vous, vous parlez de la vérité des prix, notamment. Nous, nous n'avons pu que constater que la déréglementation profite aux habitants du centre du Canada mais lèse les habitants des régions éloignées du pays. Si ce que vous cherchez à faire, c'est d'obliger le reste du Canada, mis à part l'Ontario et le Québec, à s'interroger plus sérieusement au sujet du libre échange avec les États-Unis et peut-être même à s'interroger sur une union éventuelle avec les États-Unis, il me semble que ces politiques sont tout à fait conformes aux anciens liens commerciaux et historiques entre le Nord et le Sud, c'est-à-dire entre le Canada et les États-Unis; il restera donc aux habitants de l'Atlantique à se demander s'ils ne sont pas véritablement les citoyens de seconde zone du Canada.

M. Angus: Je voudrais revenir aux services de transport aérien. Ce que vous avez dit au sujet de la nécessité de ne pas mesurer plus de quatre pieds pour pouvoir monter à bord d'un des avions qu'on vous offre me rappelle une observation entendue à Vancouver et émise par les représentants de l'un des syndicats aériens, observation selon laquelle il est impossible de monter en chaise roulante à bord d'un DASH-7, par exemple. Les chaises roulantes à moteur n'entrent pas dans le compartiment à bagages, et les civières—s'il faut évacuer quelqu'un d'une petite agglomération vers un grand centre médical—ne passe pas dans l'encadrement de la porte. En Colombie-Britannique, par exemple, on ne vous permet de monter dans un avion avec une civière que si vous pouvez monter à bord en marchant!

Étant donné que les plus petits avions finiront par remplacer les avions à réaction desservant bon nombre de petites agglomérations de l'Atlantique et des parties septentrionales de la plupart des provinces, les autorités provinciales ont-elles l'intention d'offrir des services de rechange permettant d'aller chercher des malades dans ces petites agglomérations?

M. Byrnes: Pour en avoir déjà fait l'expérience par le passé, je sais que le gouvernement provincial n'a pas suffisamment de fonds et préférera donc ne rien faire, tout en blâmant le gouvernement fédéral de la déréglementation. Mais vous avez raison de vous interroger à ce sujet. Étant le président de la Commission des transports, j'essaie d'oublier l'époque où la *Eastern Provincial* envoyait ses 748 à Stephenville. Nous recevions au moins 10 à 15 appels par jour de gens se plaignant justement de situations comme celle que vous avez évoquée.

Comme le seul grand centre de soins hospitaliers dans la province se trouve à Saint-Jean, cela oblige beaucoup de

[Texte]

are forced to fly to St. John's to obtain adequate medical facilities. As a result of this, a lot of people who are afraid, especially older people, to fly in these small turbo-prop aircraft end up driving. I am not sure if any of you are very familiar with the roads in Newfoundland, but I am sure you are all familiar with driving on roads in central Canada. But winters in Newfoundland, and especially on our highways, are desperate. People are afraid, sometimes, to drive 90 miles from Deer Lake to Stephenville to catch a flight, because of the harsh winter conditions that we experience. And I can assure you that, as things progressively get worse under this deregulated air environment, the provincial government—while, perhaps not having the funds to avail of—will definitely just pass this off to local regional carriers.

• 1420

Mr. Angus: Ultimately, in terms of the public purse, whether it is through transfer payments or from the federal level, down to your province, as one of the have-not provinces, or through increased provincial levies, the tax-payer is going to have bear the burden, whatever happens.

• 1425

Mr. Byrnes: That is most assuredly so.

I do not want to get into party politics again. I just noticed the Premier of our province just renovated his offices at a cost of \$350,000—\$400,000. I notice that in the district next to ours, where the Minister of Transportation happens to be the member, they have all their driveways paved and so on. When you live in a district which is in opposition we are hard-pressed to get our roads ploughed in the wintertime.

Party politics aside, gentlemen, if you can sit there and believe that regions which are outlying in this country are not going to suffer as a result of a deregulated environment, you had better go back to school and learn the way life is in reality. We have been suffering in Stephenville, and Deer Lake for sure, over the last couple of years under this deregulated air industry. If you guys go around deregulating all other modes of transportation, the repercussions are going to be very serious, especially for Newfoundland.

Mr. Angus: I appreciate your comments. One of the things I have found being a member of this committee and hearing from people from different parts of the country... I come from Northwestern Ontario. We have always had a great difficulty with Toronto and the Golden Horse Shoe and felt ourselves to be very isolated, but it seems there are a lot of us who are isolated out there in this great country of ours.

Thank you for your presentation.

The Chairman: This is just what we are trying to do, Mr. Byrnes, to get any input from different parts of the country. This is what the exercise is all about. That is why we are glad you are here. No feathers have been ruffled. If you have ever

[Traduction]

Terre-Neuviens à prendre l'avion pour s'y rendre afin de suivre les traitements médicaux appropriés. Or, tous ceux qui craignent de monter à bord de ces petits avions à turbopropulseurs, surtout les personnes âgées, finissent par prendre leur voiture. Vous ne connaissez peut-être pas les routes de Terre-Neuve, mais vous avez sans doute déjà conduit dans le centre du Canada. Nos hivers à Terre-Neuve sont très mauvais, et cela se remarque particulièrement sur nos grands-roues. En effet, les gens craignent de conduire de Deer Lake à Stephenville—90 milles à peine—pour aller prendre un avion, tout simplement à cause du piètre état de la route en hiver. Je vous assure qu'au fur et à mesure que cela empirera avec la déréglementation, le gouvernement provincial—faute de fonds—renverra la balle aux transporteurs locaux et régionaux.

M. Angus: Dans la perspective du trésor public, j'imagine que c'est le contribuable qui, en fin de compte, en assumera les coûts, que ce soit par l'intermédiaire des paiements de transfert que verse le gouvernement fédéral à votre province, qui est l'une des plus défavorisées, ou que ce soit par une hausse des taxes provinciales.

M. Byrnes: Cela est certainement vrai.

Je ne vais pas me relancer dans la politique partisane. J'ai tout simplement remarqué que le premier ministre de notre province vient de consacrer 350,000\$ à 400,000\$ à la rénovation de ses bureaux. Je remarque que dans la circonscription voisine de la nôtre, dont le ministre des Transports est le député, toutes les allées sont pavées et ainsi de suite. Lorsqu'on vit dans une circonscription dont le député est dans l'Opposition, on a de la difficulté à faire déneiger ses routes en hiver.

Mise à part la politique partisane, messieurs, si vous êtes sereinement convaincus que les régions isolées du pays ne souffriront pas de la déréglementation, vous feriez mieux de retourner à l'école et d'apprendre ce qu'est la vraie vie. Nous avons souffert à Stephenville, et de toute évidence à Deer Lake, au cours des deux ou trois dernières années, du fait de la déréglementation de l'industrie aérienne. Si vous déréglementez tous les autres modes de transport, les retombées seront très graves, surtout à Terre-Neuve.

M. Angus: Je vous sais gré de vos observations. Une des choses que j'ai apprises en siégeant à ce Comité et en entendant les avis des gens de différents coins du pays... Je viens du Nord-Ouest de l'Ontario. Nous avons toujours eu beaucoup de difficulté avec Toronto et le Croissant d'or et nous nous sentions très isolés, mais il semble que nous sommes nombreux à être isolés dans ce grand pays qu'est le nôtre.

Merci de votre exposé.

Le président: Voilà justement ce que nous tentons de faire, monsieur Byrnes: obtenir les avis des Canadiens de différentes régions. C'est le but de l'exercice. C'est pourquoi nous sommes heureux que vous soyez là. Vous n'avez froissé personne. Si vous aviez déjà vu M. Tobin et moi discuter dans ce

[Text]

seen Mr. Tobin and I go at it in the committee... some have said that is a feather ruffling operation. This was mild.

Mr. Crosby: In terms of your reference to ruffling feathers you would be hard put, I suspect, to ruffle too many feathers in the House of Commons and certainly not in a Parliamentary committee. I would not give myself that much credit.

If you want to get into the game of ruffling feathers, let me try ruffling your feathers a bit. You say in your brief:

... Canada has been able to achieve a very successful and safe transportation network, one that is the envy of most other countries in the world including the United States.

You then say that people are afraid to fly in a turbocraft aircraft in Newfoundland. That is the very service you have in Newfoundland with those seven Hawker Siddeleys.

Mr. Byrnes: No, we do not have Hawker Siddeleys any more. We complained so much about that and the level of service being provided that they took them out.

Mr. Crosby: What did they substitute?

Mr. Byrnes: We have 737 jetliner service back again.

Mr. Crosby: Do you want that 737 service to stay in place, subsidized?

Mr. Burnham: Yes.

Mr. Byrnes: We are not asking for 10 or 15 flights a day. We would be happy to have—at least out of Stephenville and Deer Lake—round trip service to St. John's and Halifax on a day-to-day basis, seven days a week.

Mr. Crosby: Which is the transportation facility we have in service in Canada—the 737 subsidized by cross-subsidization, presumably with other routes, or the Hawker Siddeley service that you had before?

Mr. Byrnes: Right now we are operating with 737 jetliner service. Eastern Provincial Airways attempted to institute 748 service into western Newfoundland in particular. It failed because the consumer was just not willing to accept that level of service. It was a downgrading of service. We were used to a jet service, and to go a step backwards in 1984 or 1985... the people of western Newfoundland were not prepared to accept it.

When you are talking about safety as well, I am referring to the fact that a lot of people were afraid to fly in this type of aircraft. I am not saying those aircraft were unworthy. I am sure Transport Canada regulations were in effect, and they were proven to be airworthy. What I am talking about here is a lot of people, senior citizens and so on, who were afraid to fly anyway. A jet aircraft versus a 748... I am not sure if you have ever flown on a 748...

Mr. Crosby: We are not here to just talk about Stephenville, Newfoundland. The Hawker Siddeley is flying all over the Maritimes.

[Translation]

Comité... Par comparaison à cela, ce qui vient de se produire n'est qu'une discussion amicale.

M. Crosby: Pour ce qui est d'irriter les gens, je soupçonne que vous auriez beaucoup de difficulté à froisser qui que ce soit à la Chambre des communes et vous n'y arriverez certainement pas dans un comité parlementaire. Je ne me flatterais pas de pouvoir le faire.

Si vous voulez jouer à ce petit jeu, je peux m'amuser moi aussi. Vous dites dans votre mémoire:

... le Canada a su établir un réseau de transport très efficace et sûr, qui fait l'envie de la plupart des autres pays du monde, y compris les États-Unis.

Vous dites ensuite que les gens ont peur de prendre un avion à turbopropulseur à Terre-Neuve. Mais c'est justement le service que vous avez à Terre-Neuve avec les sept Hawker Siddeley.

M. Byrnes: Non, nous n'avons plus de Hawker Siddeley. Nous nous sommes tellement plaints de ces avions et du niveau de service qu'ils les ont retirés.

M. Crosby: Qu'est-ce qui les remplace?

M. Byrnes: On nous a redonné des avions à réaction 737.

M. Crosby: Voulez-vous que ce service de 737 demeure, qu'il soit subventionné?

M. Burnham: Oui.

M. Byrnes: Nous ne demandons pas 10 ou 15 vols par jour. Nous serions heureux d'avoir—du moins à Stephenville et à Deer Lake—un service aller-retour le même jour, sept jours par semaine, vers Saint-Jean et Halifax.

M. Crosby: Quel est le service de transport utilisé présentement au Canada—les 737 subventionnés par interfinancement, je suppose avec d'autres routes, ou le service des Hawker Siddeley que vous aviez auparavant?

M. Byrnes: À l'heure actuelle, nous avons le service par avions à réaction 737. *Eastern Provincial Airways* a tenté d'établir un service de 748, dans l'Ouest de Terre-Neuve en particulier. Ce fut un échec, parce que le consommateur n'était tout simplement pas prêt à accepter ce niveau de service. Cela constituait une dégradation du service. Nous étions habitués aux avions à réaction, et de régresser en 1984 ou en 1985... Les gens de l'Ouest de Terre-Neuve n'étaient pas prêts à accepter cela.

Pour ce qui est de la sécurité, je veux parler du fait que nombreuses personnes avaient peur de ce type d'avion. Je ne dis pas que ces avions étaient dangereux. Je suis certain que les règlements de Transports Canada étaient en vigueur, et que les avions étaient en bon état de vol. Je parle ici de nombreuses personnes, de personnes âgées et d'autres groupes, qui, de toute façon, avaient peur de l'avion. Un avion à réaction comparativement à un 748... Je ne sais pas si vous avez déjà pris un 748...

M. Crosby: Nous ne sommes pas ici pour parler uniquement de Stephenville (Terre-Neuve). Le Hawker Siddeley fait toutes les Maritimes.

[Texte]

Mr. Byrnes: Yes.

Mr. Crosby: I take it that you object to that.

Mr. Byrnes: Yes, we did object to that.

An hon. member: Now I notice that we are getting the DASH-8 which is a much more suitable aircraft. I am still not saying whether or not it is going to be generally suitable to a lot of people in this country—especially the ones from Newfoundland.

Mr. Crosby: I am sorry. The feather I am trying to ruffle is your claim that we have a safe network of transportation in Canada at present. You are saying the Hawker Siddeley is not satisfactory to Newfoundland. What about the rest of us in Atlantic Canada who have to use the Hawker Siddeley to get where we want to go?

• 1430

Mr. Burnham: I think you missed the point there.

Mr. Crosby: Somebody is missing the point because there is a whole bunch of them at the Halifax International Airport.

Mr. Burnham: No, we were not satisfied with the level of the service that changed from a jet service to a turbo-prop because we were used to this . . .

Mr. Crosby: But what about the rest of Atlantic Canada that have to live with that service?

An hon. member: They should not be satisfied with it either.

The Chairman: He is certainly not satisfied with the change in the service they have got—that is part of a clear message that has come forward—because of the infrequency of the service, along with the fact of the change in plane. Is that not the point?

Mr. Burnham: That is basically the factor, but the point I am trying to make there is that we in Stephenville are lucky that we enjoy jet service. Not all areas in Canada can enjoy that. We have 748s running through the Maritimes. But I am saying that the airline industry through our section of the province is very important to us. It is much more important than going from Fredericton to Saint John. You can get in your car in Fredericton and you can drive to Saint John in a matter of an hour and a half. You cannot get in your car and drive to North Sydney in an hour and a half from Stephenville because you have to wait for a ferry and you have to take an overnight and things like this. The jet service is very, very important to us.

The Chairman: Mr. Clifford.

Mr. Clifford: I will not prolong this, Mr. Byrnes. What I am trying to find out here is whether you are so distinctly different in Newfoundland that you have to have specific kinds of aircraft. You are telling all of us that you have to have this jet aircraft. I want to put it to you that there are many, many hundreds of communities just as isolated in Canada as Newfoundland is.

Are we saying for the record that every one of those communities—and I can literally give you hundreds of them—

[Traduction]

M. Byrnes: Oui.

M. Crosby: Si je comprends bien, vous êtes contre.

M. Byrnes: Oui, nous étions contre.

Une voix: Je vois que nous aurons le DASH-8, ce qui est beaucoup mieux. Je ne sais pas si cela conviendra de façon générale à beaucoup de Canadiens, surtout à ceux de Terre-Neuve.

M. Crosby: Excusez-moi. Si je vous conteste, c'est que vous affirmez que nous avons un réseau de transport sûr à l'heure actuelle au Canada. Vous dites que le Hawker Siddeley ne convient pas à Terre-Neuve. Que dire de tous les autres habitants des provinces de l'Atlantique qui doivent prendre des Hawker Siddeley pour voyager?

M. Burnham: Je crois que vous n'avez pas compris.

M. Crosby: Il y en a d'autres qui ne comprennent pas, car il y en a tout un tas à l'aéroport international d'Halifax.

M. Burnham: Non, nous n'étions pas satisfaits du niveau de service, du changement d'un service à réaction à un service par avions à turbopropulseur parce que nous étions habitués à . . .

M. Crosby: Mais que dites-vous des autres provinces de l'Atlantique qui doivent s'accommoder de ce service?

Une voix: Elles ne devraient pas non plus en être satisfaites.

Le président: Il n'est certainement pas satisfait du changement de service qu'ils ont—c'est là un point qui est ressorti clairement—en raison de la rareté des vols, ainsi que de l'obligation de changer d'avion. C'est bien ce que vous voulez dire?

M. Burnham: C'est essentiellement ce que je veux dire. Mais ce que j'essaie de faire ressortir, c'est que nous, à Stephenville, sommes chanceux d'avoir des avions à réaction. Ce ne sont pas toutes les régions du Canada qui en ont. Nous avons des 748 qui desservent les Maritimes. Mais le service aérien dans notre coin de la province est très important pour nous. Il est beaucoup plus important que le service de Fredericton à Saint-Jean. Le trajet en voiture de Fredericton à Saint-Jean se fait en une heure et demie. Vous ne pouvez pas vous rendre en voiture de North Sydney à Stephenville en une heure et demie parce que vous devez attendre le traversier, prendre le service de nuit et ainsi de suite. Le service d'avions à réaction est très très important pour nous.

Le président: Monsieur Clifford.

M. Clifford: Je ne m'attarderai pas là-dessus, monsieur Byrnes. Je voudrais savoir si vous êtes tellement différents à Terre-Neuve que vous deviez avoir des types d'avions particuliers. Vous nous dites à tous qu'il vous faut des avions à réaction. Je vous ferai remarquer qu'il y a plusieurs centaines de collectivités canadiennes qui sont tout aussi isolées que Terre-Neuve.

Est-ce que nous disons, pour mémoire, que chacune de ces collectivités—et je pourrais vous en nommer des centaines—

[Text]

many of which have come to us, all have to have jet service? Or, indeed, is this a question for the people of Canada that we have risen so high in our standard of living now that we cannot go back to Canadian technology, which is the DASH-8?

Mr. Byrnes: I do not think, for example, that in the case of Stephenville the DASH-8 is a suitable aircraft for handling freight. The Harmon Corporation, which will be presenting a brief tomorrow, has worked very hard over the last number of years to promote even the shipment of freight from Newfoundland to Los Angeles and Florida via Montreal. So we are looking as well at a general overall level of service.

We can accept the DASH-8 aircraft, for example, for flights within Newfoundland, from Deer Lake to Stephenville and so on, but when you start flying from Stephenville to Montreal then I would assume, from the last number of years I have been involved in this, most people are not willing to accept that type of an aircraft. It is all right for short hops, but if you look at the geography of Newfoundland there are very few short hops. It is mostly long distance travelling.

The Chairman: Do you have another question, Mr. Belsher?

Mr. Belsher: Just a comment possibly, Mr. Chairman.

Mr. Byrnes, that is the thing we are trying to come to in our tour of the country: in the new national act—and there will be a new National Transportation Act—how we protect the remote areas. That is why we are here today.

I think I heard you say that there are certain minimum levels of service that you require from your area in Newfoundland and it does not have to be jet. Or are you saying that it is a minimum level but it must be jet?

Mr. Byrnes: Again, there are minimum levels we, as I have indicated, would need and require: same-day service seven days a week to St. John's and to Halifax, and, in addition to that, we would, I would be prepared to say, in most cases accept what looks like is about to happen, short-hop DASH-8 service.

Mr. Belsher: Thank you—and, Mr. Byrnes, the majority of the committee do not come from central Canada.

Mr. Byrnes: I was going to . . .

Mr. Belsher: I come from southern Saskatchewan and live in the Fraser Valley, an hour out of Vancouver. This is maybe the closest to central Canada—and London, Ontario, which really does not have jet service. It only has turbo-prop, I guess—DASH-7, DASH-8. You sound somewhat different in your presentation than what the mosaic of the country is all about.

• 1435

Mr. Byrnes: I was going to again just mention that all too often we tend to think about Ontario and Quebec as getting

[Translation]

dont plusieurs nous ont fait connaître leurs vues, doivent toutes avoir des avions à réaction? Les Canadiens ont-ils atteint un niveau de vie si élevé qu'ils ne peuvent revenir à la technologie canadienne, au DASH-8?

M. Byrnes: Je ne crois pas que, dans le cas de Stephenville, par exemple, le DASH-8 soit un avion adapté au transport de fret. La Harmon Corporation, qui présentera un mémoire demain, a déployé beaucoup d'efforts ces dernières années pour promouvoir l'expédition de fret de Terre-Neuve à Los Angeles et en Floride via Montréal. Alors nous parlons aussi du niveau général et global de service.

Nous pouvons accepter l'avion DASH-8 pour les vols à l'intérieur de Terre-Neuve, par exemple, de Deer Lake à Stephenville et ainsi de suite, mais lorsqu'il est question de voyager par avion de Stephenville à Montréal, je présume, à la lumière de mon expérience des dernières années dans ce domaine, que la plupart des gens ne sont pas prêts à accepter ce genre d'avion. Il va très bien pour les courts trajets, mais compte tenu de la géographie de Terre-Neuve, les courts trajets sont très peu nombreux. Il s'agit la plupart du temps de longues distances.

Le président: Avez-vous une autre question, monsieur Belsher?

M. Belsher: Une observation peut-être, monsieur le président.

Monsieur Byrnes, c'est là le but de nos déplacements dans le pays: nous voulons savoir comment protéger les régions isolées, dans la nouvelle Loi nationale sur les transports. Voilà pourquoi nous sommes là aujourd'hui.

Je crois que vous avez dit qu'il y a certains niveaux minimums de service dont vous avez besoin pour votre région de Terre-Neuve et qu'il n'est pas nécessaire que ce soit un service par avions à réaction. Ou dites-vous plutôt qu'il y a un niveau minimum, mais qu'il faut que ce soit des avions à réaction?

M. Byrnes: Comme je l'ai déjà mentionné, il y a des niveaux minimums dont nous aurions besoin: un service le même jour, sept jours par semaine, à destination de Saint-Jean (Terre-Neuve) et d'Halifax. De plus, je crois pouvoir dire que, dans la plupart des cas, nous accepterions le service des DASH-8 sur courte distance, qui semble sur le point d'être établi.

M. Belsher: Merci, et je voudrais ajouter, monsieur Byrnes, que la majorité des membres du Comité ne viennent pas du Canada central.

M. Byrnes: J'allais . . .

M. Belsher: Je viens du sud de la Saskatchewan et j'habite dans la vallée du Fraser, à une heure de Vancouver. Je suis peut-être le plus près du Canada central. Il y a aussi London (Ontario), qui n'a pas vraiment d'avions à réaction. Elle n'a que des avions à turbopropulseur, je crois—des DASH-7, DASH-8. Votre exposé ne semble pas refléter la mosaïque du pays.

M. Byrnes: Je voulais une fois de plus mentionner qu'on a trop souvent tendance à croire que l'Ontario et le Québec ont

[Texte]

the bulk of the service. There is, of course, a specific region of Ontario and Quebec which seems to be getting the bulk of the service. But again, conditions in Newfoundland are a lot different from conditions in most of Ontario. All you have to do is drive across the roads in Newfoundland and you will know what I speak of.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I wish we had of had a map of Newfoundland with some mileages on it as to how far we were going.

Mr. Tobin: We should have gone there.

The Chairman: Mr. Tobin, a short, amplyfying supplementary.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I wanted to ask this question so that the committee be clear. When the witnesses are talking about jet services being essential, it is not just to have the comfort of flying a jet versus the 748. There is an industry that has grown up out of southwestern Newfoundland to the Port aux Basque area, the Stephenville area, and that is moving fresh fish product down to Los Angeles, down to the United States. It is something that has not occurred previously in the last few years in western Newfoundland, and something which will be lost as a new industry. We have one company operating 99% of its product out of the Port aux Basque region—King Fisheries—as a result of that jet freight service. That will be lost in a deregulated environment where theoretically you reduce the 748 service. I think that is the point that has to be made.

The Chairman: Thanks for making that point, Mr. Tobin.

Mr. Byrnes and Mr. Burnham, thank you very much for coming. We are here for this exercise to get the views of people like yourselves, especially from the periphery. I thought your brief was very interesting. Thank you very much for appearing.

Mr. Byrnes: Thank you.

Mr. Burnham: Thank you.

The Chairman: The next witness we have, colleagues, is Professor Dana, who has circulated a transportation paper, and I welcome Professor Dana to the table.

Professor, I guess you have seen sort of the format we are following. It has been suggested that you give an overview which would be less than 10 minutes, and then questions and answers. Thank you very much.

Professor Léo Paul Dana (Acadia University): Mr. Chairman, members of the committee, and ladies and gentlemen, I would like to thank you for taking time to listen to me. Usually my students come to me only when there are credits to be obtained for listening. Although I have no exams for college credits, I do have the survey. I administer to 700 people asking their opinions on the transportation industry.

[Traduction]

le gros du service. Bien sûr, une partie de l'Ontario et du Québec semble bénéficier de la plus grande part du service. Mais là encore, les conditions à Terre-Neuve sont loin d'être les mêmes que celles de la plus grande partie de l'Ontario. Il suffit de rouler sur les routes de Terre-Neuve pour comprendre ce dont je parle.

M. Belsher: Monsieur le président, j'aimerais bien qu'on ait une carte de Terre-Neuve indiquant les distances entre divers endroits.

M. Tobin: Nous aurions dû y aller.

Le président: Monsieur Tobin, une brève question supplémentaire, pour préciser les choses.

M. Tobin: Monsieur le président, je voulais poser cette question afin que le Comité soit fixé. Lorsque les témoins affirment que les services d'avions à réaction sont essentiels, ce n'est pas seulement parce qu'ils préfèrent le confort des avions à réaction à celui des 748. Il s'est établi dans le sud-ouest de Terre-Neuve, dans la région de Port-aux-Basques et de Stephenville, une industrie qui a pour mission de transporter du poisson frais jusqu'à Los Angeles, aux États-Unis. C'est quelque chose qui ne s'était jamais vu dans l'ouest de Terre-Neuve. Et cette nouvelle industrie se perdrait. Une entreprise de la région de Port-aux-Basques—King Fisheries—expédie 99 p. 100 de son produit grâce au service de transport de marchandises par avions à réaction. On perdrait cette industrie dans un contexte de déréglementation où l'on réduirait, théoriquement, le service des 748. Je crois que c'est là l'argument qu'il faut faire ressortir.

Le président: Je vous remercie de cette observation, monsieur Tobin.

Monsieur Byrnes et monsieur Burnham, je vous remercie beaucoup d'être venus. Nous sommes ici pour connaître les avis de personnes comme vous, surtout de celles qui viennent de régions périphériques. J'ai trouvé votre mémoire très intéressant. Merci beaucoup d'avoir comparu devant le Comité.

M. Byrnes: Merci.

M. Burnham: Merci.

Le président: Notre prochain témoin est le professeur Dana, qui a fait circuler un document sur le transport. Je voudrais lui souhaiter la bienvenue à la table.

Professeur, je crois que vous avez pu vous faire une idée de la façon dont nous procédons. On a proposé que vous nous donniez un aperçu de moins de dix minutes, qui sera suivi d'une période de questions et réponses. Je vous remercie beaucoup.

M. Léo Paul Dana (professeur, Université Acadia): Monsieur le président, membres du Comité, mesdames et messieurs. J'aimerais vous remercier de prendre le temps de m'écouter. Habituellement, mes étudiants ne viennent me voir que s'ils peuvent obtenir des crédits en m'écouter. Je n'ai pas d'exams donnant droit à des crédits universitaires, mais j'ai les résultats de l'enquête. J'ai fait un sondage d'opinion auprès de 700 personnes sur l'industrie des transports.

[Text]

Deregulation in the United States has made some Canadians aware of potential benefits of low prices, frequent service and choice of carrier made possible through deregulation. Lower prices allow people to fly more, people who could not afford to fly otherwise. This increased demand, thanks to lower prices, has made possible high frequency of service. *The Gazette* newspaper in Montreal sometime ago noted that 10,000 Canadians per day were crossing the border to the United States to obtain the lower fares.

Earlier this afternoon it was mentioned that different parts of Canada were benefiting more than others from deregulation. In my paper, I note that local carriers, commuter carriers, for example, in an environment of less regulation were contributing significantly to social and economic development.

Somebody suggested that the turbo-prop might be a step backward. I would like to remind everybody that the DC-9, which is used today, is technology which started out in 1964, and it has been flying with Air Canada since 1965. The DASH-7 has much more modern technology.

Looking at the DC-9, which would operate from Halifax to Yarmouth, because of its size it would operate with many empty seats and would allow frequency of only once a day. Something like a DASH-7 would allow a more frequent number of flights. We also note the lack of safety, which perhaps could arise from commuter aviation. Jet engines ingest birds easily, but they digest them poorly. A couple of years ago, a Canadian Pacific 737 ingested some Canadian geese and crashed due to that cause, whereas a DASH-7, a DASH-8, a 748, a Saunders ST-27, would not have had such an accident.

• 1440

I asked Canadians their priorities. I analysed it in the paper, according to citizenship and integration.

Integration is a field which has not been talked about very much in the past. Yes, it is true that some people would prefer not to take a commuter aircraft. Perhaps for these people, the solution would be to have an integrated ground-to-air transport system. This is history in Europe. It is common in Germany, for example, where the small towns either have turbo-prop service, or a ground link, which will transport the people to the airport, under airline name, airline flight number and airline crew. The same is true in the United Kingdom, where you have co-ordination between ground and air modes. People who prefer not to take a turbo-prop aircraft will have the option of an integrated surface fare structure and connections.

Based on the analysis of 700 persons, I would like to thank McGill University for lending me the use of their computer, and I have come up with several suggestions which might be considered in formulating transportation policy.

[Translation]

La déréglementation aux États-Unis a sensibilisé certains Canadiens aux avantages éventuels de prix peu élevés, des vols fréquents et du choix du transporteur que rend possible la déréglementation. Grâce à la diminution des prix, les gens peuvent prendre l'avion plus souvent, ce qu'ils ne pourraient faire autrement. Cette augmentation de la demande découlant d'une baisse des prix a rendu possible l'augmentation de la fréquence des vols. La «Gazette» de Montréal rapportait il y a quelque temps que 10,000 Canadiens par jour traversent la frontière américaine pour bénéficier des tarifs moins élevés que pratiquent nos voisins.

Plus tôt cet après-midi, on a mentionné que différentes régions du Canada bénéficient plus que d'autres de la déréglementation. Dans mon exposé, je fais remarquer que les transporteurs locaux, les transporteurs de troisième niveau, par exemple, contribuent pour beaucoup au développement social et économique lorsqu'il y a moins de règlements.

Quelqu'un a dit que le service par avions à turbopropulseur pourrait constituer un retour en arrière. Je voudrais rappeler à tous que la technologie des DC-9, qu'on utilise aujourd'hui, date de 1964 et qu'Air Canada utilise cet avion depuis 1965. Le DASH-7 est beaucoup plus moderne.

Un DC-9 assurant le service d'Halifax à Yarmouth aurait de nombreuses places vides en raison de sa taille, si bien qu'un vol par jour seulement serait possible. Un avion comme le DASH-7 permettrait un plus grand nombre de vols. On a aussi parlé du manque de sécurité lié à l'utilisation de transporteurs de troisième niveau. Les avions à réaction ingèrent les oiseaux facilement, mais ils les digèrent mal. Il y a quelques années, un 737 du Canadien-Pacifique a ingéré des bernaches du Canada et s'est écrasé. Cet accident ne se serait pas produit si l'avion avait été un DASH-7, un DASH-8, un 748 ou un Saunders ST-27.

J'ai demandé aux Canadiens d'indiquer leurs priorités. J'ai analysé les réponses dans mon exposé, selon la citoyenneté et l'intégration.

L'intégration est un domaine dont on n'a pas beaucoup parlé dans le passé. Oui, il est vrai que certaines personnes préféreraient ne pas prendre les petits avions. Dans ces cas, il se peut que la solution soit l'établissement d'un réseau de transport intégré terre-air. Cela existe depuis longtemps en Europe. C'est chose courante en Allemagne, par exemple, où les petites villes ont un service par avion à turbopropulseur ou un mode de transport terrestre pour amener les gens à l'aéroport, service qui fonctionne par nom de compagnie aérienne et numéro de vol de la compagnie et qui est assuré par le personnel de la compagnie. Il en est de même au Royaume-Uni, où les modes terrestre et aérien sont coordonnés. Les gens qui préfèrent ne pas voyager dans un avion à turbopropulseur auront le choix d'un réseau terrestre intégré, ayant ses propres tarifs.

En me fondant sur l'analyse des réponses des 700 personnes—j'aimerais remercier l'Université McGill qui m'a permis d'utiliser son ordinateur—j'ai imaginé plusieurs propositions que l'on pourrait examiner dans la formulation d'une politique des transports.

[Texte]

The Chairman: This is the middle of your brief you are at now, and you are just going to give us the highlights?

Prof. Dana: Yes. The first one is restructuring of civil aviation to a well-defined integrated systems. Eastern Provincial has chosen to drop certain routes. This will allow opportunities for other Canadians wishing to enter these routes. Some airlines may specialize in international traffic, others may specialize in transporter or traffic between major cities in the country. In my personal opinion, I think the integration of commuter carriers, as well as surface modes, will very much be a potential benefit.

My second item is the use of Canadian-built planes. Presently, the most common planes used in Canada include the 727, 737, DC-9, all of which are American built, primarily for American and international traffic. Their primary purpose was not to cater to smaller centres.

I outlined the advantages of the DASH-7 which is being used in Asia, Europe and Australia, and the DASH-8, which is coming out with the newest technology, not even available on the 757 and the 767.

I also looked into the business segment. Whereas we consider the possibility of STOL planes, such as the Twin Otter and DASH-7, one item which has not been considered very much in the past, although it is in use in the United States, is amphibian service.

In a country such as Canada, with so many lakes, rivers, and many cities and smaller towns on lakes and rivers, one possibility would be to make passenger use of the Canadair amphibians, which can take off from a very short strip of water or land on a very short runway.

My third point is integration, and I emphasize the concept of intermodal, which I have studied in Europe and find extremely successful.

• 1445

Sometimes we say a route is not able to have enough traffic to warrant a larger aircraft. I find that there is a very strong correlation among the 700 respondents. Between Halifax and Yarmouth, for example, very few people fly this flight. Therefore, there is a frequency of one a day. If the price were lowered, more people would come and fly it. But increasing the size of the market would allow more people access to this transportation. We would be able to fill planes, such as the DASH-7 with higher frequencies, several during the day. By doing so, this would in turn increase the frequency of use by people.

For example, somebody from Halifax having to do business in Yarmouth would find it inconvenient to take the afternoon flight to Yarmouth, spend a night in the hotel, do business in Yarmouth, spend another night in the hotel, then take the flight from Yarmouth to Halifax leaving on the third morning. A frequent service by such a plane as the DASH-7 or an amphibian, which would take off from a strip of water beside the Halifax Harbour, would offer the convenience of being

[Traduction]

Le président: Vous en êtes au milieu de votre mémoire. Vous allez nous en donner les points saillants seulement?

M. Dana: Oui. Le premier est la restructuration de l'aviation civile en système intégré bien défini. Eastern Provincial a décidé d'abandonner certaines routes. Cela donnera à d'autres transporteurs canadiens la chance d'entrer sur ces marchés. Certaines compagnies aériennes pourront se spécialiser dans les vols internationaux, d'autres dans le transport entre les grandes villes du pays. Selon moi, l'intégration des transporteurs de troisième niveau ainsi que des modes de transport terrestres présentera beaucoup d'avantages.

Mon deuxième point concerne l'utilisation d'avions de construction canadienne. À l'heure actuelle, les avions les plus communs au Canada comprennent le 727, le 737 et le DC-9, qui sont tous des avions de construction américaine et qui servent surtout aux vols vers les États-Unis et internationaux. Leur but premier n'était pas de desservir les petits centres.

J'ai décrit brièvement les avantages du DASH-7, qu'on utilise en Asie, en Europe et en Australie, et du DASH-8, qui comprend la technologie de pointe que n'offrent même pas les 757 et les 767.

J'ai aussi considéré le secteur commercial. Bien qu'on ait songé à la possibilité des avions à décollage et atterrissage courts, comme le Twin Otter et le DASH-7, on n'a pas beaucoup étudié dans le passé les avantages du service amphibie, pourtant utilisé aux États-Unis.

Dans un pays comme le Canada, où les rivières et les lacs sont abondants et où de nombreuses villes, grandes et petites, sont situées à proximité de lacs et de rivières, on pourrait peut-être utiliser pour le transport des passagers les amphibies de Canadair, qui n'ont besoin que d'une très courte étendue d'eau pour décoller ou d'une très courte piste pour atterrir.

Mon troisième point est l'intégration, et je mets l'accent sur le concept d'intégration intermodale, que j'ai étudié en Europe et qui donne d'excellents résultats.

Nous disons parfois qu'une route ne peut être assez fréquentée pour justifier un plus gros appareil. Je trouve qu'il y a une très forte corrélation parmi les 700 répondants. Par exemple, il y a très peu de personnes sur le vol d'Halifax à Yarmouth. Par conséquent, il n'y a qu'un vol par jour. Si l'on baissait les prix, un plus grand nombre de personnes le prendrait. Mais en augmentant la taille du marché, on met ce mode de transport à la portée de plus de personnes. Nous pourrions remplir des avions, tels que le DASH-7, surtout en ayant des vols plus fréquents, soit plusieurs fois par jour. Cela entraînerait par ailleurs une augmentation de la fréquence d'utilisation.

Par exemple, pour une personne d'Halifax qui a affaire à Yarmouth, il n'est pas pratique de prendre l'avion à destination de Yarmouth l'après-midi, de passer la nuit à l'hôtel, de vaquer à ses affaires à Yarmouth, de passer une autre nuit à l'hôtel, et ensuite de prendre l'avion de Yarmouth, pour Halifax le matin du troisième jour. Un service comportant des vols fréquents, assuré par un avion comme le DASH-7 ou un appareil amphibie, capable de décoller d'un plan d'eau près du

[Text]

close to downtown and the convenience of higher frequency, made possible by the lower fares.

My fifth point is that of domestic regulation and the barriers to entry. People from communities sometimes have complained that there is only one airline or only two airlines and that service is being cut back. By allowing the creative people of Canada to look at the needs of the people and to fulfil the demands, which is the basic concept of marketing, deregulation has allowed in the United States over 100 new successful airlines.

Another point, perhaps a marginal one, would be the penetration by Canadian carriers to the United States and the broadening of the service line.

I will be very happy to entertain questions.

The Chairman: Thank you very much, Professor Dana. This is a very interesting brief. I just want to let you know, as I have told other witnesses earlier today, while you have not gone over it in detail, there is a lot of detail in it. It is going to be part of the record, which our staff will be analysing. Right now it is an oral question time.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I want to thank Professor Dana for his brief and for his presentation here this morning. There was a lot of very useful material, and certainly some examples and information can be drawn from your work with the U.S. experience.

I want to ask you, Professor Dana, from the outset—in either case the information is relevant . . . It occurs to me in looking at your brief that this is an analysis of deregulation, the U.S. experience and what we in Canada can learn from that experience, rather than an analysis of what deregulation would mean for Atlantic Canada per se. You made reference to commuter aircraft and to the classic history of airlines, such as EPA, for example—I see Mr. Harry Steele in the room—which acquired level one carriers in an attempt to service level two routes and which subsequently found that the solution to their problems was to attempt to expand their operations out of the Maritimes into a level one service. I find it a very interesting observation.

I want to ask you, first of all, whether your analysis was done primarily to examine the impact of deregulation on Atlantic Canada, or whether it was an academic exercise looking at deregulation for the country as a whole.

Prof. Dana: It was primarily for the purpose of applying the mistakes which had been done by the United States with regards to the smaller towns, and trying to correct for it on the eastern Canadian market especially.

Mr. Tobin: Okay. I do not disagree with you that certain routes are not viable or profitable if you are going to have jet

[Translation]

port d'Halifax, aurait l'avantage d'être sutué près du centre-ville et d'offrir des départs plus fréquents, grâce à des tarifs moins élevés.

Mon cinquième point porte sur la réglementation nationale et les obstacles à l'entrée. Les résidents des collectivités se plaignent parfois de ce qu'il n'y a qu'une ou deux lignes aériennes et qu'on réduit le service. En permettant aux gens créateurs du Canada d'étudier les besoins de la population et de répondre à la demande, ce qui constitue le principe de base de la commercialisation, la déréglementation a permis l'établissement aux États-Unis de plus de 100 nouvelles lignes aériennes rentables.

Un autre point, qui est peut-être marginal, se traitait la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens et l'élargissement de la gamme des services.

Je serais très heureux de répondre aux questions.

Le président: Merci beaucoup, professeur Dana. Vous avez un mémoire très intéressant. Je veux simplement vous signaler, comme je l'ai déjà dit à d'autres témoins aujourd'hui, qu'il contient beaucoup de détails même si vous ne l'avez pas passé en revue de façon détaillée. Il sera versé au compte rendu, que notre personnel analysera. Pour l'instant, nous avons des questions à vous poser.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens à remercier le professeur Dana de son mémoire et de son exposé de ce matin. Il y avait beaucoup d'information très utile, et nous pouvons certainement tirer des exemples et des renseignements de vos travaux relatifs à l'expérience américaine.

Je veux vous demander, professeur Dana, dès le départ—de toute façon, les renseignements sont pertinents . . . Je constate en examinant votre mémoire qu'il s'agit d'une analyse de la déréglementation, de l'expérience américaine et des leçons que le Canada peut en tirer, plutôt que d'une analyse de ce que la déréglementation signifierait pour les régions de l'Atlantique mêmes. Vous avez parlé des avions de troisième niveau et de l'histoire classique des lignes aériennes, telles que l'EPA, par exemple—je vois que M. Harry Steele est dans la salle—qui ont fait l'acquisition de transporteurs de premier niveau pour essayer de desservir des routes de deuxième niveau et qui ont fini par constater que, pour résoudre leurs problèmes, il leur faudrait essayer de transformer leurs opérations en un service de premier niveau débordant les Maritimes. Cette observation me paraît très intéressante.

Je voudrais vous demander, en premier lieu, si vous avez fait cette analyse essentiellement dans le but d'examiner les effets de la déréglementation sur les régions de l'Atlantique, ou s'il s'agissait d'une étude théorique de la déréglementation pour l'ensemble du pays.

M. Dana: Elle visait essentiellement à étudier les erreurs qui ont été faites aux États-Unis en ce qui concerne les petites villes, et à permettre de les prévenir dans le cas du marché de l'Est du Canada en particulier.

M. Tobin: Très bien. Je ne conteste pas que certaines routes ne sont ni viables ni rentables si elles sont desservies par des

[Texte]

carrier service and if the jets are going to be flying half empty and losing money. I do not disagree with this at all. You cannot service every route with jet carrier service. On the other hand, I cannot help but think, if there is not an appropriate mix of air service in certain regions or provinces, then you automatically eliminate certain economic possibilities for the region.

• 1450

One of the examples that was put forward by the previous witness was this relatively new economic activity that sprang up in western and southwestern Newfoundland in moving fresh fish product via Montreal down to Los Angeles and elsewhere in the United States. Now without some mix, some jet carrier service, that kind of economic activity, that kind of potential could not be explored. How do you address, first of all, not only passenger service and cost and convenience, but also your industry in so far as it relates to the possibilities of new economic activity being developed? Do you address that point at all in your studies?

Prof. Dana: I find the solution for that in the principle of the hub and spoke, which has proven to be quite successful, especially among newer carriers. Major carriers—Eastern Provincial, for example—will bring their traffic from eastern Canada to Halifax and then beyond. In the United States, important hubs are Chicago, Atlanta, Kansas City. In Europe we also have our hubs, and in Australia the same. By keeping Halifax the hub, we could have several turbo-props a day from western Newfoundland to Halifax connecting with several jets west per day, as opposed to waiting all day long to have only one jet and the fish are waiting meanwhile.

Mr. Tobin: Professor, you will have to excuse my smile, but Mr. Steele is in the background, and with his experience in dealing with people of western Newfoundland he is grinning as you make your comments. He is grinning from his memory. I am sure, of some of the debates he has had.

I want to ask you one other question, Professor Dana. It was suggested by APEC this morning—and they certainly did not suggest it as a result of having done any strict analysis, but again it was a considered opinion—that while in theory deregulation of the airline industry, easy entry and exit within 60 days, true unfettered competition on route by route by route versus a total licence structure should mean lower prices or at least stabilized prices on the high-volume routes. The belief was by the gentlemen who spoke from APEC that on the low-volume routes into the rural communities, where true cost is being reflected versus cross-subsidization, we might see an increase in rates. That seems to fly in the face of the kind of submission you are making. Would you care to comment on that?

[Traduction]

avions à réaction qui décollent à moitié vides et perdent de l'argent. Je ne le conteste nullement. On ne peut pas se servir d'avions à réaction pour chaque route. Pourtant, je ne peux pas m'empêcher de penser que, si certaines régions ou provinces ne bénéficient pas d'une combinaison appropriée de services aériens, elles sont automatiquement privées de certaines possibilités économiques.

Le témoin précédent a cité notamment en exemple une activité économique d'origine relativement récente qui est née dans l'ouest et le sud-ouest de Terre-Neuve, soit le transport de poisson frais, via Montréal, vers Los Angeles et d'autres endroits des États-Unis. Sans combinaison des services aériens, sans avions à réaction, ce genre d'activité économique, ce genre de potentiel ne pourraient être explorés. Comment envisagez-vous, en premier lieu, non seulement le service-voyageurs, le coût et les avantages pratiques, mais aussi votre industrie dans la mesure où elle est reliée aux possibilités de créer de nouvelles activités économiques? Avez-vous abordé ce point de quelque façon dans vos études?

M. Dana: Je crois que la solution à ce problème réside dans le principe de la plaque tournante, qui s'est révélé très efficace, surtout parmi les nouveaux transporteurs. Les grands transporteurs—*Eastern Provincial*, par exemple—amèneront leur clientèle de l'est du Canada à Halifax et au-delà. Aux États-Unis, Chicago, Atlanta et Kansas City sont d'importantes plaques tournantes. Nous en avons aussi en Europe, ainsi qu'en Australie. Si Halifax demeure la plaque tournante, nous pourrions prévoir plusieurs vols par jour d'avions à turbopropulseur en partance des régions de l'ouest de Terre-Neuve et à destination de Halifax, avec possibilité de correspondance avec plusieurs avions à réaction à destination de l'Ouest chaque jour, plutôt que d'attendre toute la journée le seul avion à réaction prévu, quitte à laisser attendre le poisson.

M. Tobin: Professeur, je vous prie d'excuser mon sourire. M. Steele est dans la salle et, à cause de son expérience auprès des gens de l'ouest de Terre-Neuve, il sourit en entendant vos commentaires. Il sourit, j'en suis sûr, en pensant à certains des débats qu'il a dû soutenir.

J'ai une autre question à vous poser, professeur Dana. Les représentants du CEPA ont affirmé ce matin—et ils ne s'appuyaient certainement pas sur des analyses rigoureuses, mais il s'agissait quand même d'une opinion mûrement réfléchie—que, même si la déréglementation de l'industrie aérienne, la facilité d'entrée et de sortie dans un délai de 60 jours et la véritable libre concurrence route par route plutôt qu'une structure fondée sur des permis globaux devraient en principe entraîner une baisse des prix ou, tout au moins, la stabilisation des prix sur les routes à volume élevé, les personnes qui ont parlé au nom du CEPA étaient d'avis que, dans le cas des routes à volume peu élevé reliant les collectivités rurales, où les prix réels sont reflétés par rapport à l'interfinancement, nous pourrions voir les tarifs augmenter. Cette opinion semble aller à l'encontre du genre de mémoire que vous présentez. Auriez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

[Text]

Prof. Dana: It is true that when we are talking of a 748 flying below capacity the cost per capita would be higher. However, when we have an elastic service . . . I will quote here the example that is being used by a corporation called PBA, Provincetown-Boston Airways. The marketing of the services is very special, in that unlike a product it cannot be stored for future use. By having a mix of fleet—for example, Twin Otter, a DASH-7, a DASH-8—depending on the amount of freight we have or the quantity of people, we can use the appropriate fleet for that time of year or that time of week or that time of day. When one makes a reservation, for example, to Jacksonville, Florida, with PBA they will have their passenger list compiled the night before. If they have 50 people they will put up a YS-11; if they have 73 people they will put up a YS-11 or a DC-3.

Mr. Tobin: But Professor Dana, while big American integrated carriers may be able to provide that kind of mix in Jacksonville south of the border, is it realistic to expect that companies operating in markets that are limited to . . . ? I mean, the only way I can see we will get that kind of a mix in Atlantic Canada is to invite those guys to come in and provide the service. I do not see that eastern Canadian-based carriers are going to have the ability to provide that kind of mix based on checking the statistics from the night before as to who is booked. It is wonderful theory, but I do not know how it works in practice.

Prof. Dana: I would also like to suggest that not only must we rely purely on the different fleets, but with our frequency we can play around. If we find that having seven flights a day we have such a percentage of empty seats, we can reduce the frequency to six. I also propose intermodal integration, where bus or another surface mode would be a complement to the air service; again, on the principle of hub-and-spoke.

• 1455

Mr. Benjamin: You concluded that the air system for the nation generally, but more particularly for small communities, will mean, with the increased competition and what not, a reconfiguration of the kind of aircraft flown, the same or better frequencies, lower fares. Is this your conclusion? We have been talking about western Newfoundland today.

Prof. Dana: I believe deregulation, if done carefully, will help not only the people of western Newfoundland but Canadians at large.

Mr. Benjamin: When you say "done carefully", what do you mean by that—that you would limit the number of entries or designate the kind of aircraft to be used, or what?

Prof. Dana: As I explained in the first recommendation, I would gear the entrance to the service they wish to do, to avoid

[Translation]

M. Dana: Il est vrai que dans le cas d'un 748 qui n'est pas rempli à capacité, le coût par personne serait plus élevé. Cependant, quand il s'agit d'un service élastique . . . Je vais citer l'exemple d'une compagnie appelée PBA, *Provincetown-Boston Airways*. La commercialisation de ses services prend un aspect très particulier, puisque, contrairement à ce qui arrive pour les produits, on ne peut les entreposer pour usage futur. En ayant une flotte aérienne variée—par exemple, un *Twin Otter*, un DASH-7, un DASH-8—selon le volume de marchandises ou le nombre de personnes à transporter, nous pouvons utiliser l'appareil approprié selon la période de l'année, le jour ou l'heure. Quand quelqu'un réserve un billet, par exemple pour aller à Jacksonville (Floride), sur PBR, la liste de passagers est établie la veille. S'il y a 50 passagers, la compagnie utilisera un YS-11; s'il y en a 73, elle utilisera un YS-11 ou un DC-3.

M. Tobin: Mais, professeur Dana, les gros transporteurs américains intégrés peuvent peut-être offrir ce genre de variété à Jacksonville de l'autre côté de la frontière, mais est-il réaliste de s'attendre que des compagnies qui fonctionnent dans des marchés limités à . . . ? Je veux dire, il me semble que la seule façon dont nous pourrions obtenir ce genre de variété dans les régions de l'Atlantique consisterait à inviter ces gens à venir s'y installer et offrir le service. Je ne suis pas d'avis que les transporteurs de l'est du Canada pourront être en mesure d'assurer ce genre de variété simplement en consultant les statistiques de la veille pour connaître le nombre de places réservées. C'est une belle théorie, mais je ne sais pas comment on peut la mettre en pratique.

M. Dana: J'aimerais aussi exprimer l'avis que nous ne devons pas compter uniquement sur les différentes flottes aériennes, mais que nous pouvons aussi varier la fréquence des vols. Si nous avons un certain pourcentage de places vides avec sept vols par jour, nous pouvons ramener le nombre de vols à six. Je propose aussi l'intégration intermodale où l'autobus ou un autre mode de transport de surface viendrait compléter le service de transport aérien; selon, de nouveau, le principe de desserte radiale.

M. Benjamin: Vous arrivez à la conclusion que pour l'ensemble du pays, et plus particulièrement pour les petites collectivités, le système aérien signifiera, avec une augmentation de la concurrence et tout ce qui s'en suit, une transformation dans le genre d'avion que l'on utilise, des vols aussi fréquents ou plus fréquents encore et des tarifs plus bas. Est-ce bien cela? Nous avons discuté quelque peu de l'ouest de Terre-Neuve aujourd'hui.

M. Dana: Je crois que si l'on prend toutes les précautions nécessaires dans l'application de la déréglementation, elle sera bénéfique non seulement aux habitants de l'ouest de Terre-Neuve, mais à tous les Canadiens.

M. Benjamin: Quand vous parlez de précautions à prendre, que voulez-vous dire—qu'il faudrait limiter le nombre de permis ou désigner le genre d'avion à utiliser, ou quoi encore?

M. Dana: Ainsi que je l'ai expliqué dans la première recommandation, j'attribuerais le permis selon le service

[Texte]

a commuter wishing to acquire 1011s for cross-country and abandoning its local service. I would like each one to specialize well into an integrated hub-and-spoke system. For example, from Fredericton to Augusta, Maine, which is a couple of hours' drive, the way one would fly it would be from Fredericton to Halifax, from Halifax to Montreal, from Montreal to Boston, and then back up. The existence of smaller carriers with the proper equipment for that, such as the Twin Otter, which I think would be ideal on that route, would make business that much easier, as well as leisure travel.

Today, according to the results from our survey, many people are driving as an alternative to flying because of the price. When price is reduced, they will be willing to fly.

Mr. Benjamin: But the experience has been that when a price war is on, it does not matter what it is, gasoline or air fares or anything else, they hit bottom and then they start going back up again. Is that not inevitable?

Prof. Dana: Such technology as the DASH-7 offers us enables small companies starting out to make a healthy profit with a very low break-even point.

Mr. Benjamin: I agree with you that we should have integrated fares and schedules and common usage of terminals and stations, ticketing, and so forth to cut down operation and administrative costs and for the convenience of the public. But how do you envisage this happening? You have suggested a reordering of the airlines specializing in certain kinds of traffic to certain sizes of markets. How do you visualize this happening? Would it have to be done by a new air transport committee or air traffic board? Or are you just going to leave it to see if it . . . you will throw a deck of cards in the air and see how they all land?

Prof. Dana: When we look at the literature on the concept of free enterprise, we have the concept that business people, entrepreneurs, creative people with initiative, will seek needs for which there is no present supply. If we allow easy entrance, or easier entrance, into the industry, I believe people from western Newfoundland, for example, as a response to the need for transportation will create an efficient transport system.

Mr. Benjamin: Well, what would you do about some entrepreneur using some imagination and giddyap in servicing that kind of an area, and he is getting his service well established and he starts making a buck and somebody else moves in to try to get a piece of the action and they both go broke?

Prof. Dana: First of all, I wish to stress that I would by no means wish to deregulate safety.

Mr. Benjamin: I am not talking about safety. I am talking about survival of somebody who does build up a good little

[Traduction]

requis, pour éviter qu'un transporteur qui assure une navette ne puisse s'équiper de 1011s qui lui permettraient d'offrir un service à l'échelle nationale et de délaisser son service local. Je souhaiterais que chaque transporteur se spécialise dans un système radial intégré à l'image moyeu-rayons. Par exemple, de Fredericton à Augusta, dans le Maine, qui est à environ deux heures de route, l'avion pourrait aller de Fredericton à Halifax, de Halifax à Montréal, de Montréal à Boston, et suivre l'itinéraire inverse au retour. La présence de plus petits transporteurs dotés de l'équipement adéquat pour un tel service, comme le Twin Otter, qui serait, à mon avis, l'appareil idéal pour un tel itinéraire, faciliterait beaucoup les choses, de même que les voyages d'agrément.

Aujourd'hui, selon les résultats de l'enquête que nous avons menée, bien des gens préfèrent utiliser leur automobile plutôt que l'avion à cause du prix. Si le prix diminue, ils voudront davantage utiliser l'avion.

M. Benjamin: Mais l'expérience a montré que lorsque l'on se livre à une guerre des prix, que ce soit des prix de l'essence, des tarifs aériens ou de quoi que ce soit d'autre, ils descendent très bas et recommencent ensuite à grimper. Cela n'est-il pas inévitable?

M. Dana: Le DASH-7, avec le seuil de rentabilité très bas qu'il offre, permet aux petits transporteurs à leur début de réaliser de très bons profits.

M. Benjamin: Je suis d'accord avec vous qu'il faudrait que les tarifs et les horaires soient intégrés et qu'il faudrait mettre en commun les aéroports, et la billetterie qui existent déjà, et le reste, pour réduire les frais d'exploitation et d'administration et offrir un meilleur service aux voyageurs. Mais comment croyez-vous que cela soit possible? Vous avez suggéré de réorganiser les transporteurs aériens qui se spécialisent dans certains types de service qu'ils offrent à certaines clientèles. Comment voyez-vous cela? Faudrait-il confier la tâche à un nouveau comité des transports aériens ou à une nouvelle commission de la circulation aérienne? Allons-nous nous contenter de nous en remettre au hasard?

M. Dana: Les nombreux écrits sur la libre entreprise nous apprennent que les gens d'affaires, les entrepreneurs, des personnes créatives et pleines d'initiatives, sont sans cesse à la recherche de besoins pour lesquels il n'existe encore aucune offre. Si nous permettons d'entrer plus facilement dans l'industrie, je crois que les gens à l'ouest de Terre-Neuve, par exemple, vont mettre sur pied un système de transport efficace pour répondre à la demande.

M. Benjamin: Que diriez-vous si un entrepreneur diligent lancé dans une telle région et parvenu à s'y établir, et à faire de l'argent, voyait tout à coup un concurrent s'emparer d'une partie de sa clientèle et que tous deux fassent faillite?

M. Dana: Tout d'abord, je désirerais insister sur le fait que je ne voudrais aucunement voir déréglementer la sécurité.

M. Benjamin: Je ne parle pas ici de sécurité, je parle de la survie d'une personne qui lance une petite compagnie aérienne,

[Text]

airline and gets it going well, and making money. With the ease of entry and exit, somebody else can come in and just cream the gravy off the top for a few months, and go away.

Prof. Dana: Somebody else with good business principles, hopefully our college graduates whom we try to lecture to, would not try to attempt a market without a market study. If the present service would saturate demand, nobody usually tries to enter the market wherever there has been new entrances, where there has been insufficient service for the available demand.

Mr. Benjamin: Are you aware of the research by the Consumer's Federation of America—their down there? This is the largest such organization in the United States. Are you aware of this? Have you had a chance to look at it, or . . .

Prof. Dana: Yes.

Mr. Benjamin: Do you remember where in one

There does appear to have been a reduction in service to small cities. Fares are higher, flights are less frequent and available seats are fewer. The average small community in the U.S. air transport system has generally had the worst of all worlds, since airline deregulation. Departures have decreased, seats have decreased, passengers have decreased, flights have decreased and the fares have increased at a rapid rate.

Prof. Dana: This is why I looked at the American example.

Mr. Benjamin: Then, would not the situation be even worse in Canada, because of the larger geography and smaller population and many more smaller communities?

Prof. Dana: This is why I proposed the concept of inter-modal integration as a substitute, which . . .

Mr. Benjamin: How can you bring out without ordering them to do it? How do you get Air Canada, Little Cedar Airlines, VIA Rail and Colonial Bus Lines and Greyhound Bus Lines, to integrate schedules and provide a cross-section of service that would suit every particular place in the country? How are you going to get them to do it? You mean to tell me they are going to get together voluntarily?

Prof. Dana: When they see that there is profit for them, it is incentive for them to get together.

Mr. Benjamin: Yes, but they are busy competing with each other, they keep telling us. They are not about to have—you know, you used to be able to buy inter-line tickets from one mode to the other and you could do it at one place. You did not have to go to three different outfits to get your ticketing and get your baggage looked after. Now, in the so-called name

[Translation]

la fait bien marcher et réalise des profits. Si les critères d'entrée et de sortie sont assouplis, quelqu'un d'autre peut entrer sur le marché, assurer les services les plus lucratifs pendant quelques mois, puis s'en aller.

M. Dana: Si cette deuxième personne se base sur de bons principes commerciaux, et je pense ici aux étudiants auxquels nous enseignons, elle ne chercherait pas à se lancer avant d'avoir fait faire une étude de marché. Si un nouveau service risque de saturer le marché, personne ne cherche normalement à assurer ce service. Là où de nouveaux venus se lancent sur le marché, c'est parce que les services existants ne suffisent pas à la demande.

M. Benjamin: Êtes-vous au courant des recherches réalisées par la *Consumer's Federation of America* et notamment des huit études qu'elle a fait faire? Êtes-vous au courant de l'expérience américaine? Il s'agit de la plus grande organisation de ce genre aux États-Unis. Le saviez-vous? Avez-vous eu l'occasion d'examiner ces recherches, ou . . .

M. Dana: Oui.

M. Benjamin: Vous rappelez-vous ce passage d'une des études qui vient d'être publiée:

Il semble que le service aux petites villes ait connu une certaine réduction. Les tarifs sont plus élevés, les vols sont moins fréquents et le nombre de places disponibles, moins nombreuses. Depuis la déréglementation des compagnies aériennes, les petites villes des États-Unis bénéficient en moyenne de services aériens moins satisfaisants. Le nombre de départs a diminué, de même que le nombre de places, le nombre de passagers et le nombre de vols, tandis que les tarifs, eux, ont augmenté à un rythme accéléré.

M. Dana: C'est bien pourquoi j'ai examiné l'expérience américaine.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas que la situation sera encore pire au Canada, étant donné que notre pays est plus vaste, qu'il compte moins d'habitants et qu'il s'y trouve un bien grand nombre de petites localités?

M. Dana: C'est la raison pour laquelle j'ai avancé l'idée de l'intégration intermodale, qui . . .

M. Benjamin: Comment peut-on réaliser une telle intégration sans ordonner aux entreprises concernées d'oeuvrer dans ce sens? Comment comptez-vous demander à Air Canada, Little Cedar Airlines, VIA Rail, Colonial Bus Lines et Greyhound Bus Lines d'intégrer leurs horaires et d'offrir toute une gamme de services qui conviendront à toutes les localités du Canada? Comment comptez-vous les amener à cette situation? Pensez-vous vraiment qu'ils le feront volontairement?

M. Dana: Dès qu'ils se rendront compte qu'ils peuvent réaliser des profits, ils seront encouragés à le faire.

M. Benjamin: Oui, mais, comme ils nous le répètent constamment, ils sont trop occupés à se faire concurrence. Ils ne sont pas sur le point de . . . Il était un temps où l'on pouvait acheter des billets inter-lignes valables sur plus d'un mode. Il n'y avait pas besoin de se rendre à trois organismes différents pour acheter des billets et faire enregistrer ses bagages.

[Texte]

of competition, you cannot get VIA Rail and the bus companies to co-operate. You cannot get VIA Rail and bus companies to integrate their schedules with the airlines and vice versa.

Prof. Dana: This is why I have been trying to promote the concept of hub and spoke, whereas the bus could be a hub to the train, the bus/train together. One would be the hub for the other spokes coming in.

Mr. Benjamin: Fine, I agree with that, but how are you going to get them to do it? Are you not going to need a regulatory agency to say look, you guys, get together and scratch each other's back in order to provide maximum best service possible to every place in the country. How are you going to get this to happen?

Prof. Dana: Perhaps I believe in the force of the market.

Mr. Benjamin: Force of the market? That is what got us into all this trouble.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, in 30 seconds you will self-destruct.

Mr. Benjamin: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes, Mr. Chairman. I would like to thank you for your very excellent submission. I do not agree that the government has to tell people they serve this community, serve that community, serve the other community, because when you do this, then, you have to pay subsidy. The very thing you were just saying, I have a very definite example of it. You have mentioned you think it would stimulate the dormant market. There are hundreds of people today who would like to use planes, who would like to use buses, if they could have the opportunity, if the price was low enough. There is a whole market out there that is untouched at the present time. I have a community where the only service they had was a taxi, and it cost them \$10 or \$12 to get to their centre. Very few people could go, so the cry came up that there is no market there. A fellow with initiative said that he thought there was a market, so he was going to put in a bus. After going through the highway traffic board, he finally got permission to provide a bus service, largely because of influence of the town council, the centre and so on. Well, golly, his bus is full all the time. Instead of \$10, they now pay \$1.50. So everybody is going to town several times during the week, whereas before only the rich or the very wealthy could go to town.

• 1505

So there is a new market there entirely, not by government regulation but by the initiative of the people. I think we forget

[Traduction]

Maintenant, soi-disant au nom de la concurrence, il est impossible d'obtenir la coopération mutuelle de VIA Rail et des compagnies d'autocars. Il est impossible d'amener VIA Rail et les compagnies d'autocars à coordonner leurs horaires avec ceux des compagnies aériennes et vice versa.

M. Dana: C'est la raison pour laquelle je préconise le principe de la roue, selon lequel un service d'autocar par exemple pourrait collaborer avec le chemin de fer, l'un jouant le rôle de moyen et l'autre, celui des rayons.

M. Benjamin: Très bien, mais comment s'assurer le concours des entreprises de transport? Ne faudra-t-il pas un organisme de réglementation pour inciter ces compagnies à collaborer dans le but d'offrir le meilleur service possible à toutes les localités du pays? Comment comptez-vous réaliser cet objectif?

M. Dana: Peut-être que j'ai confiance dans l'influence des forces du marché.

M. Benjamin: Les forces du marché? Mais c'est ce qui nous a mis dans la fâcheuse position où nous nous trouvons aujourd'hui.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, il ne vous reste que quelques secondes.

M. Benjamin: Fort bien. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Taylor, à vous la parole.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. J'aimerais vous faire tous mes compliments pour votre excellent mémoire. Je ne pense pas comme vous que le gouvernement devrait ordonner aux entreprises de desservir telle ou telle localité, parce que, s'il le fait, il se trouvera obligé de leur verser des subventions. C'est exactement ce que vous venez de dire, j'en ai un excellent exemple. Vous avez indiqué qu'à votre avis cela ranimerait un marché actuellement stagnant. Il y a aujourd'hui des centaines de personnes qui aimeraient bien prendre l'avion ou l'autocar si elles le pouvaient, c'est-à-dire si les tarifs étaient suffisamment bas. Il existe donc un marché important qui n'a pas encore été exploité. Ma circonscription comprend une localité qui n'est desservie que par un taxi, et il faut payer entre 10\$ et 12\$ pour se rendre au centre ville. Peu de gens peuvent se le permettre, ce qui fait que certains en ont conclu qu'il n'existait aucune demande de services de transport. Une personne entreprenante a pensé qu'il y avait une demande et qu'elle pourrait offrir un service d'autobus. Après avoir communiqué avec la Commission de réglementation du trafic routier, il a finalement obtenu l'autorisation d'exploiter un service d'autobus, essentiellement grâce à l'influence du conseil de ville, du centre, etc. Figurez-vous donc que cet autobus est toujours plein. Au lieu de payer 10\$, les passagers ne paient maintenant que 1.50\$. Tout le monde peut maintenant se rendre en ville plusieurs fois par semaine, tandis qu'auparavant seuls les riches et les nantis pouvaient s'y rendre.

Il y a donc un nouveau marché, créé non pas grâce à un règlement du gouvernement, mais à l'initiative des gens. On a

[Text]

that this is a large market out there, lying dormant, a market that will use it if the opportunity presents itself. Is that the type of thing you had in mind when you mentioned stimulating the dormant market?

Prof. Dana: Yes.

Mr. Taylor: One other thing, Professor Dana, in the 700 interviews you had, were these all college students?

Prof. Dana: No.

Mr. Taylor: They came from various communities?

Prof. Dana: Yes. The college students would be approximately 10% of the entire sample.

Mr. Taylor: And they came from various small communities and various occupations.

Prof. Dana: Yes, in proportion to representation. I have a breakdown according to a percentage of business people, self-employed, employee, retired, housewife, etc. It corresponds to a random sample of the population at large.

Mr. Taylor: Yes. What are these conclusions you reach, 50% or 70% of the interviews, or 90%?

Prof. Dana: The price was cited as the most important factor to almost half the people travelling, and already we are choosing an elitist market by interviewing the people travelling. By interviewing the people who are not travelling, we come back to what you said a moment ago with regard to the dormant market. People Express, the company based in Newark, New Jersey, claims that it does not compete with any airline, that it competes with TV, because people who would fly with the airlines are flying. People Express claim they do not take away the share of the major airlines, that they just tell the people, instead of watching TV and going out for dinner, we can take you to this city for almost the same price. In the U.S. example, where people saw that they could go from Boston to see a play in New York for \$24, including airfare, it has very much encouraged this dormant market: Instead of watching TV, let us go to New York.

Similarly, when I asked my students how many people had been to Montreal, very few had. When I asked why, they said they could not afford it since the air fare was \$135 one way. I asked how many would go if the price were, say, \$35, and everybody would go several times a year at that price, making it affordable, allowing the new graduates opportunities to know about Canada, to learn about Canada, to meet other Canadians from other parts, to go into business together.

Mr. Taylor: There is one other point I would like to mention, which was raised by Mr. Benjamin, and that is the

[Translation]

tendance à oublier qu'il existe un grand marché non exploité, un marché qui se servirait volontiers des services offerts. Est-ce de ce genre de chose dont vous parliez lorsque vous avez dit qu'il fallait stimuler le marché non exploité?

M. Dana: Oui.

M. Taylor: Une dernière question, professeur. Les 700 interviews que vous avez tenues étaient-elles toutes avec des étudiants de niveau collégial?

M. Dana: Non.

M. Taylor: Ils étaient de diverses localités?

M. Dana: Oui. Les étudiants de niveau collégial ne représentaient qu'environ 10 p. 100 du groupe.

M. Taylor: Et ces gens venaient de différentes petites localités et avaient diverses professions.

M. Dana: C'est cela, en proportion de leur représentation. J'ai établi une ventilation en pourcentage des gens d'affaires, des travailleurs autonomes, des salariés, des retraités, des femmes au foyer, etc. Cette ventilation correspond à un échantillonnage de la population générale.

M. Taylor: Je vois. Vos conclusions sont-elles basées sur 50 p. 100, 70 p. 100 ou 90 p. 100 des entrevues?

M. Dana: Pour près de la moitié des passagers, le tarif était l'un des facteurs les plus importants. D'ailleurs, nous avons fait preuve d'élitisme en quelque sorte, en interviewant que les gens portés à se déplacer. Si nous avions interviewé les gens qui ne se déplacent pas fréquemment, nous en serions revenus à ce que vous avez dit tout à l'heure au sujet du marché non exploité. La *People Express*, dont le siège social est à Newark, au New Jersey, soutient qu'elle ne fait pas la concurrence à d'autres compagnies aériennes mais bien à la télévision, car les gens qui utiliseraient normalement les compagnies aériennes voyagent quand même. La *People Express* soutient par ailleurs qu'elle n'a fait baisser la cote d'utilisation d'aucune importante compagnie aérienne, car elle ne fait qu'expliquer aux gens qu'au lieu de regarder la télévision et d'aller dîner au restaurant, elle peut, pour le même prix, les emmener à d'autres villes. Par exemple, aux États-Unis, les gens se sont rendus compte qu'ils pouvaient partir de Boston pour New York, où ils pouvaient assister à une pièce de théâtre pour seulement 24\$, billet d'avion compris, ce qui a considérablement stimulé ce marché. Pourquoi regarder la télé quand on peut aller à New York?

De même, lorsque j'ai demandé aux étudiants s'ils avaient déjà visité Montréal, très peu d'entre eux ont répondu que oui. Lorsque je leur ai demandé pourquoi, ils m'ont répondu qu'ils n'en avaient pas les moyens étant donné qu'un allé simple en avion coûtait 135\$. Je leur ai demandé combien d'entre eux iraient à Montréal si le prix était, disons, 35\$, à quoi ils m'ont tous répondu qu'ils iraient plusieurs fois par année à ce prix là. Si les tarifs étaient plus abordables, cela donnerait aux nouveaux diplômés, l'occasion de visiter le Canada, d'apprendre à connaître leur pays, de rencontrer des Canadiens d'autres régions, et peut-être même de se lancer en affaires avec eux.

M. Taylor: J'aimerais mentionner un autre point soulevé par M. Benjamin. Il s'agit du recouplement des horaires. Dans le

[Texte]

meshing of timetables. In the instance I mentioned, the taxis would go whenever you wanted to go, but you paid \$10 or \$12. At first, the bus did not meet the Greyhound line, so the people said they wanted to be able to make connections with the Greyhound line. So it came out because the people demanded it, the people requested it, and an entrepreneur gave it because it was his business to do so. I like your idea that the marketplace will decide this, instead of some bureaucrat in Ottawa or Edmonton or Halifax telling you what you have to do.

Prof. Dana: I think the basic advantage to the people of Canada is that they would not have to subsidize such a service. People would be doing things because they want to, and hence benefit all.

Mr. Taylor: I think your study is a real service to this committee and to Canada, and I congratulate you for undertaking it.

Prof. Dana: Thank you very much.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Professor Dana, for your brief. As Mr. Taylor mentioned, you can be sure it will be taken into consideration by the committee and our research people that are involved in the report.

Prof. Dana: Thank you very much for having me. I am available at Acadia University. If anybody would like any clarifications, you may write to me at Acadia University, Wolfville, Nova Scotia.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir.

Our next witness is a representative of the Nova Scotia League for Equal Opportunities.

• 1510

Mr. Orr, we have a copy of your brief to us. I would also like to mention that last week in Winnipeg we met with two members of COPOH who briefed us on your problems, and I guess you realize also that we are under a timeframe here this afternoon with the witnesses. I am not sure if you want to read all your brief or just highlight it, and then we could go right to the questions.

Mr. Raleigh Orr (Chairman, Nova Scotia League for Equal Opportunities): Well, Mr. Chairman, I have just returned from Winnipeg, and I am familiar with the brief of our parent group, COPOH. Mr. Chairman, perhaps you could perhaps give us a timeframe, and we can abbreviate it somewhat.

The Vice-Chairman: If you could, sir, and the shorter you make it, then the more time it allows us for questioning.

Mr. Orr: Very good, Mr. Chairman. It will be presented by both myself and our Provincial Co-ordinator, Paul Shields, who is with me. I will start off by telling you that LEO, as was mentioned, is the provincial affiliate of COPOH, as you know,

[Traduction]

cas que j'ai mentionné tout à l'heure, les taxis partaient quand on voulait, mais il fallait payer 10\$ ou 12\$. Au début, l'autobus ne croisait pas les circuits desservis par Greyhound, et c'est pourquoi les gens ont demandé à pouvoir correspondre avec les autobus de cette compagnie. Ce service a donc été offert parce que le public a fait connaître ses besoins et qu'un entrepreneur a décidé de se lancer en affaires pour dépanner les gens. J'aime bien votre théorie selon laquelle le marché décide des services nécessaires plutôt qu'un bureaucrate à Ottawa, Edmonton ou Halifax.

M. Dana: Le principal avantage pour les Canadiens c'est qu'ils n'auraient pas à subventionner un tel service. Les gens font les choses parce qu'ils le veulent et permettent ainsi à tout le monde d'en profiter.

M. Taylor: Je crois que votre étude sera vraiment avantageuse tant pour le comité que pour le Canada en général, et je vous félicite de l'avoir entreprise.

M. Dana: Merci beaucoup.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le vice-président: Professeur Dana, je vous remercie infiniment de votre mémoire. Comme M. Taylor l'a dit, soyez assuré que le comité l'étudiera et que nos chercheurs participeront aux travaux.

M. Dana: Je vous remercie de m'avoir permis de comparaître. Je suis à votre disposition si vous désirez des précisions. Vous pourrez m'écrire à l'université Acadia, à Wolfville, en Nouvelle-Écosse.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Notre témoin suivant est un représentant de la ligue pour l'égalité d'accès de la Nouvelle-Écosse.

Monsieur Orr, nous avons reçu votre mémoire. Je tiens à mentionner que la semaine dernière à Winnipeg, nous avons rencontré deux membres de la COPOH qui nous ont parlé de vos problèmes. Par ailleurs, vous comprendrez que nous avons un échéancier assez serré à respecter cet après-midi pour ce qui est de l'audition des témoins. Je ne sais pas si vous avez l'intention de lire votre mémoire ou simplement d'en souligner les points saillants, mais après votre exposé, nous passerons aux questions.

M. Raleigh Orr (président, Nova Scotia League for Equal Opportunities): Monsieur le président, je reviens de Winnipeg et je suis au courant de l'exposé de notre groupe parrain, la COPOH. Pourriez-vous nous dire de combien de temps nous disposons afin que nous puissions raccourcir notre exposé en conséquence?

Le vice-président: Ce serait très apprécié. Plus votre exposé sera court, plus cela nous laissera de temps pour les questions.

M. Orr: Très bien. Notre exposé sera fait conjointement par moi-même et notre coordonnateur provincial, Paul Shields, qui m'accompagne. Je veux commencer en vous rappelant que la LEO est un membre provincial de la COPOH, comme vous le savez et nous représentons des gens qui ont diverses déficien-

[Text]

and we are a cross-disability group representing ... I believe that is all in the brief, and I will not go into detail on that.

As you know, whether we are disabled or non-disabled, transportation is a very major concern in our everyday lives. As you know, COPOH has agreed in principle to deregulation, and LEO, our provincial group, has as well. However, we do have some concerns that the end result might be some erosion of some of the many excellent services which we have built up over the years. We have a long way to go yet, but as you know, we have accumulated some services. For example, we see the attendant of a disabled person as an extension of the disabled traveller, and the airlines will give half fare for attendants. As you know, VIA Rail will give full fare for the attendants and so on. That is one example of the services which we have over the years.

Perhaps Mr. Hal Simpson has mentioned to you the Clarris Kelly case, which is mentioned in our brief—Kelly vs. VIA Rail. Ms Kelly was denied transport by VIA Rail because she was not travelling with an attendant. VIA Rail's refusal of service was contested before the Canadian Transport Commission. In ruling in favour of Ms Kelly, the Canadian Transport Commission established four important principles. We, in LEO, consider those to be very, very important. First, there was the right to self-determination. Second, there was one person/one fare, which I have just previously alluded to. Third, there was the equality of access. Fourth, there was the dignity of risk. I will not elucidate on those principles of this decision from the Policy on Transportation of Disabled Persons, because you have it in the brief.

I will turn then to page 3 of our brief, which makes mention of the summary of transportation in Canada. Again, the brief mentions that the past regulation of the transport industry has never enshrined standards of consumer services beyond those policy guidelines. Historically, consumers have been left to determine the level of standards met by a carrier.

Despite the lack of standards, consumers have had an impact on levels of service through formal procedures of complaint and appeal before the Canadian Transport Commission and Transport Canada. To date, this process has seen beneficial results on standards on air travel services, as I have mentioned previously, and in the rail industry as well.

The fact remains that the levels of standards in all modes of the transport industry remain inadequate for a the disabled traveller, I think. Air has the highest standards, yet there remain some problems. I personally experienced a few on my flight from Winnipeg back to Halifax, though I always point out the overall picture, which has been a general improvement.

• 1515

The rail, due to the outcome of the Canadian Transport Commission decision on Clarris Kelly's case 83, has seen an

[Translation]

ces... Mais tout cela se trouve dans le mémoire, alors je n'entrerai pas dans les détails.

Comme vous le savez, que nous soyons déficients ou non, le transport est une partie très importante de nos vies de tous les jours. La COPOH a accepté en principe le système de déréglementation, comme l'a fait la LEO. Toutefois, nous craignons que cette déréglementation n'entraîne une réduction de certains des excellents services que nous avons établis au fil des ans. Nous avons encore bien des croûtes à manger, mais nous avons déjà accumulé quelques services. Par exemple, les compagnons de voyage de personnes déficientes sont considérés comme nécessaires pour assurer les soins de santé de ces personnes. Par conséquent, les compagnies aériennes ne leur font payer que la moitié du tarif. Par ailleurs, Via Rail permettra à ces compagnons de voyager gratuitement. Et la liste est longue. Ce n'est qu'un exemple des services que nous avons acquis au cours des années.

Monsieur Hal Simpson vous a peut-être parlé de l'affaire Clarris Kelly que nous mentionnons dans le mémoire—il s'agit de l'affaire Kelly contre VIA Rail. Via Rail avait refusé à M^{me} Kelly l'accès à ses trains parce qu'elle voyageait seule. M^{me} Kelly a contesté la décision de Via Rail auprès de la Commission canadienne des transports. Dans sa décision d'un engain de cause à M^{me} Kelly, la Commission a établi quatre principes extrêmement importants pour la LEO: tout d'abord, le droit à l'autodétermination; ensuite, le principe d'une personne—un billet, dont je viens de parler, troisièmement, la question de l'égalité d'accès, et, en dernier lieu, le principe de la dignité du risque. Je ne discuterai pas en détail des principes de cette décision en vous parlant de la politique relative aux transports des déficients, car cette politique est incluse dans le mémoire.

Je passerai plutôt à la page 3 du mémoire qui présente un résumé de la situation du transport au Canada. Encore là, le mémoire précise que la réglementation antérieure de l'industrie du transport n'a jamais enchassé de normes relatives aux services aux consommateurs de façon plus précise que ces principes directeurs. Depuis toujours, les consommateurs doivent eux-mêmes fixer les normes que les transporteurs doivent satisfaire.

Toutefois, malgré l'absence de normes, les consommateurs ont eu une influence sur le niveau de services offerts grâce au processus de dépôt de plaintes et d'appels prévus par la Commission canadienne des transports et par le ministère des Transports. Jusqu'ici, ce processus a permis d'améliorer les normes des services de transport aérien, comme je l'ai déjà mentionné, ainsi que des services de transports ferroviaires.

Néanmoins, selon moi, les normes de tous les modes de transport demeurent insuffisantes pour ce qui est des voyageurs déficients. Le transport aérien offre les meilleures services jusqu'ici, mais il y a encore des lacunes. Et j'ai moi-même été victime de certaines de ces lacunes sur le trajet Winnipeg-Halifax, quoique je m'empresse de souligner qu'en général, la situation s'est améliorée.

Par suite de la décision de la Commission canadienne des transports dans l'affaire Clarris Kelly en 1983, il y a eu une

[Texte]

increase in the standards, although there remain some marginal improvements in rural sections and low-volume lines particularly in Nova Scotia. Marine service and intercity bus service continue to remain the lowest level of standards in the industry. We in LEO have been working on those for a number of years. Having mentioned those few points, I will ask our co-ordinator to briefly mention a couple more concerns.

Mr. Paul Shields (Provincial Co-ordinator, Nova Scotia League for Equal Opportunities): Yes, our perspective is that consumers and disabled consumers, especially in Canada, traditionally have had to rely on regulatory agencies like the Canadian Transport Commission to, for instance, entrench the kinds of decisions the CTC made in the Clarris Kelly case in policy statements like the 1983 policy on Transportation of Disabled Persons.

In reviewing *Freedom to Move*, our perspective is that what is not in *Freedom to Move* is at least as important as what is in it. While we in principle support the increased economic benefits of deregulation in the transport industry, we are particularly concerned that some of the removal of the regulatory agency of the CTC may erode the kinds of policies that were put in place with the 1983 policy. In the *Freedom to Move* document, we note there is no discussion of the Transport Policy of Disabled Persons and no discussion of disabled consumers. With regard to rail and marine transport, the discussion in *Freedom to Move* was limited to shipping. It says nothing about passenger services.

We are very concerned about it. If we can deal with air travel, for instance, the *Freedom to Move* document outlines the present policy which includes a 'public convenience and necessity' clause as a qualifying clause of class of entry to air transport. The government proposes to remove the legislated market entry test to PCN in favour of the 'fit, willing and able' requirement.

The document goes on to state that fitness will be measured not by standards of financial or economic viability but by technical competence and safety. Again, the concern of disabled consumers is that we would look to any change in policy or any move toward deregulation of the government to ensure that any entry clause, be it a 'fit, willing and able' or a PCN clause, include at least some discussion of the need for equal access to services, the principles of one person, one fare, self-determination and dignity of risk. To date we have not received—at least not from the discussion in *Freedom to Move*—any indication that those principles will be maintained in a policy on transportation.

In addition, we are concerned that the substitution or the dismantling perhaps of the Canadian Transport Commission and its replacement by a regulatory agency with an increased ministerial role is perhaps a more cumbersome way of ensuring that levels of consumer services are maintained in the industry. If our analysis is correct, it means that disputes of consumer levels of service are done on a case-by-case basis and not on an

[Traduction]

amélioration des normes du transport ferroviaire, bien qu'il reste encore quelques légères améliorations à faire dans les régions rurales et pour les trajets peu fréquentés, particulièrement en Nouvelle-Écosse. Quant aux normes du service maritime et du service d'autocars, elles continuent d'occuper la dernière place de l'industrie. La LEO y travaille depuis des années déjà. Je vais maintenant demander à notre coordonnateur de vous parler de quelques autres problèmes.

M. Paul Shields (coordonateur provincial, Nova Scotia League for Equal Opportunities): Nous estimons qu'au Canada en particulier, les consommateurs et les usagers handicapés ont toujours eu à compter sur les organismes de réglementation comme la Commission canadienne des Transports pour consacrer les principes de décisions comme la décision Clarris Kelly dans des énoncés de politique, comme la politique de 1983 sur le transport des personnes handicapées.

Après avoir examiné le document *Aller sans entraves*, nous avons conclu que ce qu'il passe sous silence est au moins aussi important que ce qui y figure. Si nous croyons à l'accroissement des avantages économiques par suite de la déréglementation de l'industrie du transport, nous craignons que l'élimination des pouvoirs de réglementation de la CCT ne nuise à certaines politiques établies à la suite de la politique de 1983. *Aller sans entraves* ne fait aucune mention de la politique relative au transport des personnes handicapées. En ce qui concerne le transport ferroviaire et maritime, *Aller sans entraves* ne parle que des marchandises. Il n'est aucunement question du service passagers.

Cela nous inquiète énormément. Prenons par exemple le transport aérien. Le document *Aller sans entraves* définit la politique en vigueur qui impose le double critère de «commodité et nécessité publiques» pour la pénétration d'un marché quelconque du transport aérien. Le gouvernement se propose d'éliminer ce test d'entrée sur le marché basé sur la commodité et la nécessité publiques. Les requérants devront plutôt prouver qu'ils sont «prêts, aptes et disposés» à offrir un service.

Le document dit plus loin qu'on ne se fondera plus sur la viabilité économique ou financière, mais bien sur la capacité technique et la sécurité. Encore une fois, en ce qui concerne les usagers handicapés, si le gouvernement a l'intention de modifier les politiques ou de déréglementer l'industrie, il doit s'assurer que tout critère d'entrée, qu'il s'agisse de la preuve établissant que le transporteur est «prêt, apte et disposé» à offrir le service, ou du critère de «commodité et nécessité publiques», doit tenir compte au moins en partie de la nécessité d'assurer l'accès égal aux services, ainsi que des principes d'égalité de traitement, d'autodétermination et de dignité du risque. Jusqu'ici—du moins d'après *Aller sans entraves*—rien ne laisse croire que ces principes seront préservés dans une politique sur le transport.

En outre, nous craignons que la dissolution de la Commission canadienne des Transports ou son remplacement par un organisme de réglementation soumis à un contrôle accru du ministre ne se traduise par un mécanisme plus compliqué pour assurer le maintien des services offerts aux usagers dans ce secteur. Si notre analyse est juste, cela signifiera que les litiges relatifs au niveau de services offerts aux usagers seront réglés

[Text]

industry-wide basis. With all due respect to the present Minister of Transport and to the department, we also recognize that the ministerial role in the appeal process is subject to more political persuasion than the previous regulatory process under the Canadian Transport Commission.

Again, what is a cause of concern for disabled consumers is that the Policy on Transportation of Disabled Persons published by Transport Canada in 1983 came out of the all-party Special Committee on the Disabled and the Handicapped in 1981.

• 1520

That committee's report summarized in 1981 and *Obstacles* alluded to and made many recommendations which were incorporated in the later 1983 policy. That policy was drafted with the intense involvement of disabled consumers across the country, with a good working relationship with the advisory committee. It was instituted by Mr. Mazankowski when he was Minister of State for Transport in the Clark government.

The present Minister of State for Transport, who is responsible for transportation for disabled persons, represented the Canadian Human Rights Commission on that all-parliamentary committee and all-party committee in 1981. While we do not at all mean to jump to conclusions about the government's intentions of deregulation, the failure of *Freedom to Move* to discuss the particular concerns of disabled consumers suggests to us that evidently *Freedom to Move* turns its back on the earlier policy for transportation for disabled persons, and that is a very deep concern of ours.

While we and our national organization provincially and our local affiliates around the province do support the principle of economic deregulation, we are very concerned that there be some regulatory mechanism to ensure levels of standards will be maintained and possibly increased, because certainly there is need for increase. The overwhelming historical evidence is that voluntary compliance with the industry is not sufficient. A case in point in Nova Scotia is intercity busing.

Just this morning, we received a letter from the new owners of the provincial bus line, showing that they are prepared to register adaptation plans for their bus services with the Canadian Human Rights Commission. This is something all member associations of the Canadian bus association are doing.

That is the first substantial move in Nova Scotia towards making the intercity bus service accessible to disabled persons. It has been through a human rights complaint which basically ruled against disabled consumers and to date, the only province in Canada which has any semblance of an accessible bus service—and it is actually quite a good service—is the Roadcruiser service in Newfoundland. The importance of intercity busing is that it tends to be the cheapest form of

[Translation]

selon le cas d'espèce et non pas pour l'ensemble du secteur. Sauf le respect que nous devons à l'actuel ministre des Transports et à son ministère, nous estimons que le rôle du ministre dans le processus d'appel est davantage susceptible d'influence politique que le processus de réglementation en vigueur de la CCT.

Les usagers handicapés s'inquiètent de ce que la politique sur le transport des personnes handicapées, établie par Transports Canada en 1983 découlait des recommandations du rapport du Comité spécial concernant les invalides et les handicapés, rendu public en 1981.

Le rapport du comité résumé en 1981 et le rapport *Obstacles* contenaient plusieurs recommandations qui ont été incorporées par la suite dans la politique de 1983. Cette politique a été élaborée avec la participation active d'usagers handicapés de partout au Canada, en étroite collaboration avec le Comité consultatif. Ce comité avait été mis sur pied par M. Mazankowski lorsqu'il était ministre d'État aux Transports, sous le ministère Clark.

L'actuel ministre d'État aux Transports, qui est chargé de la question du transport des personnes handicapées, représentait la Commission canadienne des droits de la personne au sein du comité parlementaire de 1981. Nous n'avons nullement l'intention de tirer des conclusions hâtives quant aux intentions du gouvernement en matière de déréglementation, mais le fait que le rapport *Aller sans entraves* passe sous silence les préoccupations particulières des usagers handicapés laisse croire que ce document a effectivement abandonné la politique antérieure en matière de transport des personnes handicapées, ce qui nous inquiète profondément.

Bien qu'à l'échelle nationale, provinciale et locale, nous souscrivons au principe de la déréglementation économique, nous tenons absolument à ce qu'il y ait des mécanismes de réglementation afin d'assurer le maintien des normes, sinon leur amélioration, car il y a certainement lieu à amélioration. Les preuves accumulées au fil des ans prouvent sans l'ombre d'un doute que l'application volontaire des règles par l'industrie ne suffit pas. À preuve le système d'autocars de la Nouvelle-Écosse.

Ce matin même, nous avons reçu une lettre des nouveaux propriétaires de la compagnie provinciale d'autocars, dans laquelle ils nous annonçaient qu'ils étaient disposés à déposer des plans de réaménagement pour leur service d'autocars auprès de la Commission canadienne des droits de la personne. C'est un programme auquel toutes les associations membres de la *Canadian bus association* participent.

C'est la première mesure concrète prise en Nouvelle-Écosse pour rendre le service d'autocars accessible aux personnes handicapées. Cela s'est fait à la suite d'une plainte déposée auprès de la Commission des droits de la personne. Jusqu'ici, la seule province canadienne à offrir un service d'autocars le moins accessible—c'est en fait un excellent service—est Terre-Neuve qui offre le service *Roadcruiser*. Les autocars sont importants car c'est généralement le moyen de transport

[Texte]

public transportation available and is particularly attractive to economically disadvantaged organizations.

In the case of VIA Rail, it took litigation with the Clarris Kelly case to ensure standards of access. The industry did not provide those standards voluntarily and in Nova Scotia, we have experienced some problems with the implementation of those standards.

For instance, in some of the rail stations around Nova Scotia, the workers find it easier to transfer an individual manually than to use the lift provided, so those are more administrative concerns. But the point remains: it took regulation and litigation to impose the standards on the industry; the industry was not willing to impose its own standards.

Given the historical record, we are very concerned that a move to deregulation must include some minimum regulation to ensure standards consistent with the policy on transportation for disabled persons will be and will continue to be extended to disabled consumers.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Shields and Mr. Orr. Perhaps I should mention before we go to the questioning that I have been informed by the Parliamentary Secretary to Mr. Mazankowski that this afternoon in the House, the Minister of State, Madam Suzanne Blais-Grenier, will be making a statement concerning the transportation of handicapped and disabled people . . .

Mr. Shields: Wonderful.

The Vice-Chairman: —and I would hope that, at least in part, would meet some of the conditions and the requirements which you need. Without further ado, we will go to Mr. Tobin and once again, gentlemen—if we could keep the questions brief and to the point.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. Indeed you are correct; Madam Blais-Grenier, I believe—although I am not sure—either has already or is about to make a statement in the House and as we requested last week, the Parliamentary Secretary has provided the opposition with a copy of the statement.

While I have not had a chance to study the statement in any detail, Mr. Chairman, it is certainly a welcome statement of intention by the government. Certainly, we welcome the government's desire to highlight the need to make services available and accessible to handicapped people.

• 1525

Essentially, the Minister has announced that she will embark upon a series of communication programs, negotiations with the provinces on interprovincial transportation services. This is an effort to make federal agencies involved in the transportation industry—by that I presume Crown corporations—ensure that their services are accessible to handicapped people.

[Traduction]

public le moins coûteux et qui représente un avantage pour les organismes moins nantis.

Pour ce qui est de VIA Rail, il a fallu une poursuite judiciaire, c'est-à-dire l'affaire Clarris Kelly, pour que des normes d'accès soient établies. Les chemins de fer n'avaient pas établi ces normes volontairement et nous avons éprouvé des difficultés en Nouvelle-Écosse avec leur application.

Par exemple, dans certaines gares en Nouvelle-Écosse, les travailleurs trouvent plus facile de porter à bras une personne handicapée que d'utiliser le chariot élévateur prévu à cet effet. Ce sont donc là quelques problèmes administratifs. Mais il n'en demeure pas moins qu'il a fallu réglementer la matière et saisir les tribunaux pour que les normes soient établies; l'industrie n'était pas prête à imposer ses propres normes.

Étant donné ces antécédents, nous tenons absolument à ce que toute déréglementation laisse en place un minimum de règlements visant à garantir que les normes conformes à la politique sur le transport des personnes handicapées continuent d'exister pour les usagers handicapés.

Le vice-président: Monsieur Shields, monsieur Orr, je vous remercie beaucoup. Avant de passer aux questions, je tiens à mentionner que le secrétaire parlementaire de M. Mazankowski m'a appris que cet après-midi, à la Chambre des communes, la ministre d'État, M^{me} Suzanne Blais-Grenier, fera une déclaration au sujet du transport des invalides et des handicapés . . .

M. Shields: Merveilleux!

Le vice-président: . . . et j'espère que cette déclaration répondra, du moins en partie, à certains de vos besoins. Sans plus tarder, passons à M. Tobin. Encore une fois, messieurs, je vous demande d'être le plus brefs possible.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Vous avez tout à fait raison. M^{me} Blais-Grenier doit faire une déclaration en Chambre—si elle ne l'a pas déjà faite—et, comme nous l'avions demandé la semaine dernière, le secrétaire parlementaire a remis copie de la déclaration à l'opposition.

Même si je n'ai pas eu l'occasion d'étudier la déclaration en détail, je dois dire, monsieur le président, que cette déclaration du gouvernement est venue à point. Nous sommes heureux que le gouvernement ait décidé de mettre en relief la nécessité de rendre ces services accessibles aux personnes handicapées.

La ministre a essentiellement fait connaître son intention d'entreprendre une série de programmes de communication et de négociation avec les provinces au sujet des services de transport interprovinciaux. Il s'agit là d'un effort visant à permettre aux organismes fédéraux de participer de plus près à l'industrie du transport—c'est-à-dire les sociétés de la Couronne, j'imagine—afin de s'assurer que leurs services sont accessibles aux personnes handicapées.

[Text]

• 1530

I think that is an important step and I think the Minister of State for Transport ought to be commended for that initiative—and I will provide you with a copy of the statement that I have.

However, having said that, in listening to your presentation and reviewing, as best I could on short notice, the brief, I am still left with the impression that the kind of regulatory mandated minimum standards of access for that handicapped people you are concerned about are not met because they cannot be in this particular statement. If I hear you correctly, you are saying to us that voluntary compliance is all very well and good but it has not worked, and I take it you are recommending to this committee that we include within the new National Transportation Act—because that is where *Freedom to Move* goes—come the new year a set of minimum standards that various agencies be compelled to comply with in providing access for handicapped people. Is that what you are recommending to us today?

Mr. Shields: Yes, and that the minimum standards should take into account the four principles that came out of the Clarris Kelly case: self-determination—one person, one fare; dignity of risk; equality of access; and the items 6.1 through 6.6 of the Policy on Transportation for Disabled Persons which entrenches those points.

Mr. Tobin: I want to say to you on behalf of Mrs. Killens, who is a member of this committee who, as my colleagues will know, was seriously injured in a car accident, who served on the *Obstacles* committee, that she would have been extremely pleased to see your participation and the participation of other groups in western Canada.

I look at 6.6:

The onus should be on regulatory authorities and carriers to show why a limitation to travel should be imposed. The consumer should not be required to prove a right of access to a certain service . . .

First of all, I could not agree more with the principle, but in an area like Atlantic Canada, where we have heard today from other witnesses—we heard from Professor Dana—that the way to go in rural areas and smaller, low-volume traffic areas is by DASH-8s, 748s, STU-27s, whatever, I wonder how many members of your association live in those kinds of outlying regions. Secondly, what has been the experience of your members in trying to avail themselves of 748, DASH-7, DASH-8 and STU-27 types of operations? Are you able to have access to that kind of service to give you access?

Mr. Shields: The only aircraft I am familiar with are the DASH-7 and DASH-8, which are not especially accessible, particularly to an individual who is mobility impaired.

In answer to your first question, how many people, 97,000 Nova Scotians are physically disabled. That is 12% of the population of Nova Scotia. About one-third are in the metropolitan area; about two-thirds live around rural Nova Scotia.

[Translation]

Je pense qu'il s'agit là d'une importante démarche et qu'il faut féliciter le ministre d'État aux transports d'avoir pris cette initiative . . . et je vous fournirai un exemplaire de l'énoncé que j'ai en ma possession.

Toutefois, cela dit, après avoir écouté votre exposé et parcouru rapidement votre mémoire, j'ai encore l'impression que les normes minimales d'accès réglementaires pour handicapés, qui vous préoccupent, ne sont pas satisfaites parce que ce document ne saurait les satisfaire. Si je vous ai bien compris, vous faites valoir que le respect volontaire des normes n'a rien donné et vous recommandez au Comité d'inclure dans la nouvelle Loi nationale sur les transports, étant donné que c'est là qu'aboutit *Aller sans entraves*, un ensemble de normes minimales, que les divers organismes seront tenus de respecter en ce qui concerne l'accès pour les handicapés. Est-ce là ce que vous nous recommandez aujourd'hui?

M. Shields: Oui, et je recommande également que les normes minimales s'appuient sur les quatre principes qu'a fait ressortir l'affaire Clarris Kelly: auto-détermination, un tarif simple, dignité du risque, égalité d'accès; et les points 6.1 à 6.6 de la Politique sur le transport des personnes handicapées, qui adopte ces quatre points.

M. Tobin: M^{me} Killens, membre du Comité qui, comme mes collègues le savent, a été grièvement blessée dans un accident d'automobile et qui a été membre du Comité spécial concernant les invalides et les handicapés, aurait été fort contente de votre participation et de la participation d'autres groupes de l'Ouest du Canada.

Prenons le point 6.6:

Il devrait incomber aux responsables de la réglementation et aux transporteurs de prouver la nécessité d'une limitation des déplacements. L'utilisateur ne devrait pas avoir à prouver son droit d'accès à un service donné . . .

En premier lieu je suis entièrement d'accord sur ce principe, mais, dans une région comme la région de l'Atlantique, où nous avons entendu aujourd'hui d'autres témoins, en particulier le professeur Dana, nous dire que la solution dans les régions rurales et les régions à faible densité de trafic consiste à utiliser des DASH-8, des 748, des STU-27, etc., je me demande combien de membres de votre association habitent dans ces régions isolées. Deuxièmement, quelle a été l'expérience de vos membres qui ont cherché à obtenir des services de transport sur des 748, des DASH-7, des DASH-8 et des STU-27? Avez-vous pu avoir recours à ce genre de service?

M. Shields: Les seuls de ces avions que je connaisse sont le DASH-7 et le DASH-8, mais leur accès n'est pas particulièrement facile, notamment pour les handicapés moteurs.

En réponse à votre première question, il y a 97,000 handicapés physiques en Nouvelle-Écosse, ce qui représente 12 p. 100 de la population de la province. Le tiers environ habitent dans des centres urbains, et le reste dans des zones rurales.

[Texte]

I do not think many disabled people in Nova Scotia travel within the province by air. It is simply too expensive. But, for an individual who is travelling to elsewhere in Canada and lives in Yarmouth or lives in Sydney or lives in central Nova Scotia, the services out of Sydney and Yarmouth would be connecting flights to a major flight from Halifax and perhaps the service would be utilized then.

We are very concerned, for instance, that with the loss of Air Maritime and implementation of a smaller aircraft elements of accessibility will be lost.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I will not ask more questions—as you pointed out, we have heard from two other COPOH witnesses—except to congratulate the witnesses for being here, for making their case. I believe it is the inclusion in our report and recommendations to the Minister of Transport that some provision and recognition of minimum standards and access for handicapped people be contained in a new National Transportation Act. It is something that I hope we as a committee in a non-partisan manner are going to be able to address.

I know that no political party has a monopoly on sensitivity. There is reality . . . I believe this is an area where we are going to be able to break ground and make a strong recommendation to the Minister. Thank you for coming.

• 1535

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, did I hear one of you indicate earlier that you are in favour of economic deregulation, or deregulation for economic purposes?

Mr. Orr: I would say we are in favour of that if it does not erode those policies for disabled persons which we have built up over the years, if some of those services and amenities, if you will, are not taken away in the process, and we can continue our path of improving toward equal participation in transportation which we do not have at the present time with our able-bodied friends.

Mr. Angus: Is one of the realities of economic deregulation—let us look at the airline industry for a moment—that we are talking about greater competition on the good runs, like the Toronto-Montreal corridor, where I would say, if any place in Canada, that is the most accessible because of the size of aircraft that are currently used? That is where the improvements will be. Where there will not be improvements is in Atlantic Canada by and large throughout the region. If we accept your suggestion about continued regulation for accessibility we would in effect be preventing the downgrading of a lot of routes from jet service to the small air carriers because of the fact that they are not accessible.

[Traduction]

Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup d'handicapés qui se déplacent en Nouvelle-Écosse par avion. Les transports aériens coûtent trop cher. Par contre, ceux qui désirent se rendre dans une autre province et qui habitent à Yarmouth, à Sydney ou dans le centre de la Nouvelle-Écosse, doivent prendre un service de correspondance à partir de Sydney ou de Yarmouth pour prendre un autre avion à Halifax. Il est alors possible qu'ils utilisent ce genre de services.

Nous craignons que la disparition d'Air Maritime et la mise en service de plus petits avions ne se traduisent par une réduction de l'accès aux services de transports aériens.

M. Tobin: Monsieur le président, je n'ai plus aucune question. Comme vous l'avez fait remarquer, nous avons entendu deux autres témoins de COPOH. Je me contenterai de remercier les témoins d'être venus nous présenter leur point de vue. Je pense que notre rapport recommandera au ministre des Transports d'inclure des normes minimales d'accès pour les personnes handicapées dans la nouvelle Loi nationale sur les transports. J'espère que c'est une question que les membres du Comité sauront examiner sans tenir compte de leur appartenance à un parti donné.

Je sais qu'aucun parti politique n'a le monopole de la sensibilité. Nous parlons ici de réalités . . . Je pense qu'il s'agit d'un sujet où nous pourrions prendre l'initiative et formuler une ferme recommandation à l'intention du ministre. Merci d'avoir comparu devant nous.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, ai-je entendu l'un d'entre vous indiquer tout à l'heure qu'il était partisan de la déréglementation économique ou de la déréglementation à des fins économiques?

M. Orr: Je dirai que nous en sommes partisans dans la mesure où cela ne compromet pas les politiques que nous avons réussi à faire adopter au fil des années à propos des handicapés, c'est-à-dire dans la mesure où certains de ces services et de ces commodités ne seront pas éliminés en conséquence et dans la mesure où nous pouvons continuer à rechercher l'égalité d'accès aux transports avec les personnes non handicapées, égalité que nous n'avons pas actuellement.

M. Angus: Si l'on prend l'exemple des transports aériens, ne pensez-vous pas que la déréglementation économique se traduira par une plus grande concurrence sur les parcours lucratifs, c'est-à-dire sur des lignes comme celle de Toronto-Montréal, qui est probablement celle qui offre actuellement le meilleur accès aux handicapés du fait des dimensions des avions utilisés? Voilà où les services seront améliorés. Par contre, ils ne seront pas améliorés dans la région de l'Atlantique. Si nous acceptons votre proposition, c'est-à-dire de continuer à régler certains services pour assurer l'égalité d'accès aux handicapés, cela reviendrait en fait à empêcher la substitution de plus petits avions aux avions à réaction sur un grand nombre de lignes, pour la simple raison que les plus petits avions sont moins accessibles.

[Text]

Mr. Shields: Right. So you are wondering how we can say we support economic—

Mr. Angus: That is right.

Mr. Shields: One of the things I want to point out is that we do not wish to comment on the shipping aspect of the industry. A major part of the government's discussion on economic deregulation as contained in *Freedom to Move* are the discussions on rail and marine transportation and shipping, which we do not intend to comment on. If the economic deregulation of those industries and those sectors of the industry promotes a greater economic well-being, then we are all for it, but we are very much concerned about the levels of service provided in the passenger transportation sector.

Mr. Angus: How do you see us, as a committee, and then the government itself, writing those regulations to deal with the realities of what we have heard from everybody will happen because of deregulation in terms of air carriage for passengers? In fact, there will be a tendency to use the smaller planes that are not accessible.

Are you looking for regulations that deal with the conversion of existing aircraft which contain certain specifications for any new aircraft that are purchased, and until such time as those are in place, that they could not downgrade the services? Is that what you are saying?

Mr. Orr: Yes, that is right. A number of accessibility features are involved and, in addition to this, there is the training of personnel. Of course, that is perhaps more a question of the logistics which . . . Briefly, yes, I would say we are looking at that.

Mr. Shields: In addition part of the emphasis and concern of our organizations and others within our national network on, for instance, air transportation in non-urban centres, shall we say, is because other forms of transportation are so inaccessible. Newfoundland is the only province that has an accessible intercity bus. If there were more stations at VIA Rail equipped with lifts and trained personnel, and had a sensitivity for transporting disabled persons, there would not be as much of a need for as thorough a regulation of the air carrier industry. Again, the air industry is the only industry that has responded without litigation in improving its standards of accessibility.

• 1540

Mr. Orr: I would also say briefly, in response to what you have just said, in bringing about these and sensitizing these new carriers, if more carriers come on board, it is important that they have input from disabled organizations so that they will know what is in place. Too often, we have seen regulations put in place by well-intentioned, able-bodied persons, which are completely useless to us.

Mr. Angus: Based on assumptions.

Mr. Orr: Yes, exactly.

Mr. Angus: Thank you.

[Translation]

M. Shields: Exactement. Et vous vous demandez pourquoi nous appuyons la déréglementation économique.

M. Angus: Oui.

M. Shields: J'aimerais préciser que nous ne tenons pas à faire le moindre commentaire à propos du transport des marchandises. Une grande part de l'exposé sur la déréglementation économique contenu dans *Aller sans entraves* porte sur les transports ferroviaires et maritimes et sur le transport des marchandises, et nous n'avons aucune intention d'en parler. Si la déréglementation économique de ces industries et de ces secteurs se traduit par une amélioration économique, nous en sommes partisans, mais ce qui nous préoccupe au plus haut point c'est le niveau de service dans le secteur du transport des passagers.

M. Angus: Comment voulez-vous que le Comité et le gouvernement établissent des règlements qui tiennent compte des réalités que nous ont exposées les témoins que nous avons entendus, c'est-à-dire des conséquences de la déréglementation sur le transport aérien des passagers? En fait, les transporteurs auront tendance à utiliser des avions plus petits, mais difficiles d'accès pour les handicapés.

Espérez-vous voir adopter des règlements traitant de la conversion des avions en service et établissant certaines spécifications pour tout nouvel avion acheté, et espérez-vous faire interdire une baisse du niveau de service tant que les effets de ces mesures ne se seront pas fait sentir? Est-ce là ce que vous désirez?

M. Orr: Oui, c'est exactement cela. Il s'agit ici d'un certain nombre de questions concernant l'accès, ainsi que de la formation du personnel. Bien entendu, c'est peut-être un point qui relève plutôt de la logistique . . . Bref, je peux dire que c'est bien ce que nous recherchons.

M. Shields: Il faut préciser que, si nos organisations et d'autres organismes de notre réseau national mettent tant l'accent sur les transports aériens dans les centres ruraux, c'est parce que les autres modes de transport sont totalement inaccessibles. Si la société VIA Rail avait davantage de gares dotées de l'équipement nécessaire et d'un personnel bien formé, et si elle était sensible aux besoins des handicapés, il ne serait pas nécessaire d'exiger une réglementation aussi stricte des compagnies aériennes. Une fois de plus, les transporteurs aériens sont les seuls qui, sans y être contraints par l'issue de litiges, aient amélioré leurs normes d'accessibilité.

M. Orr: En réponse à ce que vous venez de dire, j'aimerais ajouter qu'il est important de sensibiliser tout nouveau transporteur. Tout nouveau transporteur venant sur le marché devrait consulter des organisations d'handicapés afin que celles-ci sachent à quoi s'en tenir. Trop souvent, des personnes non handicapées établissent avec les meilleures intentions du monde des règlements qui ne nous sont d'aucune utilité.

M. Angus: En se basant sur des hypothèses.

M. Orr: Oui, exactement.

M. Angus: Merci.

[Texte]

Mr. Chairman, I have just one final comment, if I may. Mr. Tobin is correct when he says that no political party has a monopoly on wanting to improve access and opportunities for those Canadians with special needs. I just want to add that I hope this government moves much faster than the last one did in terms of correcting the existing situation.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. I was going to say that we are in a position to do it. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, the present government is moving so fast that it is leaving some of the parties way in the distance, and we plan to keep on moving.

I liked your comment at the beginning that you were reasonably happy with the economic advantages of deregulation but that you are concerned about losing some of the things for which you fought so hard for the handicapped. Would this be correct?

Mr. Shields: This is right.

Mr. Taylor: I think the people of Canada generally would go along with it. I frankly cannot see any difficulty in not only maintaining what we have now for legislation but also increasing it. The Minister has made it very clear that safety is not negotiable. Safety is one item that is not going to be negotiable. I am quite sure that, when he talked about technical competence and safety in the white paper, instead of financial benefits, he had in mind making sure that those who are disabled are going to be able to have freedom of movement the same as anybody else.

In this regard, just in order to get the record straight, your group or COPOH is not asking that every train, every bus or every plane have this extra equipment.

Mr. Orr: No, we think it would be unreasonable and an unreasonable expense to retrofit every existing mode of transportation. We think that a gradual process, which has already been started, should continue and be expanded upon.

Mr. Taylor: I think it is the thinking of most people in Canada also.

Mr. Tobin mentioned about putting this all in legislation. I think there would be difficulty. If you put it all in legislation and you leave something out, then you are in a jam, because the bill may not come back before the House for a number of years. I would like to see the legislation refer to a charter of rights for the disabled. In this charter of rights, we would set out things, either there or in the regulations. Then as we move along and as other needs become evident, they can be added. I think, if we are going to have freedom of movement in Canada, it is going to have to be everybody, every citizen. This is why I think it is so important to realize that this is not just for the rich, who can afford to pay. *Freedom to Move* is designed to help thousands of people today who cannot think of travelling and to give them the opportunity of doing some travelling and the freedom to do it.

[Traduction]

Monsieur le président, je n'ai qu'un dernier commentaire à faire, si vous le permettez. M. Tobin a raison quand il dit qu'aucun parti n'a le monopole quand il s'agit de vouloir améliorer l'accessibilité et les chances des Canadiens qui ont des besoins spéciaux. Je désire simplement ajouter que j'espère que le gouvernement actuel agira plus rapidement que l'ancien pour remédier à la situation actuelle.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus. J'allais justement dire que nous sommes en mesure de remédier à cette situation. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, le gouvernement actuel agit si rapidement qu'il distance certains partis, et nous comptons continuer sur notre lancée.

Si j'ai bien compris, vous êtes plus ou moins satisfaits des avantages économiques de la déréglementation, mais vous craignez de perdre certaines choses que vous avez réussi à obtenir, avec beaucoup d'efforts, pour les handicapés. Est-ce bien cela?

M. Shields: Oui.

M. Taylor: Je pense que l'ensemble des Canadiens vous appuieraient. Bien franchement, je ne pense pas qu'il soit difficile, non seulement de conserver ce que vous offre la législation, mais en fait de le renforcer. Le ministre a indiqué bien clairement que la sécurité ne serait pas négociable. Il n'est donc pas question de la négocier. Je suis certain que, quand il a parlé de compétence technique et de sécurité dans le Livre blanc, au lieu d'avantages financiers, il désirait s'assurer que les handicapés aient la même liberté de mouvement que les autres Canadiens.

A cet égard, pour mettre les choses au clair pourriez-vous confirmer que votre groupe ou COPOH ne réclame pas que tous les trains, tous les autocars et tous les avions aient cet équipement spécial?

M. Orr: Non, nous pensons que ce serait déraisonnable et qu'il reviendrait trop cher de convertir tous les modes de transport. Nous préférons que le processus graduel, qui a déjà été amorcé, se poursuive et s'accélère.

M. Taylor: À mon avis, c'est également la façon dont la plupart des Canadiens voient cela.

M. Tobin a parlé d'inclure tout cela dans la législation. Je pense que cela serait fort difficile. Si tout cela est inclus dans la législation, mais que quelque chose soit omis, il se pose un problème, car plusieurs années peuvent s'écouler avant que la loi soit revue par le Parlement. Je préférerais que la législation fasse mention d'une charte des droits pour les handicapés. Il serait alors possible de préciser les choses en détail dans cette charte ou dans les règlements. Au fil des années, à mesure que de nouveaux besoins deviendront évidents, ils pourront alors être ajoutés. Si l'ère de la liberté de mouvement est arrivée au Canada, il faut que ce soit pour chacun d'entre nous, pour tous les Canadiens. Voilà pourquoi je pense qu'il est si important de se rendre compte que les transports ne sont pas seulement pour les riches qui en ont les moyens. Le document *Aller sans entraves* vise à aider des milliers de personnes, qui aujourd'hui

[Text]

Would you think, if this was in regulations or in a charter with reference from the legislation, that it would meet the needs of what the disabled of Canada want?

Mr. Shields: It may for the present time. I think the way to ensure long-term needs are met is to include within the Department of Transport advisory committees on each mode of transportation, which would include both departmental representatives, legislators and disabled consumers. The importance of an ongoing monitoring and advisory process is crucial to make sure that long-term needs will be met.

• 1545

Mr. Taylor: Really, that is the way it is now. The policy of transportation for disabled persons can be amended at any time. It can be added to, and I would think it would be much better than trying to put it in legislation. Then, if you leave something out, it is taken to the courts, because it was not in there. However, if it is in regulations, they can be changed overnight. Laws take a much longer time.

I want to thank you for your submission, and I think I can give you the assurance of, I am sure, not only members of this committee but also members of the government. We are concerned that the disabled have freedom to move, at least as equal as possible with others.

The Vice-Chairman: Thank you very much Mr. Taylor. Once again, gentlemen, Mr. Orr, Mr. Shields, you can be sure that all the members of this committee, the two Ministers of Transport and the Minister of State for Transport, have our ear, as does the government, and we hope you will be happy with the results of this committee. Thank you very much gentlemen.

Mr. Orr: Thank you for listening.

The Vice-Chairman: Our next witnesses are from the Halifax Board of Trade. Appearing for the Board of Trade is Mr. Landry, Chairman of the Transport Committee. We have your brief, which has been circulated to members. If you could give an overview, then we can get into the questions.

Mr. John Landry (Chairman, Transport Committee, Halifax Board of Trade): Thank you Mr. Chairman, hon. members. I can start by introducing my colleagues with me today, Camille Gallant, Director Liaison, Transportation Committee; and Mr. Jack Bathurst, Chairman of the Port and Harbour Sub-Committee.

I should explain that the Halifax Board of Trade is a voluntary association of more than 2,900 members, most of whom are businessmen and women. The Board of Trade is proudly known and speaks as a voice of business in the Halifax metropolitan area.

[Translation]

ne peuvent songer à voyager, en leur donnant l'occasion de se déplacer.

Pensez-vous qu'il suffirait d'énoncer les droits des handicapés dans un règlement ou dans une charte que citerait la législation? Pensez-vous que cela satisferait les besoins des handicapés du Canada?

M. Shields: Peut-être dans l'immédiat. À mon avis, la façon de satisfaire à long terme les besoins des handicapés est de créer, au sein du ministère des Transports, un comité consultatif pour chaque mode de transport, composé de représentants du ministère, de législateurs et d'usagers handicapés. Il est essentiel d'avoir un mécanisme permanent de contrôle et de consultation pour s'assurer que les besoins à long terme seront satisfaits.

M. Taylor: En fait, c'est ainsi que se font les choses actuellement. La politique des transports pour les handicapés peut être modifiée n'importe quand. On peut y ajouter de nouvelles sections et, à mon avis, c'est bien préférable que de chercher à inclure cela dans la législation, car, en cas d'omission, l'affaire peut être portée jusqu'au tribunal, parce que la législation n'en parle pas. Par contre, dans le cas d'un règlement, les dispositions peuvent être changées très rapidement. Il faut beaucoup plus de temps pour modifier une loi.

Je désire vous remercier pour votre exposé et je puis vous garantir l'appui des membres du Comité et aussi du gouvernement. Nous désirons tous que les handicapés aient la même liberté de mouvement que les autres Canadiens dans la mesure du possible.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Une fois de plus, monsieur Orr et monsieur Shields, je désire vous garantir que les membres du Comité ont l'oreille des deux ministres des Transports et du ministre d'État aux transports, ainsi que celle du gouvernement. Nous espérons que vous serez satisfaits des résultats de nos travaux. Merci beaucoup, messieurs.

M. Orr: Merci de nous avoir écoutés.

Le vice-président: Les témoins suivants représentent la chambre de commerce d'Halifax (*Halifax Board of Trade*). M. Landry, président du comité des transports, comparait au nom de la chambre de commerce. Nous avons votre mémoire, qui a été distribué aux membres du Comité. Pourriez-vous nous faire un bref exposé avant de répondre à nos questions?

M. John Landry (président du comité des transports, chambre de commerce d'Halifax): Merci monsieur le président, mesdames et messieurs. Je désire pour commencer vous présenter mes collègues: M. Camille Gallant, directeur des services de liaison du comité des transports et M. Jack Bathurst, président du sous-comité du port.

La chambre de commerce d'Halifax est un organisme bénévole regroupant plus de 2,900 membres, dont la plupart sont des hommes et des femmes d'affaires. La chambre de commerce est bien connue dans la région métropolitaine d'Halifax, où elle se fait le porte-parole du secteur des affaires.

[Texte]

The Transportation committee of the Halifax Board of Trade sits regularly, and this submission has the benefit of inputs from a committee membership which includes expertise in the shipping industry, marine transportation sector and port affairs. In the past, the Transportation Committee has dealt quite extensively with transport policy issues and submissions to both the Minister and the CTC, and we are pleased to appear before this committee.

In light of time constraints and allowing time for questioning, I would propose that we do highlight the submission for the members. I will go through this submission, indicate pages and highlight certain paragraphs which have particular importance.

I will start on page 1, Introduction. In general terms, the Halifax Board of Trade supports the overall thrust of the *Freedom to Move* paper and agrees with the principles of less government interference in the transportation industry and a greater reliance on competition and market forces.

While it is realized that the *Freedom to Move* paper covers many aspects of national transportation policy, we shall limit our comments to those areas giving rise to the greatest concern. Specifically, the main thrust of our comments will focus on deregulation and competition in the rail transport sector.

Moving to page 2, paragraph 3. Rail deregulation has very serious implications, without provisions that would allow a competitive rail environment to be developed in the Atlantic region. Because of its monopolistic position, CN Rail could not be expected to allocate capital resources or provide the same level of maintenance and investment and infrastructure, state of the art equipment and levels of service to shippers as it would in other areas of the country, where it would have to meet unregulated competition. Consequently, in areas where CN rail faces competition, it can be expected that rates will be kept to a minimum, while providing high levels of service to shippers. Conversely, the lack of railroad competition in this region will result in CN rail attempting to charge shippers in the Atlantic provinces rates unchallenged by the competitive environment.

• 1550

At present, the major proportion of container traffic moving through the port of Montreal is U.S.-generated cargo, while that which moves through Halifax is virtually all Canadian. The volume of central Canadian import/export cargo through Halifax is almost equal to that which moves through Montreal. This highlights the importance of 'via Halifax gateway' to the overall national economy and to the regional economy. The Halifax route provides an advantage to Canadian importers/exporters over those in the U.S. because Halifax is normally the first port of call inward and the last port of call outward for overseas traffic. To maintain this advantage for

[Traduction]

Le comité des transports de la chambre de commerce se réunit périodiquement et le mémoire de la chambre de commerce a été rédigé avec le concours de membres du Comité, qui représente des expéditeurs, le secteur des transports maritimes et le secteur des affaires portuaires. Par le passé, le comité des transports s'est intéressé de près à la politique des transports et a présenté des mémoires au ministre et à la CCT. C'est avec grand plaisir que nous comparaissons devant le Comité.

Comme nous disposons de peu de temps et que nous voulons avoir assez de temps pour répondre à vos questions, je me contenterai d'indiquer au Comité les points les plus importants de notre mémoire. Je me propose donc de parcourir le mémoire, d'indiquer les pages et de faire ressortir certains paragraphes particulièrement importants.

Commençons par l'introduction, à la première page. Dans l'ensemble, la chambre de commerce d'Halifax appuie les objectifs et la portée du document *Aller sans entraves*, ainsi que les principes d'une réduction de l'ingérence du gouvernement dans l'industrie des transports et d'une plus grande dépendance sur la concurrence et sur les forces du marché.

Bien que le document *Aller sans entraves* porte sur de nombreux aspects de la politique nationale des transports, nous nous contenterons d'aborder les questions qui nous causent le plus d'inquiétude, c'est-à-dire de la déréglementation des transports ferroviaires et de la question de la concurrence dans ce secteur.

Passons maintenant au troisième paragraphe de la page 2. La déréglementation des transports ferroviaires pourrait avoir de graves conséquences si des dispositions ne sont pas prises pour favoriser la concurrence entre les compagnies ferroviaires dans la région de l'Atlantique. Du fait qu'il jouit d'une situation de monopole, CN Rail n'affectera pas à cette région autant de ressources, de services d'entretien, d'investissements, d'infrastructures et de matériel moderne et n'offrira pas aux expéditeurs le même niveau de service que dans d'autres régions du pays où il devra tenir tête à des concurrents bénéficiant de la déréglementation. Dans les régions où il devra livrer concurrence, le CN maintiendra ses taux à un niveau minimal tout en offrant un niveau de service élevé aux expéditeurs. Par contre, dans notre région, n'ayant pas de concurrent, le CN cherchera à demander aux expéditeurs des provinces de l'Atlantique des taux que n'influencera pas un marché concurrentiel.

A l'heure actuelle, la grande majorité des conteneurs qui passent par le port de Montréal proviennent des États-Unis, tandis que presque tous les conteneurs qui passent par Halifax sont d'origine canadienne. Le trafic des marchandises d'importation et d'exportation, à destination ou en provenance du centre du Canada, transitant par Halifax est presque égal à celui qui passe par Montréal. Cela montre bien l'importance d'Halifax pour l'économie nationale et pour l'économie régionale. Halifax offre aux importateurs et exportateurs canadiens un avantage par rapport à leurs concurrents américains: Halifax est normalement le premier port d'escale

[Text]

Canadian shippers, the Halifax route must remain more attractive to liner-shipping operators than alternative routes by other Canadian and U.S. east coast ports. Unfortunately, our favourite position is likely to be seriously eroded in the aftermath of deregulation of rail and road services in the U.S.

The present status of the Port of Halifax and its future potential are threatened by two problems, one posed by the volatile changes in the liner-shipping scene, and one posed by some of the policies as presently outlined in *Freedom to Move* for the deregulation of rail transport. The Canadian government has little control over liner shipping patterns, but by ensuring that the new Transportation Act provides an opportunity for competition on an equitable basis in the rail sector, it can ameliorate the negative prospect of a non-regulated monopoly serving the port of Halifax. Port costs, levels of service, facilities, physical characteristics, and location of the Port of Halifax make it extremely competitive and attractive to shipping lines when compared to some U.S. east coast ports. Thus, provided the inland transport links from the port can meet the challenge and counter the inland transportation threats which are emerging in the U.S., there is no reason whatsoever why Halifax should not develop further and become a load center port.

Because CN has a diversity of interests in serving ports and other types of traffic, it may not in the future be prepared to give the port the dedication it needs, particularly if it is having to meet stiff competition from CP outside the Atlantic region. This, therefore, makes it incumbent that there must be either a competing railroad service available to the port, or the port itself must be in a position to exert an influence, or even a level of control, over the inland rail services and inland container yards. This serious situation is further compounded by the possibility that under the proposed changes to the National Transportation Act, CN could apparently re-enter the transoceanic liner shipping business in order to compete with the vertically integrated CP rail, trucking, ocean shipping services. This again will place Halifax in jeopardy because CN ships will be operating in direct competition with CN Rail's captive shipping line—customers using Halifax. It may also further reduce any incentive on the part of CN to dedicate resources to maintaining the most efficient cost-effective rail services to the port—witness the history of the CAST situation.

If the Government of Canada intends to introduce major changes in concept and policy which will completely alter the present status quo, it must of necessity also be prepared to take equally strong steps to ensure that no inequities arise which can disadvantage certain regions and local enterprises relative to others. The deregulation of rail services in the Atlantic

[Translation]

des navires provenant de l'étranger et le dernier port d'escale des navires partant pour l'étranger. Pour qu'Halifax puisse continuer à offrir cet avantage aux expéditeurs canadiens, il faut que le port d'Halifax reste, pour les compagnies maritimes, plus intéressant que d'autres ports canadiens et que les ports américains de la côte est. Malheureusement, notre position sera probablement gravement compromise par la déréglementation des transports ferroviaires et routiers aux États-Unis.

La situation actuelle et le potentiel du port d'Halifax sont menacés par deux choses: le problème posé par l'instabilité du secteur des transports maritimes et celui posé par certaines politiques préconisées dans *Aller sans entraves* à l'égard de la déréglementation des transports ferroviaires. Le gouvernement canadien ne peut pratiquement rien faire dans le cas des compagnies maritimes, mais, en veillant à ce que la nouvelle Loi sur les transports offre la possibilité d'une concurrence équitable dans le secteur ferroviaire, il peut accentuer l'effet négatif d'un monopole exempt de toute réglementation desservant le port d'Halifax. Par comparaison à certains ports américains de la côte est, Halifax est très concurrentiel et très intéressant pour les compagnies maritimes, en raison de ses frais portuaires, de son niveau de service, de ses installations, de ses caractéristiques physiques et de son emplacement. Par conséquent, à condition que les modes de transport terrestre desservant le port puissent concurrencer les transporteurs américains, il n'y a pas de raison qu'Halifax ne prenne pas plus d'expansion pour devenir un important centre de transbordement.

Étant donné que le CN a une variété d'intérêts dans la desserte de divers ports et d'autres types de trafic, il se peut qu'il ne soit pas disposé à accorder au port toute l'attention qu'il mérite, notamment s'il lui faut faire face à une vive concurrence de la part du CP en dehors de la région de l'Atlantique. Il est donc essentiel que le port soit desservi par une deuxième compagnie de chemins de fer ou que le port lui-même puisse être en mesure d'exercer une certaine influence ou un certain degré de contrôle sur les services ferroviaires et sur les gares de conteneurs. La situation est d'autant plus grave qu'il est maintenant possible, en vertu des changements proposés de la Loi nationale sur les transports, que le CN se lance de nouveau dans le secteur des transports transocéaniques pour faire concurrence au CP, qui, du fait de son intégration verticale, est actif dans les transports ferroviaires, routiers et océaniques. Cela mettra Halifax dans une position fort difficile, car les navires du CN seront en concurrence directe avec des compagnies maritimes utilisant le port d'Halifax et constituant donc une clientèle captive des services ferroviaires du CN. Cette situation pourrait également inciter le CN à ne pas affecter les ressources suffisantes pour offrir les services les plus efficaces et les plus rentables jusqu'au port d'Halifax, comme l'a montré l'expérience de CAST.

Si le gouvernement a l'intention de changer sa politique de sorte que la situation actuelle sera complètement bouleversée, il devra être disposé à prendre des mesures tout aussi fermes pour éviter de défavoriser certaines régions et certaines entreprises par rapport à d'autres. En l'absence de toute disposition visant à assurer une concurrence équitable, la

[Texte]

region without adequate provision for the introduction of competitive services on an equitable and fair basis will have an extremely adverse effect on the Atlantic regional economy and could be the death knell of Halifax as a gateway port in Canada's oversea trade.

I refer to page 11, Reference to Recommendations. The first recommendation is shared roadbeds. We recommend that the present direct CN rail line from Montreal to Halifax be declared a shared roadbed similar to the example of the Fraser-Thompson River corridor.

• 1555

It is considered that such a recommendation would have the following advantages: it would place the Atlantic provinces on a more equal footing with the other six provinces; and it would provide captive shippers in the region with the possibility of having access to the competing rail carrier. Even though some shippers would still be captive to a CN Rail monopoly, the comparatively short hauls to a competing CN-CP service on a main Montreal-Halifax route opens a meaningful possibility for joint line rates which they cannot achieve under the present proposals in *Freedom to Move*.

On page 13, we discuss third-party access. We recommend that the legislative framework provide for a non-railway company to own or lease its own equipment and to operate its own container trains over CN tracks on the Halifax-Montreal-Toronto-Chicago corridor. *Freedom to Move* makes no reference to this type of operation being considered in the new legislation. Provision should be made in the new Transportation Act for private, non-railway enterprises to have a right of access to roadbeds and to own and operate their own equipment thereon. The 'fit, willing and able' requirement stipulated for the air and trucking sectors should be extended to the railway sector.

On the issue of roadbed charges, obviously one of the fundamental issues will be the formula which the roadbed landlord uses to charge the tenant-operator who will be running in competition with the existing service. Compensation to the roadbed landlord could be based on either of the following: a cost system for joint track usage which the various railway companies have voluntarily agreed between themselves and have used prior to the new legislation coming into effect; and-or the 'proveable avoidable cost system', an example of which is employed by Amtrack, in the U.S.

In the title of our first paragraph on page 14 of our brief, the word 'contracts' should replace 'controls'. This should thus read: Third Party Appeals of Confidential Contracts.

Even with the steps outlined previously there will still be extensive cases of shippers captive to only one railroad. To protect shippers from discriminatory practices we strongly urge that the new legislation provide for an appeal mechanism for injured third parties who can show prejudice as a result of discriminatory confidential contracts in the marketplace.

[Traduction]

déréglementation des services ferroviaires dans la région de l'Atlantique nuira à l'économie de cette région et pourrait fort bien mettre fin au rôle d'Halifax comme plaque tournante du commerce canadien avec l'étranger.

Passons maintenant à la page 11, où l'on parle des recommandations. La première mesure recommandée est le partage des voies. Nous recommandons que la ligne ferroviaire du CN entre Montréal et Halifax soit désignée comme voie partagée, tout comme la ligne du couloir Fraser-Thompson.

Nous pensons qu'une telle mesure offrirait les avantages suivants: cela placerait les provinces de l'Atlantique sur un pied d'égalité avec les autres provinces et permettrait aux expéditeurs captifs de la région d'avoir accès à une compagnie de chemin de fer concurrente. Même si certains expéditeurs restent captifs des services monopolistes du CN, la distance relativement courte qui les séparerait d'un service concurrentiel CN-CP sur la ligne Montréal-Halifax offre des possibilités intéressantes de taux de ligne conjointe, ce que ne permettraient pas les propositions énoncées dans *Aller sans entraves*.

À la page 13, nous abordons la question de l'accès par des tiers. Nous recommandons que la législation permette à une société non ferroviaire d'avoir ou de louer son propre matériel roulant et d'exploiter ses propres trains de conteneurs sur les lignes du CN dans le couloir Halifax-Montréal-Toronto-Chicago. *Aller sans entraves* n'indique pas que ce genre d'exploitation sera envisagé dans la nouvelle législation. La nouvelle Loi sur les transports devrait permettre à des entreprises privées non ferroviaires d'avoir accès aux emprises et d'y exploiter leur propre matériel roulant ou un matériel loué. Il faudrait appliquer au secteur ferroviaire le critère de l'entreprise «prête, apte et disposée» appliquée aux secteurs aérien et routier.

En ce qui concerne les frais d'utilisation de la voie, il est évident que l'un des principaux points à régler sera la formule qu'utilisera le propriétaire de la voie pour calculer les frais que devra lui payer le locataire-exploitant, faisant concurrence au service en place. Les frais pourraient être calculés de deux façons: un système de coûts d'utilisation commune des voies dont ont volontairement convenu les diverses compagnies de chemin de fer et qu'elles ont utilisé avant l'entrée en vigueur de la nouvelle législation; ou bien le système des coûts évitables, qui est le système utilisé par Amtrack aux États-Unis.

À la page 14 de notre mémoire, il convient de remplacer le mot *controls* par le mot *contracts* dans le titre du premier paragraphe. Ce titre devrait donc être *Third Party Appeals of Confidential Contracts* (appel des contrats confidentiels par des tiers).

Malgré les mesures susmentionnées, il restera de nombreux cas où des expéditeurs resteront captifs d'une seule compagnie de chemin de fer. Pour protéger les expéditeurs contre toute discrimination, nous recommandons que la nouvelle législation prévoie un mécanisme d'appel pour les tiers qui peuvent démontrer qu'ils ont été lésés par des contrats confidentiels discriminatoires.

[Text]

I would conclude by referring to the first paragraph on page 16: Unless clear provision for the aforementioned recommendations is made in the new Transportation Act, the import-export liner cargos using the 'via Halifax gateway' which are presently subject to a regulated monopoly, will become subject to an unregulated monopoly. Such an unregulated monopoly would be at total variance with the competitive principles outlined in *Freedom to Move*. It would also be a situation utterly and totally unacceptable to the Halifax Board of Trade. Thank you, Mr. Chairmann.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Landry, for giving us that very concise overview of a comprehensive brief. That will be part of the record and the staff will be reading it, as we will, in more detail.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I share in your congratulations to the Board of Trade for a succinct brief which comes right to the point. In looking at the brief, and in particular at the impact deregulation may have on the Port of Halifax, your brief breaks some new ground.

First of all I commend you for exploring this notion that joint line rates may be well and good elsewhere in this country, but when you are captive to one carrier, they really do not afford much competition. To the contrary, without a fundamental change in the way we are captive to one carrier, in so far as this region is concerned, this could work against us.

The other thing I have learned is the importance of multimodalism in having a port be a viable port of entry.

Looking at your brief, I repeat that it is very interesting and provocative.

• 1600

Rather than asking you about shared roadbeds and access to the line for anybody who wants to set up his own company, let me ask you this question: What happens in an environment where we have deregulation, as proposed in the white paper, where you do not have the section of railroad from Montreal to Halifax declared as a shared roadbed but we proceed otherwise as outlined in the white paper? In other words, your fear is that CN would be forced to put its capital and its innovation and its imagination into areas where it is going to find it is in a competitive environment. Subsequently, those three things would be lacking to the extent you would like to see them in this area, where they have a monopoly and possibly prices could increase. You have pointed out why it would affect the Port of Halifax.

Tell me how the world would look a year or two down the road, assuming we do not get the shared roadbed or the kind of things that you think are necessary to make the port of Halifax receive the benefits of a deregulated environment.

Mr. Landry: It is a bit of crystal-ball gazing but . . .

[Translation]

Pour terminer, je passe au premier paragraphe de la page 16. À moins que la nouvelle Loi sur les transports tienne compte des recommandations susmentionnées, les compagnies maritimes utilisant le port d'Halifax seront à la merci d'un monopole non réglementé au lieu du monopole réglementé qu'elles connaissent actuellement. Une telle situation serait en contradiction directe des principes de la concurrence énoncés dans *Aller sans entraves*. Ce serait également une situation tout à fait inacceptable pour la chambre de commerce d'Halifax. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Landry, de nous avoir fait un exposé fort concis d'un mémoire aussi détaillé. Le mémoire sera versé au dossier et le personnel le lira, tout comme nous, de façon plus détaillée.

M. Tobin: Monsieur le président, tout comme vous, je félicite la chambre de commerce de nous avoir présenté un exposé fort concis. Il me semble que cet exposé, en particulier la section qui traite des effets que la déréglementation pourrait avoir sur le port d'Halifax, fait ressortir de nouveaux arguments.

Tout d'abord, je vous félicite d'avoir fait valoir que les taux de ligne conjointe peuvent s'avérer une bonne chose, mais qu'ils ne servent à rien dans le cas d'un expéditeur captif. Bien au contraire, si l'on ne fait rien pour remédier à la situation, notamment dans le cas de votre région, la nouvelle politique pourrait rendre la situation plus difficile pour les expéditeurs captifs.

L'autre chose que votre mémoire m'a enseignée, c'est l'importance des transports multimodaux pour un port qui désire être un port d'entrée viable.

Encore une fois, je désire vous dire que j'ai trouvé votre mémoire fort intéressant et stimulant.

Plutôt que de vous poser des questions sur le partage des voies et l'accès des lignes de chemin de fer à quiconque désire lancer sa propre compagnie, je vous demanderai ceci: que se passera-t-il si, les transports étant déréglementés comme le propose le Livre blanc, la ligne ferroviaire entre Montréal et Halifax n'est pas désignée comme voie partagée et que nous procédions avec les propositions du Livre blanc? Vous craignez que le CN ne soit obligé de concentrer son capital, ses ressources et ses innovations dans des régions où il devra tenir tête à des concurrents, aux dépens d'une région comme la vôtre, où il a le monopole et où il pourrait augmenter ses prix. Vous avez indiqué quels effets cela pourrait avoir sur le port d'Halifax.

Dites-moi comment vous envisagez l'avenir, s'il n'y a pas partage de voie ni aucune des réformes que vous estimez nécessaires pour que le port d'Halifax puisse bénéficier de la déréglementation.

M. Landry: Cela revient un peu à regarder dans une boule de cristal, mais . . .

[Texte]

Mr. Tobin: I put the question this way because going in the other direction would be even more cumbersome.

Mr. Landry: I think in bottom line we would predict a degeneration of our competitive advantage relative to other transportation systems. Generally any private enterprise will compete where the competition is. Where it is not, we are afraid that any person in a monopoly economic situation would use it for profit maximization. This may not be in the best interest of the entire port. We would see an eroding of our competitive position.

Mr. Tobin: When you promote the shared-roadbed concept—I do not know but I am sure it is not new; it is not the first time you have probably talked about it—what has been historically the response of governments and Crown corporations like the CTC or the RTC in the past to the proposal? What difficulties are we as a committee going to run into when we go back to Ottawa to look at this or to put it to CN?

Mr. Landry: Generally the responses have always been that it is not necessary. Things are regulated; services are regulated; the public interest shall be protected, we are told. I guess this why we are raising it.

If you are going to encourage competition and allow for a competitive environment to exist, you now have to look at it in a different light. Any of the previous requirements for it may not have been there. Any of the previous arguments against it are all going to be different. *Freedom to Move* presents dramatic changes in the status quo. I think all such ideas have to be looked at. We can no longer just look at ideas that we have dismissed in the past.

Mr. Camille Gallant (Director of Liaison, Halifax Board of Trade): Mr. Chairman, if I may just elaborate a bit further in response to your first question. We are not talking only about the port of Halifax here. Whatever erosion is involved in the port of Halifax is going to also erode the economy of the Atlantic provinces. The port of Halifax is an essential factor in terms of generating trade for a wide back and forth... We generate about 25% of the traffic in the region at the port of Halifax. If you have an erosion of the core economic activity within the port, particularly in connection with the railroad connection being negative in the sense of the whole context, then you are going to have a situation where the economy of the region is eroded. This is a secondary effect, which really causes a lot of concern in the region.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, this was the answer I was looking for the first time around. Let me ask this question. I understand the recommendation to the committee, given the scenario you have outlined. It is rational and seems to make sense.

[Traduction]

M. Tobin: Je vous ai posé cette question ainsi, parce que cela aurait été encore plus compliqué d'aborder le sujet de l'autre côté.

M. Landry: Je pense qu'on peut prédire que nous perdrons l'avantage relatif que nous avons par rapport aux autres systèmes de transport. En général, une entreprise privée cherche à rester concurrentielle là où elle a des concurrents. Là où il n'y a pas de concurrence, il est à craindre que toute entreprise bénéficiant d'une situation de monopole ne cherche à maximiser ses profits. Cela pourrait ne pas correspondre aux intérêts de notre port. Nous deviendrions moins concurrentiels.

M. Tobin: Quand vous préconisez l'idée de la voie partagée—je n'en suis pas certain, mais je pense que cette idée n'est pas entièrement nouvelle; ce n'est probablement pas la première fois que vous en parlez—quelle est la réaction du gouvernement et des sociétés de la Couronne, par exemple celle de la CCT ou du CTCF? À quels obstacles notre comité doit-il s'attendre à se heurter quand il présentera cette idée à Ottawa et au CN?

M. Landry: En général, on nous répond qu'une telle mesure n'est pas nécessaire. On nous dit que les choses sont réglementées, que les services sont réglementés, que l'intérêt public sera protégé. Je suppose que c'est la raison pour laquelle nous soulevons le sujet.

Si l'on compte encourager la concurrence et permettre au marché d'être concurrentiel, il faut examiner les choses dans une nouvelle perspective. Il se peut que les faits justifiant une telle mesure n'existaient pas tous auparavant. Il se peut que les arguments avancés contre cette mesure soient tous différents des arguments antérieurs. *Aller sans entraves* représente un changement radical. Je pense qu'il faut examiner toutes ces idées. Nous ne pouvons nous contenter de simplement examiner des idées que nous avons rejetées par le passé.

M. Camille Gallant (directeur des services de liaison, Chambre de commerce d'Halifax): Monsieur le président, j'aimerais, si vous le permettez, faire quelques précisions en réponse à votre première question. Nous ne parlons pas uniquement du port d'Halifax ici. Tout ce qui touchera le port d'Halifax touchera également l'économie des provinces de l'Atlantique. Le port d'Halifax est à l'origine de 25 p. 100 environ du trafic de la région. Si l'activité économique fondamentale du port est touchée, notamment en ce qui concerne la question des services ferroviaires, ce sera l'économie de la région qui sera touchée. C'est là un effet secondaire qui inquiète bon nombre de personnes dans la région.

M. Tobin: Monsieur le président, voilà la réponse que je cherchais tout à l'heure. Laissez-moi poser une autre question. Je comprend la recommandation que vous avez présentée au Comité, dans le contexte du cas de figure que vous avez indiqué. Cette recommandation est rationnelle et paraît logique.

[Text]

• 1605

I wonder why you also go the route of recommending to the committee that third-party access presumably go as far as recommending to the Minister, and the Minister accepts, that Montreal-Halifax be declared a shared roadbed, which would allow CP access to that line, so you would not have the foolish situation of trying to negotiate joint-line rates for vast distances. Assuming that we go that far, then why do you go the next step and then say there ought to be third-party access, that non-railway companies can own or lease equipment and run their operations over this line as well? It seems to me, being the devil's advocate, assuming you were to get shared access or shared roadbed, to go with third-party access you would be defeating your own cause in some sense, because you might put those major carriers—CN, CP—in a position where small operations would come in and cream off the best and ultimately down the road we would end up with maybe not the best service but the worst service in the world. What justification is there for making this recommendation?

Mr. Jack Bathurst (Chairman, Port and Harbour Subcommittee, Halifax Board of Trade): May I answer that question, please. Basically, I think the volume of traffic going through the Port of Halifax at the moment to Montreal is sufficient for one railroad to handle it efficiently, effectively and cost effectively. I think two railroads would perhaps find it difficult to split that traffic and still maintain the same low level of cost. On the other hand, certain shipping lines do, in the United States where they have higher volumes, run their own container trains. Now, what we are looking for is not to state that this must be. What we are looking for is a clause which allows it to happen should the economic circumstances justify it. In other words, supposing we had a transport company here that could consolidate all the containers coming through the port to get the volumes, and then they could operate their own trains at a cheaper rate than either CN or CP.

Mr. Tobin: If I understand you correctly, then what you were really looking for is a guillotine that hangs there to be used if necessary, but not necessarily.

Mr. Bathurst: I think we are looking for that even in the shared-roadbed situation.

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Bathurst: I think what we have to have here is rather like this thing in the Canada Shipping Act about user pay. It says there that for the purpose of defraying the costs and so on, the Governor in Council may make regulations, and it is that permissive type of clause they are looking for us on. That there may be. It is possible. The present shared-roadbed in the present act is not quite sufficient.

Mr. Tobin: Okay, Mr. Chairman. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin. Mr. Angus.

[Translation]

Je me demande pourquoi vous recommandez également que des tiers aient accès à l'emprise des chemins de fer, pourquoi vous nous demandez de recommander au ministre de faire de la ligne Montréal-Halifax une voie partagée, ce qui donnerait au CP l'accès à cette ligne, de sorte que vous n'auriez pas à négocier des taux de ligne conjointe sur de très grandes distances. En supposant que nous fassions cette recommandation au ministre, pourquoi allez-vous encore plus loin en disant que ces lignes devraient être accessibles à des tiers, c'est-à-dire que des compagnies non ferroviaires devraient avoir le droit d'y exploiter leur propre matériel ou du matériel loué? Il me semble, si vous me permettez de me faire l'avocat du diable, que, si vous obtenez le artage de la voie, vous risquez d'aller à l'encontre de vos propres objectifs dans une certaine mesure, car les grandes compagnies de chemin de fer, c'est-à-dire le CN et le CP, pourraient être concurrencées par de petites entreprises qui leur enlèveraient la partie la plus lucrative du marché, de sorte que, par la suite, au lieu d'avoir le meilleur service au monde, vous auriez en fait le pire. Pourquoi avez-vous fait cette recommandation?

M. Jack Bathurst (président, sous-comité du port, chambre de commerce d'Halifax): Si vous le permettez, je répondrai à cette question. Je pense que le trafic qui passe actuellement par Halifax à destination de Montréal est suffisant pour qu'une seule compagnie de chemin de fer puisse l'acheminer de façon efficiente, efficace et rentable. À mon avis, il serait difficile à deux compagnies de se partager ce trafic sans devoir augmenter le prix. Par contre, certaines compagnies maritimes exploitent leurs propres trains de conteneurs aux États-Unis, où le trafic est plus important. Nous ne demandons pas nécessairement que cela se produise au Canada. Tout ce que nous voulons, c'est une clause qui le permette si les circonstances économiques le justifient. Autrement dit, si une compagnie de transport de notre région pouvait regrouper tous les conteneurs passant par Halifax, elle aurait un volume suffisant pour exploiter ses propres trains à un taux plus intéressant que ceux du CN ou du CP.

M. Tobin: Donc, si je vous comprends bien, ce que vous voulez, c'est une guillotine prête à servir au besoin, mais pas nécessairement.

M. Bathurst: Je pense que c'est ce que nous voulons, même dans le cas du partage de la voie.

M. Tobin: Oui.

M. Bathurst: Ce qu'il nous faut, à mon avis, c'est une clause comme celle qui figure dans la Loi sur la marine marchande à propos des frais payés par l'utilisateur. On y dit que, pour couvrir les coûts, etc. . . , le gouverneur en conseil peut édicter des règlements. Voilà le genre de clause que nous voulons. Une clause qui dit «il est possible que . . . ». Il ne suffit pas que la loi en vigueur prévoie le partage de la voie.

M. Tobin: Parfait. C'est tout, monsieur le président. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Monsieur Angus, à vous.

[Texte]

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, you make reference on page 6 that, among other things, the Port of Halifax costs make it extremely competitive and attractive when compared to some U.S. east coast ports. What is the difference per tonne we are talking about? Are we talking about cents or are we talking about dollars in terms of the ability of Halifax to compete against some eastern American ports?

Mr. Bathurst: Actually, we are talking considerable dollars, because of the labour costs, because of the pilotage costs, because of the berthing costs—the costs for a ship to come into Halifax. This includes pilotage, berthing, ropes and moorings. The handling of the cargo itself is considerably less by, I would say—may I ask somebody who is in the audience here to give the actual figure? Patricia, could you give the figure on the difference in costs of handling? It is hundreds of dollars, is it? It is, literally.

Mr. Angus: Hundreds of dollars a tonne?

Mr. Bathurst: A container.

Mr. Angus: A container, okay.

Mr. Bathurst: The landed cost of that in central Canada then becomes a function of the inland transport link. On a deregulation through New York, you can land a container possibly cheaper from the inland transport side into central Canada than you can via Halifax. The Americans are very conscious of this and they are trying to cut their port costs to become that much more competitive. So our rail cost is our vital cost.

• 1610

Mr. Angus: As long as the Government of Canada does not increase the port costs. They are proposing, through the Canada Shipping Act amendments, to charge back some of the dredging, navigational aids, those kinds of costs.

Mr. Bathurst: That would be fine for us, sir. We would welcome that 100%, because we have the lowest pilotage costs; we have no dredging, we have no ice breaking. Please, government, do it!

Mr. Angus: We look for balance in this country, Mr. Chairman.

The Chairman: You got your answer, Mr. Angus.

Mr. Angus: Right, try it on somebody else.

You indicate in your brief that you want joint running rights on the CN line to Halifax. Would it be fair to say that you also want to see the joint running rights on the line to Saint John?

Mr. Landry: No reason to object to that.

Mr. Angus: You figure it would be fair for them as well, even though this morning we learned that some of the people from there are quite happy to undercut your considerably if they could.

[Traduction]

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, à la page 6 de votre mémoire, vous indiquez, entre autres, que les coûts du port d'Halifax rendent ce port très concurrentiel et très intéressant par rapport à certains ports américains de la côte est. Quelle serait la différence par tonne? S'agit-il de quelques sous ou de dollars?

M. Bathurst: Il s'agit en fait d'une grande différence, étant donné les coûts de la main-d'oeuvre, les coûts de pilotage, les coûts d'amarrage, bref tous les coûts payés par un navire venant à Halifax: pilotage, amarrage, cordages et mouillage. Même la manutention de la cargaison coûte considérablement moins cher. Me permettez-vous de demander à quelqu'un de me donner les chiffres exacts? Patricia, pourriez-vous m'indiquer à combien se chiffre la différence dans les coûts de manutention? Il s'agit bien de centaines de dollars, n'est-ce pas? C'est bien cela.

M. Angus: Des centaines de dollars par tonne?

M. Bathurst: Non, par conteneur.

M. Angus: Par conteneur, bon.

M. Bathurst: Le coût des marchandises livrées à un point du centre du Canada dépend des frais de transport terrestre. Maintenant que les transports américains sont déréglementés, il revient probablement moins cher de transporter un conteneur jusqu'au centre du Canada en passant par New York qu'en passant par Halifax. Les Américains en sont fort conscients et essaient de réduire leurs coûts portuaires pour devenir encore plus concurrentiels. C'est pourquoi nos frais ferroviaires ont tellement d'importance.

M. Angus: Dans la mesure où le gouvernement n'augmente pas les coûts portuaires. Il est question de modifier la Loi sur la marine marchande pour faire payer par les usagers une partie des frais de dragage, des aides à la navigation, etc.

M. Bathurst: Cela ne nous inquiète nullement. En fait, nous en sommes entièrement partisans, car nous avons les coûts de pilotage les moins élevés, nous n'avons pas besoin de dragage, nous n'avons pas besoin de brise-glace. Que le gouvernement le fasse!

M. Angus: Nous cherchons un certain équilibre dans ce pays, monsieur le président.

Le président: Vous avez votre réponse, monsieur Angus.

M. Angus: Oui, essayez avec quelqu'un d'autre.

Vous indiquez dans votre mémoire que vous voulez des droits de parcours communs sur la ligne du CN qui va jusqu'à Halifax. Êtes-vous partisans des mêmes droits sur la ligne allant jusqu'à Saint-Jean?

M. Landry: Nous n'avons aucune raison de nous y opposer.

M. Angus: Vous pensez qu'il serait juste que Saint-Jean bénéficie des mêmes avantages, alors que nous avons appris ce matin que certains de vos concurrents de Saint-Jean seraient ravis de vous couper l'herbe sous le pied s'ils le pouvaient.

[Text]

In your brief, you are telling us that, while you understand the need for perhaps some modernization of the existing rules and regulations, you still believe there is a need for some kind of regulation framework to provide some control.

Mr. Landry: I do not know if we are necessarily saying that. We are all in favour of the competitive environment that is attempting to be created in *Freedom to Move. What we are saying is, how are you going to extend it to us? We are saying, yes, competition; but where is it here? And we are saying that by deregulating and still maintaining a monopoly service, you have put us in a worse position.

Mr. Gallant: We have had examples of that in the past in Halifax. CN serves us on the rail line in a monopolistic situation, on the one hand, and then, on the other hand, becomes involved with CAST in promoting container service into Montreal. We are convinced that, if the truth were known, it would be to the detriment of the Port of Halifax. The Port of Montreal has the advantage of all these free services, such as was referred to earlier—ice-breaking, dredging and the rest of the . . .

I am just convinced that, having observed it before, in the future, in a deregulated situation, we have to have access to some type of arbiter or third-party process. The CTC, as recognized by everybody, has been a cumbersome agency. I believe we can do better than that and get something that allows us to pursue an appeal, where people are injured by this in a non-regulated situation, under deregulation.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Suluk.

Mr. Suluk: Thank you, Mr. Chairman.

On page 3, you mention that your favourite position is likely to be seriously eroded in the aftermath of deregulation. Even in the Territories we have the same kind of problems, where Rankin Inlet and Hudson Bay want to be the centre of everything. Frobisher Bay, up in the southern Baffin area, aspires to the same position, to the exclusion of everybody else or all the other communities. We are supposed to be a free and democratic society and yet every region, if not every city, wishes to be favoured. Do you not think this is our biggest problem, our need to be the most favoured centre, or to have everything at the exclusion of every other region in Canada?

• 1615

Mr. Bathurst: No, sir, I do not think we are asking that at all. What we are looking at are the changes taking place in ocean shipping which are dictating that the ships will call at fewer and fewer ports. It is quite possible that Conrail can set up for instance, a major container terminal at Chautauqua, something like that, and most of our central Canadian cargoes will start going through New York or Baltimore.

As has been explained before, in the Atlantic region it is essential for us to have frequent and adequate efficient

[Translation]

Dans votre mémoire, vous indiquez que, tout en comprenant la nécessité d'une mise à jour des règles et règlements en vigueur, vous pensez qu'il faut conserver une certaine part de réglementation afin d'avoir un degré de contrôle.

M. Landry: Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est nécessairement ce que nous avançons. Nous sommes tous partisans du marché concurrentiel que cherche à créer *Aller sans entrave*. Nous nous demandons simplement comment le gouvernement compte nous en faire profiter. Nous sommes partisans de la concurrence, mais où est-elle? Nous cherchons à faire valoir que la déréglementation nous mettra dans une position encore plus difficile, si le monopole des services est maintenu.

M. Gallant: Nous en avons eu l'expérience à Halifax. Le CN nous offre des services ferroviaires monopolistes et, dans un même temps, se lie avec CAST et fait la promotion des services de conteneurs jusqu'à Montréal. Pour dire les choses comme elles sont, nous sommes convaincus que cela porterait préjudice au port d'Halifax. Le port de Montréal bénéficie de tous les services gratuits dont on parlait tout à l'heure: services de brise-glaces, de dragage, etc . . .

Je suis convaincu que, dans un marché déréglementé, il nous faut pouvoir avoir recours à un arbitre quelconque ou à un tiers. Comme tout le monde l'admet, la CCT s'est avéré un organisme inefficace. Je pense qu'il serait possible de faire mieux et de créer un organisme d'appel auquel pourront s'adresser ceux qui auront été lésés à la suite de la déréglementation.

M. Angus: C'est tout, merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Suluk, à vous la parole.

M. Suluk: Merci, monsieur le président.

À la page 3, vous dites que la déréglementation risque de réduire sérieusement les avantages dont vous bénéficiez. Même dans les Territoires, nous avons le même genre de problème: Rankin Inlet et Hudson Bay veulent être le centre de tout. Frobisher Bay, au sud de la région de Baffin, cherche à avoir la même position, à l'exclusion de toutes les autres localités. Nous sommes censés vivre dans une société libre et démocratique et pourtant chaque région, si ce n'est chaque ville, veut être favorisée. Ne pensez-vous pas que ce besoin que manifeste chaque région d'être la région privilégiée, de tout avoir aux dépens de toutes les autres régions du Canada, constitue notre problème le plus sérieux?

M. Bathurst: Non, monsieur, ce n'est pas du tout ce que nous demandons. L'évolution des transports maritimes est telle que les navires feront de moins en moins escale. Il est tout à fait possible que Conrail, par exemple, construise un terminus important de conteneurs à Chautauqua, et la plupart des marchandises en provenance du centre du Canada passeront par New-York ou Baltimore.

Comme nous l'avons déjà expliqué, il est essentiel que la région Atlantique ait accès à des services de transport mari-

[Texte]

shipping services to diverse market areas overseas. We only generate about 25% of the cargo which is sufficient to induce a shipping line to come to this region—for example, Halifax or St. John's—and therefore are dependent for the other 75% of the cargo on central Canadian cargoes.

We are not asking to be a favoured region. What we are asking is that we can get into a situation where we can compete with the diversion of cargoes through U.S. ports and keep the necessary shipping services to this region which will enable . . .

Michelin comes here; a major employer, a major manufacturer. The government gives them inducement, taxbreaks and things like that, as part of the inducement policies of the government to get them here. If they are going to stay here they have to have access to foreign markets and to have their imports coming in adequately. They cannot afford it coming in through New York or something and they cannot afford it coming through Montreal where it has got to be back-hauled all the time. We are not asking for a favoured status per se, what we are asking for is the ability to be able to compete with the diversion of cargo to U.S. ports from central Canada.

Mr. Suluk: Right now you are not in the position to compete.

Mr. Bathurst: We are just completing at the moment, because although our rail costs are higher than the U.S. rail costs, our port costs are lower so that the overall thing is in balance. In a deregulated environment our concern is that the rail costs are likely to increase and if the rail costs increase, the total overall cost of moving through Halifax will go up to the extent that it is cheaper to go through New York.

Mr. Belsher: Would the confidential contracting for the rail sector not act as an incentive for a more competitive rate in view of the fact that their counterparts across the borders, across the lines, have confidential contracts to get things to central Canada?

Mr. Bathurst: You do have it stated in the thing that you have to charge compensatory rates anyway, even though you are confidential.

Mr. Belsher: This is what we are asking.

Mr. Bathurst: I understand, sir, that the question of the formula used for calculating compensatory rail rates is under revision. What that is going to be, I do not know. All we are doing here is to voice our alarms. I am not trying to get into it specifically. The compensatory rail rate must be charged and CN assures us—we try and work very closely with CN and have periodic meetings with them with the port commission—that they are literally at rock bottom price right now, even allowing the volume discount prices of 18,000 containers a year from each shipping line. Therefore, under the compensatory ruling at the moment, there can be no reduction in rail

[Traduction]

time fréquents et efficaces pour faire le lien avec divers marchés étrangers. Nous ne pouvons expédier qu'environ 25 p. 100 du volume de marchandises nécessaires pour justifier une escale dans notre région, par exemple, à Halifax ou à Saint-Jean, Terre-Neuve, et nous dépendons donc du centre du pays pour les trois quart du volume que nous ne pouvons fournir.

Nous ne demandons pas que l'on privilégie notre région. Nous essayons de faire modifier la situation pour que nous puissions faire concurrence aux ports américains où l'on achemine nos marchandises et nous essayons de conserver les services de transport maritime dans notre région pour permettre . . .

La société Michelin vient s'installer ici; c'est un gros employeur, un fabricant important. Le gouvernement les encourage de diverses façons, par les dégrèvements fiscaux ou autres, dans le cadre de politiques incitatives pour encourager les industries à s'installer ici. Si cette société doit rester, elle devra avoir accès aux marchés étrangers et devra pouvoir importer ce dont elle a besoin sans problèmes. Cette société ne peut se permettre d'importer des marchandises qui doivent passer par New-York ou par Montréal, d'où il faudra ramener les marchandises. Nous ne demandons pas un statut privilégié, mais nous voulons être compétitifs face au détournement des marchandises des ports du centre du pays vers les ports américains.

M. Suluk: Vous n'êtes pas compétitifs à l'heure actuelle.

M. Bathurst: Nous sommes tout juste capables de rester dans la course, car bien que nos coûts de transport ferroviaire soient plus élevés que les coûts comparables aux États-Unis, nos frais portuaires sont moins élevés, ce qui compense les premiers. Nous craignons que la déréglementation ne fasse augmenter les coûts du transport ferroviaire, et si cela devait arriver, le coût global d'expédition des marchandises par Halifax augmentera tellement qu'il en coûtera moins cher de passer par New-York.

M. Belsher: Est-ce que les contrats confidentiels dans le secteur ferroviaire n'encourageraient pas les compagnies à pratiquer des taux plus compétitifs puisque leurs homologues américains profitent de contrats confidentiels pour expédier des marchandises au centre du Canada?

M. Bathurst: Vous dites dans votre mémoire que vous devez pratiquer des taux compensateurs de toute façon, même si vous pouvez passer des contrats confidentiels.

M. Belsher: C'est ce que nous demandons.

M. Bathurst: Je crois savoir, monsieur, que la formule utilisée pour le calcul des tarifs ferroviaires compensateurs fait l'objet d'une révision. Je ne sais quel en sera le résultat. Nous ne pouvons qu'exprimer nos craintes. Je ne tiens pas à entrer dans les détails sur cette question. Les tarifs ferroviaires compensateurs doivent être pratiqués et le CN avec qui nous travaillons en étroite collaboration, et avec qui nous nous réunissons périodiquement, ainsi qu'avec les autorités portuaires, nous assure qu'ils sont le moins élevés possible à l'heure actuelle, même si l'on tient compte de l'escompte au volume accordé pour 18,000 conteneurs par année à chaque société de

[Text]

rates beyond what they are at the moment. They will go up and up.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

• 1620

The Chairman: Did you really get your answer? I do not think you did. Let me try to put it, because I was going to ask the question if someone else did not ask it.

You said on page 6 of your brief that you are a competitor for the U.S. ports. Different things balance out and you are competitive. Therefore, your rail rates, I guess, have to be competitive to maintain the balance. As I understood the question, and anyway it is in my mind... You mentioned Conrail may be able to take traffic away from Halifax, and yet the American railways have confidential contracts. Do you not think the people here, to make sure the traffic still comes to the port of Halifax, should also have the benefit of confidential contracts? You are very silent about confidential contracts, other than the third-party appeal procedure.

Mr. Bathurst: I will agree with you that confidential rates would be a good idea. But the point is that it is not clear to me from *Freedom to Move* whether a confidential rate can be below compensatory rates.

The Chairman: This is one of the basic questions, I guess.

Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much.

You have mentioned you meet with CN regularly and so on. Have they made a concentrated effort to gather a larger market share than they have had?

Mr. Gallant: They have the whole market share in Halifax.

Mr. Cochrane: Right.

Mr. Gallant: I mean, they own it.

Mr. Cochrane: Okay. But they are assuring you that it is at rock-bottom prices. Do you agree?

Mr. Gallant: I believe, under the circumstances, they are doing a fairly good job. But we observe that the Halifax-Montreal line is utilized in terms of its capacity at approximately somewhere in the area of 30%. We observe this promotion of the Montreal port in connection with the CAST situation in the past, which is a *fait accompli* now in terms of what has happened to CAST. Also we observed the cutting of rates in the Montreal-Toronto-Chicago area and the increasing of rates on the Halifax-Montreal line at the same time. It is difficult to say why this sort of situation occurred. They were looking for more cargo in the U.S. in terms of the Toronto-Chicago situation. We are at a loss to understand as to whether, on a deregulated situation, they would really work hard for us.

[Translation]

transport maritime. Donc, en vertu de la règle qui régit les tarifs compensateurs à l'heure actuelle, on ne pourra apporter d'autres réductions aux tarifs ferroviaires. Ils ne peuvent qu'augmenter.

M. Belsher: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Avez-vous vraiment obtenu une réponse à votre question? Je ne pense pas. Permettez-moi de la poser aussi, car j'allais la poser si personne d'autre ne l'avait fait.

A la page 6 de votre mémoire, vous dites que vous faites concurrence aux ports américains. Les frais portuaires moins élevés compensent les tarifs ferroviaires plus élevés, ce qui vous permet d'être compétitifs. Donc, vos tarifs ferroviaires doivent être compétitifs pour maintenir cet équilibre. Si j'ai bien compris la question... Vous avez dit que Conrail arriverait peut-être à réduire à son profit le nombre de navires qui font escale à Halifax, et pourtant les compagnies ferroviaires américaines ont des contrats confidentiels. Ne pensez-vous pas que pour maintenir le volume du trafic maritime à Halifax, les gens d'ici devraient aussi pouvoir profiter des contrats confidentiels? Vous n'avez rien dit au sujet de ces derniers, sauf pour la procédure d'appel de la part des tiers.

M. Bathurst: Je pense comme vous que les tarifs confidentiels seraient une bonne chose. Mais je n'arrive pas à saisir, à la lecture du document *Aller sans entraves*, si un tarif confidentiel peut être fixé au-dessous des tarifs compensateurs.

Le président: Cela me paraît une question fondamentale.

Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Je vous remercie beaucoup.

Vous nous disiez que vous rencontriez régulièrement des représentants du CN. Ont-ils vraiment tenté de manière soutenue d'obtenir une plus grande part du marché?

M. Gallant: Ils détiennent tout le marché à Halifax.

M. Cochrane: C'est exact.

M. Gallant: Ils possèdent tout.

M. Cochrane: Je vois. Mais ils vous garantissent que leurs tarifs ont été réduits au minimum. Le pensez-vous?

M. Gallant: Je pense que compte tenu des circonstances, ils se débrouillent assez bien. Mais nous notons que la ligne Halifax-Montréal a un taux d'utilisation d'environ 30 p. 100. Nous avons noté que le terminus de conteneurs CAST a permis de promouvoir le port de Montréal dans le passé, et les avantages engendrés par le CAST sont maintenant un fait accompli. Nous avons aussi noté que les tarifs ont été réduits dans la région circonscrite par Montréal, Toronto et Chicago, alors que les tarifs pour le parcours Halifax-Montréal ont augmenté au même moment. Il est difficile d'expliquer comment ce genre de situation a pu se produire. Le CN tentait de décrocher plus d'affaires aux États-Unis en réduisant les tarifs sur la ligne Toronto-Chicago. S'il y avait déréglementation, nous ne savons pas vraiment s'ils travailleraient fort pour nous.

[Texte]

What we suspect would happen is that they are going to work hard in those areas where there is high volume. They would consider us to be a difficult area to administer. We would lack the dedication or the proper resources to really promote the traffic links that are there for us, and hence the effect on the whole Atlantic region.

Mr. Cochrane: In light of this, you are advocating that there be double usage of the track with CN and CP.

How does CN getting into the business or your request that CP get into the business enhance CN's role to spend money for capital acquisitions or upgrading of facilities and so on? How would all this make it more competitive as far as the price is concerned? If you are going to take the limited market and divide it by two, I do not understand how CP's use of the tracks for CN would make your situation any better.

Mr. Gallant: Competition.

Mr. Landry: I guess what we are requesting, which may have been referred to a little earlier, is that threat of competition in many cases creates as much honesty as actual competition. What we are afraid of is a completely unregulated monopoly with no threat of competition or actual competition; and with no competitive pressures on keeping the rates down.

Mr. Cochrane: But you currently have such a situation now and you are not vastly upset with the rate.

Mr. Gallant: Oh, no. There has been considerable pressure on the rates from Halifax westward to the point where some of our container lines have said that, if this continues, they are going to consider abandoning Halifax and going to the U.S. Do not misunderstand me; we have a very fragile situation considering the balance of keeping our port charges down and our efficiency up—and that being only a part of this whole linkage between Halifax into central Canada. The rail component of those costs is a major feature of the whole system, and CN has never opened its books to us or to the CTC with respect to the costs involved in running that service, but has met the market—and if I am expressing some satisfaction with CN, it is because so far it seems to have gone along, but there has always been a lot of pressure on it.

• 1625

Particularly at the Board of Trade, sometimes we get classified as being CN baiters—or CN bashing in the sense of fed bashing—but we are at the end of this long ribbon of steel and we are not informed as to whether they are doing well or not. Generally we think we are because the port seems to be doing not too badly, depending on the economy. But in a non-regulated situation, when we observe what has happened in the past, we are very wary.

[Traduction]

Nous pensons que le CN concentrera ses efforts sur les régions où le volume des marchandises est très élevé. Ils nous verraient comme une région difficile à administrer. Nous n'avons pas l'équipement spécialisé ni les ressources voulues pour promouvoir les liaisons éventuelles, ce qui se répercute sur toute la région de l'Atlantique.

M. Cochrane: Vous recommandez donc qu'il y ait usage commun des rails par le CN et le CP.

Mais comment est-ce que les nouvelles activités du CN, ou votre demande que le CP aussi participe à ces nouvelles activités, pourraient encourager le CN à investir dans l'infrastructure ou à renouveler son matériel? Comment sa position concurrentielle, au niveau des prix, serait-elle améliorée? Si vous voulez diviser en deux un marché déjà limité, je ne vois pas comment l'utilisation des rails du CN par le CP améliorerait votre situation.

M. Gallant: La concurrence.

M. Landry: Comme nous l'avons peut-être dit un peu plus tôt, la menace de la concurrence peut parfois pousser à l'honnêteté, tout comme la concurrence effective, et c'est ce que nous recherchons. Ce que nous craignons, c'est un monopole complètement déréglementé où il n'y aurait ni concurrence réelle, ni possibilité de concurrence éventuelle; la concurrence qui fait baisser les tarifs serait absente.

M. Cochrane: Mais, c'est votre situation à l'heure actuelle, et le tarif ne semble pas vous troubler particulièrement.

M. Gallant: Ce n'est pas le cas. Des pressions considérables se sont exercées sur les tarifs dans l'Ouest, à partir de Halifax, à un point tel que certains expéditeurs qui utilisent des conteneurs et qui font escale chez nous, nous ont fait savoir que si cela devait continuer, ils pourraient cesser de venir à Halifax et passer par les États-Unis. Comprenez-moi bien; nous avons beaucoup de mal à maintenir l'équilibre fragile entre nos frais portuaires que nous ne voulons pas augmenter, et notre efficacité que nous ne voulons pas voir diminuer—et ce ne sont là que certains des facteurs dont il faut tenir compte si l'on veut discuter du rôle que joue Halifax en tant que point d'entrée des marchandises qui sont expédiées vers le centre du pays. Les tarifs ferroviaires sont un élément majeur du système dans son ensemble, et bien que le CN n'ait jamais, ni pour nous, ni pour la Commission canadienne des transports, fait la lumière sur ses coûts d'exploitation, il arrive à desservir le marché—et si j'exprime une modeste satisfaction à l'égard du CN, c'est parce qu'il a réussi jusqu'à maintenant à surnager, malgré les pressions énormes qui s'exercent de tout temps sur cette société.

On nous accuse parfois, à la Chambre de commerce notamment, de critiquer indûment le CN, pour le plaisir—mais nous n'avons aucun droit de regard sur cette société, et nous sommes mal informés quant à la façon, bonne ou mauvaise, dont elle mène ses affaires. Nous sommes satisfaits, en général, parce que le port semble relativement rentable, selon la conjoncture économique. Mais la déréglementation

[Text]

Mr. Cochrane: You make one comment—that because it is a monopolistic position, it could not be expected to allocate capital resources and provide the same level of maintenance and investment in infrastructure, state-of-the-art equipment and levels of service to shippers as it would in other areas of the country—but yet, if you bring CP in . . . and obviously you are going to expect that CN is going to do all those things you want to see done for a smaller percentage of the market share.

Mr. Bathurst: I do not think we are quite coming from that angle, sir. I think where we are coming from is that what we must have incorporated in the new Transportation Act is the capability that if CP, for argument's sake, can perceive an opportunity to come in and undercut CN on something, then it will do so; or if it can provide a higher level of service.

We are not suggesting that CP . . . nobody can compel CP to run on that joint roadbed and come to Halifax. They are a private enterprise and there is no reason why they should come in unless there is a dollar to be made on it. Therefore, I think what we are looking at is the perception that competition—the permissive thing I mentioned—that the other railroad can come in because it is a joint roadbed and that if necessary, a third party can consolidate everything—consolidate the trains, load the trains and do everything else—and CN ends up by hooking and hauling; something like that. But that permission must be in the act, so we are not trying to legislate the CP. Obviously, we cannot.

Mr. Cochrane: I guess I just cannot see how, if there is barely enough there for one to make a good profit from it—and you are complaining about what might happen with regard to the state of their yards and maintenance and so on of their facilities—I just cannot see how sharing that market with someone is going to make them upgrade for a smaller percentage of the market that is out there. I must be missing something.

Mr. Gallant: Well, we are talking about competitive forces and market forces, and if CN is not providing the proper level of service and is charging too much for poor service, a proper and an appropriate competitive force should be able to come along and recognize that—particularly where we have a strong geographic advantage—and pick it up and show CN how to make money.

Considering the CN structure and how it is would not be stuck with in terms of its cost structures, etc. and how it perceives and views its cost structure; in that sense, if we want to assure ourselves the new legislative framework has the background that will allow a future competitor to come in—and if it is there and it is threatened, then CN may continue to

[Translation]

proposée nous porte à être très prudents, compte tenu de ce qui s'est produit dans le passé.

M. Cochrane: Dans l'une de vos observations, vous dites que parce que cette société détient un monopole, on ne pourrait s'attendre à ce qu'elle fasse des dépenses d'immobilisations comparables à celles qu'elle fait ailleurs, et la même chose vaut pour l'entretien, l'investissement dans l'infrastructure, l'achat d'équipement moderne et la qualité du service offert aux expéditeurs. Pourtant, si le CP devait s'installer dans la région . . . vous vous attendrez, bien sûr, à ce que le CN fasse toutes les choses précitées malgré le fait qu'il aurait une plus petite part du marché.

M. Bathurst: Nous n'envisageons pas les choses précisément de cette façon, monsieur. Nous voulons que la nouvelle loi sur les transports contienne une disposition qui permette au CP d'offrir un service s'il pense pouvoir l'offrir à un tarif inférieur à celui du CN, ou s'il pense pouvoir offrir un service de meilleure qualité.

Nous ne proposons pas que le CP . . . personne ne peut forcer le CP à utiliser les rails du CN et à venir s'installer à Halifax. C'est une entreprise privée, et elle n'a aucune raison de s'intéresser à notre région s'il n'y a pas de bénéfices à faire. Mais nous voudrions que la concurrence soit possible, et soit perçue comme possible—comme il y a mise en commun des rails, qu'il soit compris qu'il est possible que l'autre service ferroviaire décide d'offrir des services; si nécessaire, on pourrait charger un tiers de tout consolider—de consolider les trains, de faire le chargement et tout ce qui s'ensuit—et le CN n'aurait plus qu'à s'occuper de raccorder les wagons et de déplacer les marchandises; on pourrait partager les tâches d'une manière ou d'une autre. Mais il faut que cette possibilité soit prévue par la loi; nous ne proposons donc pas de forcer le CP à s'y établir par un texte de loi. De toute façon, nous ne le pouvons pas.

M. Cochrane: Mais s'il y a tout juste de quoi pour permettre à une seule société ferroviaire de tirer des bénéfices raisonnables de ces activités . . . et vous craignez qu'elle ne néglige ses gares de marchandises, et l'entretien de son matériel ou de ses installations—je ne vois pas comment le fait de partager son marché avec une autre société l'encouragerait à renouveler son matériel pour desservir une plus petite part du marché. Il y a quelque chose qui m'échappe.

M. Gallant: Eh bien, nous discutons des forces de la concurrence et du marché, et si le CN ne fournit pas des services d'une qualité suffisante et prend trop cher pour des services de piètre qualité, il devrait être possible de laisser jouer la concurrence en permettant à une autre société de saisir l'occasion—surtout là où les avantages géographiques sont indéniables—d'offrir un meilleur service à moindre prix, et de faire la leçon au CN.

Il faut tenir compte de la structure du CN et du fait qu'elle contient de nombreux éléments qu'un concurrent ne retiendrait peut-être pas, car il aurait peut-être une structure de coûts entièrement différente; nous voulons nous assurer que la nouvelle loi contiendra une disposition qui permette à un concurrent éventuel d'offrir des services dans la région—si cette possibilité existe et peut devenir une réalité, le CN

[Texte]

keep its socks up to its knees with respect to the service we are getting.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Cochrane. Mr. Benjamin.

Mr. Bathurst: May I just continue on that one, please? I think a classic example of this is that CN used to handle the haul-at-cost traffic; Montreal, Toronto, Chicago. They just lost the contract now to CP. Two competing forces are coming in there and CN has just lost the contract.

• 1630

Mr. Benjamin: Obviously it is a matter of the competition the Halifax port faces with other eastern seaboard ports, particularly the U.S. ones. Is that competition not equally applied to CN, so it is not in their best interests to do a poor job of serving the Halifax port by way of too high a rate or insufficient service? The competition that applies to the port also applies to CN. Otherwise they have a defunct piece of track from Montreal to Halifax. Is that not correct?

Mr. Gallant: I wish they had exhibited that type of attitude when they bought CAST and promoted container shipping up the river into Montreal as opposed to promoting their line from Halifax to Montreal and promoting the port here. That is what defeats me every time I come up against CN, with everybody being satisfied with the status quo.

Mr. Benjamin: But you did say you could not fault them for having done a bad job or anything like that.

Mr. Gallant: At that time we certainly did fault them. Our board was very strong in its objections.

• 1635

Mr. Benjamin: You just said a few minutes ago that you thought CN was doing a pretty good job.

Mr. Gallant: Right now as we observe it, it is going along fairly smoothly. We just got a new shipping line here in the port and CN certainly had something to do with that. From time to time they manage to pull a rabbit out of the hat, but it is still very fragile and the shipping lines are . . .

Mr. Benjamin: On the matter of joint track usage and roadbed charges, this committee, the Canadian Transport Commission, the Minister . . . his two predecessors have had some bitter experiences over how both railroads have done in Via Rail with their costing formulas—everything in there including the water for the president's whiskey. What you are saying is that we will need to retain a regulatory regime that will enforce reasonable roadbed charges so that either railroad will not try to overcharge the other one in the use of their tracks. You want a continuation of that kind of a regulatory regime.

[Traduction]

s'efforcera peut-être de maintenir le niveau des services qu'il offre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cochrane. Monsieur Benjamin.

M. Bathurst: Puis-je poursuivre sur ce même sujet? Ce qui illustre parfaitement les propos que nous venons d'entendre, je pense, c'est le fait que le CN transportait autrefois les marchandises comptabilisées au coût; Montréal, Toronto, Chicago. Il vient de perdre ce contrat au profit du CP. La concurrence a joué et le CN vient de perdre le contrat.

M. Benjamin: Manifestement, la concurrence que doit affronter le port de Halifax de la part d'autres ports de la côte est, notamment les ports américains, est un facteur important. Cette pression de la concurrence ne s'exerce-t-elle pas également sur le CN, et n'en va-t-il pas de son intérêt d'offrir un bon service à bon prix au port de Halifax? Le CN, tout comme le port, doit faire face à cette concurrence. Sinon, les rails de Montréal à Halifax ne seront plus utilisés. N'est-ce pas exact?

M. Gallant: Ils ne semblaient pas beaucoup se soucier de la concurrence quand ils ont acheté le terminus de conteneur Cast et encouragé le transport maritime des conteneurs en empruntant le fleuve jusqu'à Montréal, plutôt que d'encourager l'utilisation de leurs voies de Halifax à Montréal, et, partant, d'encourager notre port ici. C'est ce que je rencontre à chaque fois que je m'en prends au CN: Tout le monde est satisfait du statu quo.

M. Benjamin: Vous avez pourtant dit que vous n'aviez pas de critique à formuler à l'égard des services qu'ils offrent, par exemple.

M. Gallant: Nous avons certainement formulé des critiques à leur endroit à ce moment-là. Notre conseil s'est opposé formellement à leurs activités.

M. Benjamin: Vous avez dit il y a quelques minutes que le CN faisait du bon travail.

M. Gallant: Pour l'instant, tout semble aller convenablement. Une nouvelle compagnie de navigation utilise notre port, et le CN y est certainement pour quelque chose. De temps en temps, cette sorte de miracle arrive, mais la situation est encore très fragile et . . .

M. Benjamin: En ce qui concerne l'utilisation conjointe des voies et les frais à imposer, l'expérience passée a laissé aux deux prédécesseurs du ministre actuel un souvenir plutôt désagréable, les deux compagnies de chemins de fer essayant de facturer à Via Rail tous les frais qu'elles pouvaient imaginer. Selon vous, il faut maintenir le système actuel, prévoir par voie de règlement des frais d'utilisation raisonnable et éviter ainsi aux compagnies de chemins de fer de demander aux utilisateurs de leurs voies un prix excessif.

[Text]

Mr. Gallant: The reason is that it is hard to deal with your competitor when he owns the store. It just does not make sense.

Mr. Benjamin: I wonder what an airline or trucking company would say, if they were the only operator in a community with the infrastructure, and a competitor would be allowed to come in and share the use of their facilities.

Mr. Gallant: It is done all the time, sir, if I may. The highway, in case of trucking.

Mr. Benjamin: The road belongs to the taxpayers.

Mr. Gallant: The railroad bed is the highway, and it should not be considered otherwise when there is only one railroad, in terms of giving us the rights to use it. In the trucking industry there are multi-use terminals; there are tractors hauling different trailers; there are all kinds of examples of that.

Mr. Benjamin: Okay. Now, one final point. My colleagues are tired of my raising this, but we keep getting this mythology. Under 'Crown Corporations' you suggest the government must go much further and set out firm directives, and without the benefit of access to the public purse. Are you gentlemen not aware that the government of the day in 1975-76 gave both CN and Air Canada firm directives that they no longer would have access to the public purse, that they would have to generate their own capital; that no additional equity would be put into them, and that it has really been amiss for the last eight years; that there is not a bottomless pocket, as somebody said earlier today? They have to operate on their own, period. What is wrong with the firm directive that is already in place? There is no more benefit to a public purse for CN than there would be if Canadian Pacific were on the verge of going belly-up. No national government of any political stripe would dare allow it to happen. It is only in that context; but in terms of their operations for the last eight years, they have a firm directive. With a few exceptions—here are subsidies for branch lines in western Canada for both railroads—but other than that, they do not have access to the benefit of the public purse; they are on their own. Why would you keep perpetuating this myth? I think it is a bogeyman and this has been carried on in certain circles in this country far too long.

Mr. Landry: I would comment that the suggestions covered in that area perhaps refer to the TerraTransport situation in Newfoundland. The fueling and the trucking association of the—the losses incurred by CN in that side versus private trucking companies being offset, versus other... I have read some of the previous documents of this committee, and I do not want to bore your time with that argument. There are other parties who I feel know that a lot...

[Translation]

M. Gallant: Pour une raison très simple, c'est qu'il est bien difficile de traiter avec votre concurrent lorsqu'il est le propriétaire du magasin. C'est une situation absolument insensée.

M. Benjamin: Imaginez une compagnie aérienne ou une compagnie de camionnage qui exploite à elle seule une collectivité. Vous venez lui dire qu'un concurrent est autorisé à s'installer et à utiliser ses installations. Quelle sera sa réaction, à votre avis?

M. Gallant: Mais, monsieur, c'est ce qui se fait continuellement, par exemple avec les autoroutes, dans le cas du camionnage.

M. Benjamin: Oui, la route appartient aux contribuables.

M. Gallant: La voie ferrée est l'équivalent de l'autoroute. C'est ainsi qu'il faut la considérer lorsqu'il n'y a qu'une seule voie ferrée, et les droits de l'utiliser devraient être les mêmes que pour l'autoroute. Dans l'industrie du camionnage, il existe des terminaux qui sont utilisés à plusieurs fins; il y a, par exemple, des tracteurs qui sont utilisés pour déplacer différents remorques.

M. Benjamin: Très bien, un dernier point. Mes collègues et moi-même sommes fatigués de le soulever, mais il faut bien essayer de mettre fin à ce mythe. Lorsque vous parlez des sociétés de la Couronne, vous proposez que le gouvernement aille plus loin, émette des directives fermes et prive ces sociétés de l'argent du contribuable. Vous devriez savoir qu'en 1975-1976, le gouvernement de l'époque a donné au CN et à Air Canada les fermes directives dont vous parlez, qu'il leur a demandé de ne plus compter sur l'argent du contribuable ni sur un autre apport en capital, mais de se financer par elles-mêmes. Vous devriez savoir que les choses ne vont pas si mal depuis huit ans et qu'on ne peut vraiment pas parler de tonneaux percés, comme quelqu'un l'a dit plus tôt aujourd'hui. Elles ne peuvent tableer que sur elles-mêmes, un point c'est tout. Qu'y a-t-il à redire aux fermes directives déjà en vigueur? Le Canadien National n'a pas plus accès à l'argent du contribuable que le Canadien Pacifique, si cette dernière société se trouvait sur le point de faire faillite. Dans ce cas, aucun gouvernement national, quelle que soit sa couleur, n'oserait laisser faire. Mais c'est bien la seule circonstance où le gouvernement interviendrait; en ce qui concerne l'exploitation, depuis huit ans il existe des directives fermes. A part quelques exceptions—par exemple des subventions accordées aux deux sociétés de chemins de fer pour des lignes d'embranchement dans l'Ouest du Canada—mais à part cette exception, elles ne reçoivent plus aucun sou du contribuable, elles sont totalement laissées à elles-mêmes. Alors pourquoi continuer à faire peur aux Canadiens et à maintenir cette fable que certains milieux se plaisent à répéter depuis trop longtemps.

M. Landry: À mon avis, ce qui vient d'être dit a peut-être un rapport avec TerraTransport de Terre-Neuve. Le problème était le carburant. Le CN subissait des pertes à ce titre puisque les sociétés de camionnage recevaient une compensation... J'ai pris connaissance des travaux antérieurs du Comité, mais je ne veux pas vous ennuyer actuellement avec cette question.

[Texte]

• 1640

Mr. Benjamin: But surely Terra was not CN's idea. That is an obligation placed upon it by the Government of Canada and by the terms of Confederation with Newfoundland. I would bet you a nickel that CN would be happy to get out of it and let somebody else do it. Why blame CN for something that was not of their making?

Mr. Landry: I believe there is another body examining that question at the present time.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Colleagues, I am going to call the next witness. We have two more scheduled witnesses, and three other parties who have come against all the rules, but will be heard. My thought is that we have the scheduled witnesses in the usual order. As far as the non-scheduled witnesses, I am throwing out for consideration that they be given 15 minutes to include making their presentation and questioning. We have absolutely no time tomorrow because we are catching a plane at 6.05 p.m. and we have some politicians in here tomorrow afternoon, and they may not be quite as succinct as some other witnesses. So there is no opportunity tomorrow. And so they can start to direct their minds as to what they want to say and how they want to say it. We have been going for over seven hours now, and while the members have come and gone for pits stops and for sandwiches, the staff has been working very hard. So if I have your agreement to that, that is the way we will continue to proceed.

Thank you very much, Mr. Landry, and the Board of Trade of Halifax.

Mr. Landry: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: I am glad you did not get into that ideological debate with Mr. Benjamin. There have been three capitalizations already, and the tooth fairy does believe in Santa Claus.

We now call the Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Chamber of Commerce, represented by Mr. Fred Beairsto. Welcome, Mr. Beairsto. You have seen the procedure, so would you please give us an overview, and then we will get into the questions. Hopefully, members appreciate the time and their questions will be short, succinct and factual and not cover other parameters.

Mr. Fred Beairsto: (Member, Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Chamber of Commerce): Thank you very much. Not being a politician I will be succinct. I will, if you would allow, go through my brief.

I am here representing, jointly, the Fredericton Chamber of Commerce and the City of Fredericton. They have both seen and approved this brief.

[Traduction]

M. Benjamin: Le CN n'est pas à l'origine de *Terra Transport*. Le gouvernement du Canada lui a imposé cette solution qui s'explique sans doute par les conditions de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Mais je suis prêt à vous parier que le CN serait très heureux de s'en débarrasser et de laisser quelqu'un d'autre s'en occuper. Aussi, pourquoi blâmer le CN pour quelque chose qui n'est pas de son fait?

M. Landry: Je crois comprendre que cette question est actuellement examinée par un autre groupe.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Mesdames et messieurs, je vais maintenant appeler les témoins suivants. Nous en avons deux qui sont prévus, et trois autres qui contre toutes les règles établies, se sont présentés, mais nous les entendrons. Mon idée était de recevoir les témoins prévus à l'horaire de la façon habituelle. Quant aux autres, je vous propose de leur consacrer 15 minutes pour leur exposé et les questions. Nous n'avons absolument aucun moment à leur consacrer demain, car nous prenons l'avion à 18h05 et nous aurons auparavant reçu les hommes politiques, qui risquent d'être plus prolixes que les autres témoins. Ce soir est donc le seul moment qui nous reste pour les recevoir. Je le leur dis pour qu'ils puissent préparer ce qu'ils veulent nous dire. Voilà maintenant sept heures de suite que nous travaillons, et si les membres du Comité ont pu s'évader pour de courtes pauses, le personnel a travaillé très dur. Donc, avec votre accord, nous procéderons de cette façon.

Monsieur Landry, je vous remercie beaucoup vous et la Chambre de Commerce de Halifax.

M. Landry: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Je suis heureux que vous ne vous soyez pas engagé dans ce débat idéologique avec M. Benjamin. Il y a déjà eu trois capitalisations, et certains croient encore au Père Noël.

Nous appelons maintenant à la table des témoins le Comité conjoint des transports de la ville et de la Chambre de Commerce de Fredericton, représenté par M. Fred Beairsto. Bienvenue, monsieur Beairsto. Vous avez vu comment nous procédons. Aussi, je vous demanderai de bien vouloir nous donner un aperçu de votre opinion, et ensuite nous vous poserons des questions. J'espère seulement que les membres du Comité, conscients de l'heure, poseront des questions brèves, venant au fait et s'en tenant strictement à la question étudiée.

M. Fred Beairsto (membre, Comité conjoint des transports de la ville et de la Chambre de Commerce de Fredericton): Merci beaucoup. Je ne suis pas homme politique, je serai donc bref. Avec votre permission, je vais vous donner connaissance de mon mémoire.

Je représente ici la Chambre de Commerce de Fredericton et en même temps la ville de Fredericton, qui toutes les deux ont vu et approuvé le mémoire.

[Text]

I want to thank you for the opportunity of sitting before you and I, as I said, will try to be succinct. In fact, the letter that was directed to me by the committee indicated I would be here for an hour, and I feared because my total knowledge of the subject could not possibly last that long, and so I am glad it is going to be short.

The Air Transportation Committee of the City of Fredericton and the Fredericton Chamber of Commerce welcomes the opportunity to present to the House of Commons Standing Committee on Transport its views and some comments on the regulatory reform proposals outlined in the document entitled *Freedom to Move*.

The Air Transportation Committee was formed in 1985. It consists of citizens from the greater Fredericton area who are major users of the air transportation system, and who, therefore, have a direct interest in the quality of air service available to and from the city. The mandate of this committee is to closely monitor developments in the air transportation industry and, in particular, to monitor the level of service provided at Fredericton airport, with a view to making recommendations regarding the interests of the citizens of the greater Fredericton area with respect to air service.

We recognize that the mandate of the standing committee in these hearings is to examine the totality of the *Freedom to Move* recommendations from a number of different perspectives. However, because of the terms of reference of this committee, this brief will only address those proposals which will impact upon the air transportation industry itself.

• 1645

The Chairman: Now you are going to give us the highlights.

Mr. Beairsto: This committee wishes to go on record as being strongly in support of most of the initiatives proposed in the *Freedom to Move* document. It is difficult to quarrel with the policy objectives and the basic principles and philosophy on which the reform proposals are based. Many of the specific proposals appear to offer the prospect of significant improvement in the efficiency of the transportation industry in Canada. There is no question that Canadians must continue to strive to improve upon what is already an excellent transportation system as a means of achieving economic growth in both domestic and international markets. Clearly modernization of our regulatory system and processes offers perhaps the greatest potential in terms of future improvements to the transportation system.

Despite our overall positive impressions on the *Freedom to Move* proposals, it is our intention to use the limited time available to us in these hearings to express certain concerns this committee has in terms of how the air transportation reform proposals will impact upon the quality of air services in Atlantic Canada and in particular in the City of Fredericton. Nevertheless, we would not want this brief to be construed as being one opposed to the general thrust of the *Freedom to Move* document.

[Translation]

Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée de comparaître devant vous, et, je le répète, j'essaierai d'être bref. Dans la lettre d'invitation que j'ai reçue, il était précisé que je comparais devant le Comité pendant une heure, ce qui a suscité chez moi quelques craintes parce que ma connaissance du sujet ne semblait pas me permettre de tenir aussi longtemps. Je suis donc heureux que ce soit plus bref.

Le comité des transports aériens de la ville et de la Chambre de Commerce de Fredericton est heureux de pouvoir présenter au Comité permanent des transports de la Chambre des communes son opinion et ses réactions sur les propositions de réforme exposées dans le document intitulé *Aller sans entraves*.

Le comité des transports aériens a été constitué en 1985. Il est formé de citoyens de la région métropolitaine de Fredericton qui sont les grands usagers des transports aériens et qui, de ce fait, s'intéressent directement à la qualité des services aériens disponibles dans la ville. Le mandat de notre comité est d'examiner étroitement l'évolution de l'industrie des transports aériens et, en particulier, de contrôler le niveau de services fournis à l'aéroport de Fredericton dans le but de faire des recommandations sur le service aérien dans l'intérêt des citoyens de toute l'agglomération de Fredericton.

Nous savons que le Comité de la Chambre des communes a pour mandat d'examiner l'ensemble des recommandations faites par le document *Aller sans entraves*. Mais, à cause du mandat précis qui est le nôtre, notre mémoire ne touche que les propositions relatives au transport aérien.

Le président: Passez maintenant aux grandes lignes de votre mémoire.

M. Beairsto: Le comité tient à souligner d'abord qu'il est fermement en faveur de la plupart des mesures proposées par le document *Aller sans entraves*. Il serait difficile de trouver à redire aux objectifs de la réforme et aux principes qui la sous-tendent. Nombre des mesures pratiques proposées laissent entrevoir une amélioration importante de l'efficacité des transports au Canada. Il ne fait pas de doute que les Canadiens doivent s'efforcer d'améliorer leur excellent système de transport pour obtenir une croissance économique sur les marchés intérieur et international. La mise à jour des règlements en vigueur dans ce domaine permet sans conteste d'entrevoir des améliorations importantes du système.

Malgré ce jugement d'ensemble positif, nous utiliserons le temps limité dont nous disposons pour exprimer un certain nombre de craintes que les propositions de réforme font naître quant à la qualité des services aériens dans la région Atlantique du Canada et en particulier à Fredericton. Mais il ne faudrait pas conclure de nos observations que nous nous opposons aux grandes lignes du document.

[Texte]

The Chairman: We will end it right there, Mr. Beairsto. On page 11, I do not mind you reading that, you have the summary. You have two thrusts to this brief. Members can read the brief as well as you can, with respect. It is going to be part of the record. Really, if we get into questions and answers it is much better than just a monologue from either the chairman or the witness. If you are intending to read the whole thing then I am going to be very strict in questions on the time. Every witness was told they had 10 minutes to give an overview, and every witness knows that.

Mr. Beairsto: That is right, Mr. Chairman. I did not expect to be longer than 10 minutes, however . . .

The Chairman: To read it?

Mr. Beairsto: That is correct.

The Chairman: Okay, just try. Keep going.

Mr. Beairsto: I appreciate very much that I may be cutting into the time. However, I would hope you would also appreciate my position. I am an individual here sent by a committee, and I am not very happy with just using my own words. As these are the words that were approved by the committee, I would like to deliver them to you, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, carry on.

Mr. Beairsto: Under the proposed regulatory regime, air carriers will enjoy almost total freedom to enter and exit markets, to rationalize their operations in terms of equipment used, points served, and frequency of service, and to price their services consistent with market conditions. This increased freedom will almost certainly bring with it greater innovation and creativity in the development of service price offerings. However, it also poses many risks for air travellers in Atlantic Canada.

Cross-subsidization of domestic airline services has been an important feature of Canadian airline regulation. We in Atlantic Canada have benefited greatly from this regulatory policy, because undoubtedly many of the services in this region have not generated sufficient revenue to cover their fully allocated costs. However, these services were possible because the carriers were granted a degree of regulatory protection from competition in more lucrative markets. In the same theme, there has been and should continue to be an unwritten policy that a national airline should serve all provincial capital cities.

Under the almost totally deregulated environment in which carriers will be operating in the future, they can be expected to modify their route structure and service offerings to obtain the strongest possible competitive position. It is obvious that in this scenario the pattern in the Atlantic region could change dramatically. Our major concern is how rationalization of the air transportation system will affect our services to and from central Canada. The City of Fredericton has already seen a significant deterioration in its service. The only evening flight from Montreal to Fredericton arrives at approximately 10 p.m. Connections to Halifax do not permit same-day return service with sufficient time to conduct activities in Halifax.

[Traduction]

Le président: Nous allons en terminer là, monsieur Beairsto. Il est inutile que vous lisiez à la page 11, puisque vous nous avez résumé les deux points principaux de ce mémoire. Les membres du Comité pourront le lire, il sera d'ailleurs porté au compte rendu. Je préférerais que nous passions à la période de questions, car si vous continuez à lire, vos 10 minutes y passeront et il ne vous restera plus de temps pour les questions.

M. Beairsto: Monsieur le président, je ne comptais pas y passer plus de 10 minutes, mais . . .

Le président: Pour le lire?

M. Beairsto: Oui.

Le président: Bon, allez-y.

M. Beairsto: Je comprends votre position, mais j'aimerais que vous compreniez également la mienne. Je représente ici un comité, et plutôt que de recourir à l'expression personnelle de mon opinion, je préfère utiliser les mots et les phrases approuvés par le comité. C'est pourquoi je voudrais vous lire le mémoire, monsieur le président.

Le président: Très bien, allez-y.

M. Beairsto: Dans le système proposé, les transporteurs aériens jouiront d'une liberté presque totale; ils pourront entrer sur un marché ou en sortir, rationaliser leurs opérations comme ils l'entendront, qu'il s'agisse de l'équipement utilisé, des points desservis ou de la fréquence du service, ils pourront enfin fixer les prix en fonction des conditions du marché. Cette liberté nouvelle sera certainement source d'innovations et de créativité, particulièrement en ce qui concerne les prix offerts. Elle n'est pourtant pas sans risque pour les utilisateurs des services aériens dans la région Atlantique.

La pratique de la subvention croisée en faveur des services aériens intérieurs a joué un grand rôle dans le système actuel de réglementation des services aériens au Canada. La région Atlantique en a grandement bénéficié, car il ne fait aucun doute que nombre de ces services sont incapables de couvrir totalement leurs coûts par les recettes de fonctionnement. Ces services restaient pourtant possibles parce que les transporteurs, protégés des concurrents par le règlement, pouvaient s'introduire sur des marchés plus lucratifs. De la même façon, il était entendu, sans que cela soit écrit nulle part, qu'une ligne nationale devait desservir toutes les capitales provinciales.

Dans l'hypothèse où les services aériens échapperaient presque totalement à la réglementation, les transporteurs seraient à l'avenir libres de modifier leur itinéraire et leurs services pour renforcer leur position concurrentielle. La situation de la région Atlantique pourrait donc changer du tout au tout. Nous nous demandons avec inquiétude quel sera l'impact de cette rationalisation sur nos services à destination et en provenance du centre du Canada. La ville de Fredericton a déjà constaté une détérioration sensible des services offerts. Le seul vol du soir de Montréal à Fredericton arrive approximativement à 22 heures. Compte tenu des correspondances avec Halifax, il n'est pas possible de faire un aller-retour dans

[Text]

Already there is much speculation about replacement of some trunk and regional services with commuter operations using turbo-prop aircraft feeding passengers into a major hub such as Halifax to connect with trunk services to central Canada and beyond. This is based on the reasonable assumption that in the new environment service frequency, aircraft routing, and aircraft size will be governed by the magnitude of demand in each market. Clearly this natural response of carriers to the open market is likely to make them more efficient if they make the proper strategic decisions. However, it does not necessarily follow that the efficiency gains realized by the carriers will be translated into economic gains for that region. On the contrary, the economy of the region could suffer greatly if business travellers are not able to have access to good-quality air service at a reasonable cost.

In this region, it is clear that the air service hub will be Halifax. While this committee is not opposed to the prospect of greater frequency of inter-regional air service using turbo-prop aircraft, we are extremely concerned about the prospect of having a greater proportion of our air service to and from central Canada through Halifax. The travel time would be longer, the cost would almost certainly be higher and the reliability of services may deteriorate.

• 1650

The City of Fredericton cannot afford to see a decrease in its jet services to Montreal, Ottawa, Toronto and the west of Canada. The history of local commuter air services in this region does not give us much confidence in their ability to fill any gaps left by the regional and trunk carriers. There are many obstacles which must be overcome in order to mount a successful commuter operation. For example, can a commuter operator produce air fares low enough to divert passengers away from the surface mode alternatives? In many segments in Atlantic Canada this is difficult to achieve because the distances between centres are too short and the highways are of relatively high standards.

The history of unsuccessful attempts at establishing local air services in the region, particularly in the Province of New Brunswick, provides ample evidence of the inherent difficulties in sustaining a viable operation. It is our understanding that there are currently a number of applications before the CTC which, if approved, will result in the start up of new commuter air services. The short-term prospects for improvements of inter-regional air services therefore appears very bright. A major question mark, however, is how long will they last, what will be the long-term results, how many of these carriers can survive, will government assistance be required in order to render these operations viable and will it be forthcoming?

The *Freedom to Move* document states that the government would resort to subsidies only in cases of urgent necessity, where services to isolated communities have been disrupted. It is hard to imagine that air services at the City of Fredericton would be eligible for subsidy in this area.

[Translation]

la même journée et d'avoir à Halifax suffisamment de temps pour mener des activités.

On parle déjà beaucoup de remplacer certaines lignes régionales actuelles par un système qui consisterait à transporter les voyageurs, à l'aide d'appareils à turbopropulseurs, jusqu'à un centre régional, par exemple Halifax, d'où ils seraient transportés vers le centre du Canada. On estime en effet à juste titre que, dans l'hypothèse d'une déréglementation, c'est l'importance de la demande de chaque marché qui dictera la fréquence du service, l'itinéraire et l'importance des appareils. Il est clair que les transporteurs, s'ils prennent les bonnes décisions, aboutiront à une plus grande efficacité. Mais il n'est pas sûr que ce gain d'efficacité pour les transporteurs se traduira par des gains économiques pour la région. Bien au contraire, si les hommes d'affaires ne disposent pas d'un service aérien de qualité à un prix raisonnable, l'économie de la région risque d'en souffrir beaucoup.

Il est évident que, dans la région Atlantique, le centre d'un tel service sera Halifax, le comité ne s'oppose pas à ce qu'on envisage une plus grande fréquence de services aériens interrégionaux à l'aide de turbopropulseurs; mais la perspective de devoir passer davantage par Halifax pour nous rendre dans le centre du Canada ou en revenir nous inquiète beaucoup. Le voyage serait plus long, les prix plus élevés, et la fiabilité des services beaucoup moindre.

La ville de Fredericton ne peut se permettre de voir diminuer le nombre de ses services aériens directs sur Montréal, Ottawa, Toronto et l'Ouest du Canada. Par le passé, les services aériens locaux se sont montrés, dans cette région, incapables de remplacer le vide laissé par les transporteurs régionaux et nationaux. Pour réussir une opération de ce genre, il faut surmonter de nombreux obstacles. Par exemple, il faut pouvoir offrir des prix assez bas pour concurrencer les transports de surface. Dans de nombreuses parties de la Région Atlantique, c'est difficile parce que les distances entre les centres ne sont pas très élevées et que les autoroutes sont relativement bonnes.

Les tentatives faites pour créer des services aériens locaux dans la région, particulièrement dans la province du Nouveau-Brunswick, se sont, par le passé, soldées par des échecs, ce qui montre bien les difficultés inhérentes à une opération de ce genre. Nous croyons comprendre qu'un certain nombre de demandes ont été déposées auprès de la CCT, et si elles sont approuvées, de nouveaux services aériens locaux seront lancés. À court terme, les perspectives d'amélioration des services aériens interrégionaux apparaissent donc bonnes. La question est de savoir combien de temps cela durera, et quels seront les résultats à long terme, combien de ces transporteurs tiendront le coup, et si l'aide du gouvernement sera nécessaire au succès de ces opérations et si elle sera offerte.

Selon le document *Aller sans entraves*, le recours aux subventions sera réservé aux cas d'urgence nécessaire, quand les services des communautés isolées seront interrompus. On peut difficilement penser que les services aériens de la ville de Fredericton justifieraient une subvention de ce genre.

[Texte]

This committee does not have the answers to the questions posed above. Accordingly, it should not be surprising that the committee representing the capital city of New Brunswick has grave concerns about the long term prospects for air services in the region and in the city. We favour reliance on market forces to determine the supply and price of air transportation services where practical. However, the reality is that many of the markets in this region cannot support a high degree of competition. What is needed then is some form of safety net to ensure that air services do not deteriorate below an acceptable level.

In reading the *Freedom to Move* document, we are not convinced that adequate safeguards are in place in order to prevent a significant deterioration in air service, which could in turn inflict permanent damage on our economy. *Freedom to Move* proposes to eliminate ongoing regulation of air fares. One safeguard is retained. Fare increases can be reviewed and overturned or decreased if appealed. The government is unequivocal in its support for abandonment of the principle of cross-subsidy which has been so prevalent in the airline industry under the present regulatory regime. The argument is that passengers on profitable routes are denied the benefit of competition and therefore must pay higher fares in order to pay the subsidy on marginal or uneconomic runs.

The concern of this committee with respect to air fares is obvious. Although fare increases can be overturned, it is clear that the government expects adjustments in air fares to occur and to reflect market conditions. Without question, many of the thin markets in Atlantic Canada can anticipate significant upward adjustments. Indeed, we understand that this has been the experience in most low density routes in the United States since deregulation. Many inequities in terms of cost per distance travelled have emerged. It therefore seems reasonable to expect that Atlantic Canada air travellers will face similar inequities as the carriers adjust their pricing strategies to reflect market conditions.

Another concern of this committee is related to air freight, which is especially important for many of the firms involved in the services and distribution business. With reduced passenger service will come a lower level of service in the air freight sector. This will in all probability be reflected by higher rates, increased time delays and reduced capacity. These conditions will result in economic hardships to a large sector of the business community.

To summarize, there is a considerable risk that Atlantic Canadians could face both deteriorating air service in many markets and significantly higher costs of air travel. We hope we are wrong. We hope that deregulation will provide a much improved air transportation system throughout the country. However, we think the risks are considerable and that many centres of the region, such as Fredericton, could be losers rather than winners in this new environment.

[Traduction]

Le Comité n'a pas de réponse aux questions qu'il pose. Il n'est donc pas surprenant qu'il nourrisse de graves inquiétudes quant aux perspectives à long terme des services aériens offerts à la région et à la ville. Chaque fois que c'est possible, nous préférons que ce soit les forces du marché qui déterminent l'existence et le prix des services de transport aérien. Mais, il faut se rendre à l'évidence, dans notre région de nombreux marchés sont incapables de supporter la concurrence. Il nous faut donc une sorte de filet de sécurité pour que les services aériens ne se détériorent pas en dessous d'un niveau acceptable.

La lecture du document *Aller sans entraves* ne réussit pas à nous convaincre que des garanties suffisantes existent pour éviter une dégradation importante des services aériens et par voie de conséquence, de notre économie. Le document propose de supprimer la réglementation des prix des services aériens. Une garantie est cependant maintenue en cas d'augmentation, la décision peut faire l'objet d'un appel, et l'augmentation refusée ou diminuée. Le gouvernement abandonne sans aucune équivoque le principe de l'interfinancement qui a joué un si grand rôle dans l'industrie des transports aériens dans le système actuel. Ce principe, dit-on, pénalise les passagers qui utilisent les lignes rentables, en ce qu'il les oblige à payer des prix plus élevés pour subventionner les lignes marginales ou non rentables.

Le Comité s'inquiète de cette question des prix. Même si une augmentation peut éventuellement être refusée, il est clair que le gouvernement s'attend à des ajustements en fonction des conditions du marché. Cela signifie que, dans la Région Atlantique, il faut s'attendre à des augmentations importantes sur les marchés qui ne sont pas très fournis. En fait, nous croyons comprendre que c'est exactement ce qui s'est passé sur les lignes à faible densité des États-Unis après la déréglementation. On s'est aperçu que le rapport coût/distance variait énormément selon les lignes. On peut donc raisonnablement s'attendre à ce que le même phénomène se produise sur les lignes aériennes de la Région Atlantique du Canada, puisque les transporteurs ajusteront leurs prix en fonction des conditions du marché.

Le Comité s'inquiète également du fret aérien, qui est particulièrement important pour de nombreuses firmes de service et de distribution. La réduction du service voyageurs entraînera une réduction du service des transport des marchandises. Il s'ensuivra selon toute probabilité une augmentation des prix et des délais, une réduction de la capacité, et finalement des difficultés pour un large secteur de l'activité économique.

En résumé, les Canadiens de la Région de l'Atlantique risquent fort de voir leur service aérien se détériorer dans de nombreux marchés et les prix, quant à eux, augmenter de façon importante. Nous voudrions pouvoir nous tromper. Nous espérons que la déréglementation entraînera une amélioration des transports aériens dans l'ensemble du pays. Cependant, nous maintenons que les risques sont considérables et que, dans cette affaire, de nombreux centres de la région, comme Fredericton, pourraient se retrouver perdants.

[Text]

We are willing to participate in this deregulation experiment. However, the situation must be carefully monitored so that brakes can be applied if rationalization of the air transportation system begins to inflict economic hardship on the region. The crucial linkage between the transportation system and regional economic development has been a carefully guarded tenet of transportation policy in this region. Government intervention in the transportation system has been prominent because transportation was used not just as a means of satisfying the needs of shippers and passengers but also as an instrument of national policy to achieve certain economic objectives.

• 1655

It is this committee's impression that the *Freedom to Move* document de-emphasizes the use of transportation as a policy instrument. The current philosophy seems to be that transportation is a derived demand resulting from the locational preferences of users. It follows that the transportation system should be shaped by demand considerations alone. This appears to pre-empt the possibility of using transportation as a catalyst to economic development. Furthermore, it can be implied that, if changes in the transportation system due to market forces create economic hardships for a centre such as Fredericton, then this must be accepted as the inevitable result of the market allocating transportation resources in the most efficient manner.

This committee cannot accept any de-emphasis in the importance of transportation as an instrument of economic development in any future revisions to the National Transportation Act. If the market fails, we must be prepared to subordinate the interests of carriers to the interests of the public. This means that changes to the transportation system following deregulation must be carefully monitored. The communities themselves will have to shoulder a large portion of the responsibility for monitoring their transportation services. The committee on which I sit has a mandate to perform such a role with respect to the air transportation system in Fredericton.

However, it must be recognized that monitoring alone will not solve any problems which emerge. We must be assured that the players who will participate in whatever regulatory system remains following enactment of revisions to the National Transportation Act will be sensitive to expressions of concern about the impact the transportation system is having on the economy of a particular region. This means we must be guaranteed the right to a free hearing on such public interest matters.

The *Freedom to Move* document clearly expresses the need for a more streamlined, open and accessible regulatory system and appeals process. However, the document does not guarantee that regional economic development considerations will be important criteria in any future investigations undertaken by the new regulatory agency. Hence, this committee feels that the proposed revisions to the National Transportation Act must include recognition of the principle that transportation is a key to regional economic development.

[Translation]

Nous sommes tout à fait prêts à participer à cette expérience. Cependant, il faudrait pouvoir surveiller la situation avec soin et, éventuellement apporter des correctifs, si la rationalisation du système se traduit par des difficultés économiques pour la région. En effet, jusqu'ici, on a toujours cru qu'il existait un lien étroit entre le système de transport et le développement économique régional. Si l'intervention gouvernementale dans les transports a été si importante, c'est parce que son action ne s'est pas bornée à satisfaire les besoins des transporteurs et des passagers, mais qu'elle a voulu être un instrument de politique nationale en vue de la réalisation d'un certain nombre d'objectifs économiques.

Le Comité a l'impression que le document enlève aux transports une grande partie de leur rôle politique. Le principe semble actuellement de vouloir subordonner les transports aux préférences des utilisateurs. Il doit refléter la demande, et la demande seulement. Dans ces perspectives, il n'est donc plus question d'utiliser les transports comme moyen de développement économique. Plus, on peut en déduire que, si des changements apportés au système de transport à cause des forces du marché se traduisent par des difficultés économiques pour un centre comme Fredericton, par exemple, il faut accepter cela comme la conséquence inévitable d'une réallocation plus efficace des ressources.

Le Comité ne peut admettre que l'on se fonde sur un présupposé de ce genre pour modifier à l'avenir la Loi nationale sur les transports. Si le marché se montre défaillant, nous devons être prêts à subordonner les intérêts des transporteurs à ceux du public. En conséquence, il faut surveiller avec soin les changements qui interviendront dans les transports à la suite de la déréglementation. Il appartiendra, pour une grande part, aux collectivités de remplir cette fonction de surveillance. Le Comité dont je fais partie a pour mandat de jouer ce rôle en ce qui concerne les transports aériens à Fredericton.

Il faut cependant admettre que la surveillance ne suffira pas à elle seule à résoudre les problèmes qui surviendront. Nous devons avoir l'assurance que, une fois la Loi nationale sur les transports révisée, tous ceux qui joueront un rôle de réglementation seront sensibles aux conséquences du système de transport sur l'économie d'une région. Cela veut dire que l'on doit garantir au public le droit de se faire entendre sur ce sujet.

Le document montre très bien qu'il faut moderniser le système de réglementation et le processus d'appel, qu'il faut les rendre plus ouverts, plus accessibles. Cependant il ne garantit nullement que le nouvel organisme de réglementation donnera au développement économique régional l'importance qui convient dans ses travaux futurs. Aussi le Comité estime-t-il qu'il faut, dans ce travail de révision de la loi, reconnaître que le transport est une des clés du développement économique régional.

[Texte]

Another objective of the national transportation system in the minds of a large segment of the population is that the system should be a vehicle to enhance interchange between our people from coast to coast. This objective can be achieved only if all citizens have equal access to a reasonable level of air service, which is priced such that no one region pays a penalty because of location or population density.

We have put forward two major thrusts in this brief. First, we believe there is a need for substantial reform in the present system of regulating the air transportation system in Canada. We further believe that reform will produce many positive benefits for users of the transportation system. The other major thrust is the expression of concern that the regulatory reform proposals with respect to air transportation do not reflect adequate recognition of the nature of the air transport markets in Atlantic Canada. We are especially concerned that the citizens of Fredericton may be faced with both deteriorating air service and significantly higher costs of air service. If this indeed is the long-term result, the economy of the greater Fredericton area will suffer, as will many other communities in this region.

The government appears to be strongly committed to almost total deregulation of the air transportation system in Canada. It does not seem worth while, therefore, to propose at this stage a more cautious approach to regulatory reform. Accordingly, it will be essential that community organizations such as this committee carefully monitor development in the transportation system under the new regulatory regime. It is also essential that the government be prepared, on their part, to respond quickly in the future if it is brought to their attention that deregulation-induced changes in the transportation system are inflicting economic hardships on a particular city and/or region. The only way we can be assured of this commitment is to obtain statutory recognition of the principle that transportation is a key to regional economic development.

In conclusion, this committee believes we have no choice but to participate in this regulation experiment and to do all we can to ensure that it works to our advantage. In return, we ask that the government give us a guarantee that a safety net will be available if the experiment fails for communities such as the City of Fredericton. I thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: You have been on for 16 minutes.

Mr. Beairsto: That is not too bad.

The Chairman: Did you want a question, Mr. Tobin?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am always willing to follow the chairman's advice and guidance, but I want to make a comment and ask a question. I think this group, on behalf of whom the witness is speaking, has summarized the dilemma of the people of Atlantic Canada with respect to deregulation, which is that philosophically nobody would disagree with trying to get of the red tape and trying to make systems more efficient and applying dollars and equipment to their best use. But I think you summarize it on page 9 quite well when you say:

The current philosophy seems to be that transportation is a derived demand resulting from the locational preferences of

[Traduction]

Beaucoup de Canadiens pensent également qu'un système national de transport devrait permettre un échange plus poussé entre les Canadiens des différentes régions. On ne peut atteindre cet objectif que si tous les citoyens ont un égal accès à un service aérien raisonnable, à un prix qui ne pénalise aucune région à cause de sa situation ou de la faible densité de sa population.

Il y a deux idées essentielles dans notre mémoire. Première-ment nous croyons qu'une réforme substantielle du système actuel de réglementation des transports s'impose au Canada. Nous croyons aussi que la réforme aura des effets bénéfiques pour les utilisateurs de ces transports. Mais, et c'est notre deuxième idée, nous craignons que les réformes proposées ne tiennent pas compte de la nature particulière des marchés de transport aérien de la région Atlantique. Nous craignons particulièrement que le service aérien ne se détériore à Fredericton et que les prix ne subissent une augmentation importante. Si tel est bien le résultat à long terme de ces réformes, l'économie de toute la région de Fredericton en souffrira, de même que de nombreuses collectivités de la région.

Le gouvernement semble tout à fait déterminé à déréglementer totalement les transports canadiens. Il semble donc tout à fait inutile de proposer maintenant une réforme par étape. Devant l'inévitable, il importe que des organisations communautaires comme notre Comité surveillent avec soin l'évolution des transports sous le nouveau régime. Il importe aussi que le gouvernement soit prêt, quant à lui, à réagir rapidement si la déréglementation se traduit en définitive par des difficultés économiques pour une ville ou une région particulière. La seule manière d'obtenir cet engagement est de reconnaître dans la loi que le transport est la clé du développement économique régional.

En conclusion, le Comité n'a pas d'autre choix que de participer à cette évolution et de faire tout son possible pour qu'elle tourne à notre avantage. En retour nous demandons au gouvernement de prévoir une sorte de filet de sécurité pour le cas où l'expérience se traduirait par un échec pour des villes comme Fredericton. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Voilà 16 minutes que vous lisez.

M. Beairsto: Ce n'est pas si mal.

Le président: Vous aviez une question, monsieur Tobin?

M. Tobin: Monsieur le président, je suis toujours prêt à suivre les conseils du président, mais je voudrais faire un commentaire et poser une question. Le représentant de ce groupe me semble avoir particulièrement résumé le dilemme devant lequel les gens de la région Atlantique du Canada se trouvent. Personne ne peut s'opposer à ce qu'on diminue la paperasserie, à ce qu'on essaie de rendre les systèmes plus efficaces, à ce qu'on utilise au mieux l'argent et l'équipement. Mais vous résumez parfaitement la situation lorsque vous dites à la page 9, en substance:

Actuellement, le système des transports semble reposer sur le principe selon lequel la demande en matière de transport

[Text]

users. It follows that the transportation system should be shaped by demand considerations alone. This appears to pre-empt the possibility of using transportation as a catalyst to economic development.

That is an excellent summary

• 1705

You say on page 4 of your brief "The city of Fredericton has already seen a significant deterioration in its service". That is, air service. Would you care to comment on that for us? As you know, deregulation in the air industry has been going on for some time.

Mr. Beairsto: I do realize that. The fact is our air service has deteriorated somewhat even before deregulation. We used to have jet service, for instance, to the city and back. We used to have the ability to come to Halifax in the morning and do a day's business and go back in the evening. We do not have that any longer. I will rush out of here now to get back to Fredericton tonight.

I do not have the specifics on exactly how many planes are in and out of Fredericton, but the service has deteriorated over the past few years. In particular, we see a deterioration coming ahead. We do not know what the future holds. Air Maritime is apparently going to have a significant change immediately. We do not know what that is. We do not know what is going to replace Air Maritime, if anything is going to replace Air Maritime.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the witness points out, quite correctly, that the notion of the hub-and-spoke in Atlantic Canada, which was put forward by Professor Dana earlier, is certainly going to lead in the case of many centres to an increased cost of doing business if you have to go into the hub all the time to make your contact elsewhere in the country.

You say, I think wisely, the committee accepts that having gone this far down the road, the Minister of Transportation is not about to rewrite the white paper. The government is not about to reverse itself and is going to proceed. So you say, I think in a mature way, we accept we are going to proceed, but we would like some measures put in place to monitor the effects of deregulation. The white paper proposes that a period of five years would be sufficient to go back and review and see what the effects of deregulation have been. I think you are pointing out that five years is too long and there needs to be constant monitoring and you talk about a safety net.

First of all, would you tell the committee why you feel ongoing monitoring is necessary, versus waiting five years to see exactly how the cookies have crumbled? Secondly, would you tell us what you have in mind when you talk about a safety net?

[Translation]

résulte des besoins manifestés par les usagers et des endroits où ils souhaitent voir la mise sur pied d'un service. On pourrait en conclure qu'aujourd'hui, seuls les facteurs ayant trait à la demande jouent un rôle dans l'élaboration du système des transports. Ce qui semble s'opposer à l'utilisation possible des transports en tant que catalyseurs du développement économique.

C'est un excellent résumé.

A la page 4 de votre mémoire, vous déclarez également que la ville de Fredericton a déjà subi une détérioration marquée de son service aérien. Pourriez-vous nous en dire plus long? Comme vous le savez, la déréglementation de l'industrie du transport aérien a été amorcée il y a déjà un certain temps.

M. Beairsto: Je ne le savais pas. Le fait est que les services aériens dont nous bénéficions ont commencé à se détériorer quelque peu, même avant la déréglementation. En effet, par le passé, il était possible de quitter Fredericton le matin en avion à réaction pour se rendre à Halifax, y passer la journée, et rentrer chez soi le soir. Cette possibilité n'existe plus et il va falloir que je me dépêche si je veux rentrer à Fredericton ce soir.

Je n'ai pas de chiffres exacts quant au nombre de vols desservant Fredericton, mais je sais que le service s'est détérioré depuis quelques années. En outre, nous prévoyons une détérioration et nous ne savons pas ce que l'avenir nous réserve. Il semble qu'il y aura sous peu des changements importants au sein de Air Maritime, changements dont nous ne connaissons pas la nature. Nous ne savons toujours pas si un autre transporteur remplacera Air Maritime.

M. Tobin: Monsieur le président, comme l'a indiqué le témoin, la notion de desserte radiale qui a cours dans le Canada atlantique et dont a parlé M. Dana va, dans bien des agglomérations, augmenter les coûts que doivent supporter les gens d'affaires car il va falloir sans exception se rendre au centre afin de pouvoir rayonner ailleurs au pays.

Selon vous, et vous avez raison je crois, le Comité estime que le ministre des Transports ne va pas maintenant, après tant d'efforts, rédiger de nouveau le Livre blanc. Le gouvernement n'a pas l'intention de revenir sur sa position et il compte aller de l'avant. Or, vous dites que le Comité accepte qu'il va falloir aller de l'avant, mais qu'il aimerait que soient mises en place certaines mesures pour suivre de près les répercussions de la déréglementation. À cette fin, le Livre blanc propose une période d'attente de cinq ans, après quoi on pourrait étudier les répercussions de la déréglementation. Si je vous ai bien compris, cette période est trop longue selon vous et vous semblez privilégier une surveillance constante, une espèce de filet de sécurité.

Tout d'abord, pourriez-vous nous dire pourquoi selon vous il est nécessaire d'exercer une surveillance permanente, par opposition à la période d'attente de cinq ans pendant laquelle on ne ferait rien? Deuxièmement, pourriez-vous nous dire ce que vous entendez par filet de sécurité?

[Texte]

Mr. Beairsto: If I could do those in reverse, the safety net is in fact the monitoring. It is a commitment on the part of the government to watch continually to see what effect there is on economic development or economic hardship in the area as brought about by this deregulation. There is not going to be any simple way of measuring so you can categorically say we did A and B resulted. We are not going to be able to do that.

I would suggest to you that people will be monitoring it from the beginning. They are doing so now. That is why we are here today. We appeared before the CTC in 1984 and raised serious concerns about deregulation at that time. It seems obvious that deregulation is more apt to hurt this area of the country than central Canada.

The safety net then is a twofold thing, I think. One is that we want a commitment by the government that it will monitor it carefully. Secondly, we believe in the proposed act the principle must be established firmly that the transportation system is recognized as a vital part of the economic development of the country.

Mr. Tobin: But you recognize that with the current proposals as they are outlined, the expectation is that airlines will be able to enter and exit markets practically at will with 60 days' notice; there is no appeal process open to anybody, and the regulatory agency itself, in so far as the monitoring is concerned, will not have that power, except when the Minister calls for a general review five years down the road. Assuming that the exercise proceeds as currently outlined, what do you expect the impact be for the Fredericton area, not only in terms of the convenience for the travelling public but also in terms of business opportunities?

• 1710

Mr. Beairsto: Again, it is difficult to predict that or even to measure it. There is no question at all . . .

Mr. Tobin: Let me put it another way. If you are a businessman who depends upon an Air Canada freight service to export or move your goods, you know that service can be lost on 60 day's notice with no right of appeal and you are thinking about expansion, do you think you might go ahead with the expansion?

Mr. Beairsto: I happen to be a New Brunswick businessman who was born and brought up in New Brunswick. That is the reason I am there. I am not there because I came, looked at Canada and tried to decide where to settle. If I had come and looked at Canada and tried to decide where to settle in any kind of a business, I would not be settling in Atlantic Canada. Any changes to the detriment of the transportation system will certainly take me further away from the kind of a decision. I am here because I like the area and I am always going to be here. I know I will pay a price. I expect to pay a price. If the price is too high or if it comes too quickly, I expect the

[Traduction]

M. Beairsto: Si vous le permettez, je répondrai aux questions dans l'ordre inverse. Les modalités de surveillance constituent en fait le filet de sécurité. Le gouvernement s'engagerait à suivre de près et de façon continue les répercussions sur le développement et la situation économique des régions touchées par la déréglementation. Il n'existe pas de moyens nous permettant de circonscrire exactement ces répercussions et de dire par exemple que la mesure A a produit le résultat B. Cela sera impossible.

De toute façon, j'estime qu'on va suivre l'évolution de près, dès l'introduction de la déréglementation, comme cela se produit actuellement. C'est pour cela que nous sommes là aujourd'hui. En 1984, nous avons comparu devant la CCT afin de faire connaître les graves inquiétudes que nous entretenons au sujet de la déréglementation. Il me semble évident que la déréglementation est davantage susceptible de nuire au Canada atlantique qu'au centre du pays.

Je crois que le filet de sécurité comporte deux volets. Tout d'abord, le gouvernement devra s'engager en faveur d'une surveillance de tous les instants. Deuxièmement, nous croyons que le projet de loi devrait renfermer le principe selon lequel le système de transport constitue un élément essentiel de l'essor économique du Canada.

M. Tobin: Mais vous rendez-vous compte que si les propositions actuelles sont acceptées, les compagnies aériennes pourront vraisemblablement pénétrer un marché ou s'en retirer pratiquement à leur gré sur préavis de 60 jours, sans que personne ne puisse en appeler, y compris l'organisme de réglementation lui-même, qui ne pourra le faire dans le contexte de la surveillance sauf au moment où le ministre demandera un examen dans cinq ans. Supposons que les choses se déroulent comme prévu; quelles seront selon vous les répercussions sur la région de Fredericton, non seulement en ce qui concerne les avantages dont bénéficie le public mais aussi en termes de possibilités dans le domaine commercial?

M. Beairsto: Il est difficile de prédire ou d'évaluer les répercussions possibles. Il ne fait aucun doute . . .

M. Tobin: Je vais formuler ma question d'une autre façon. Supposons que vous exploitez un commerce, que vous vous fiez au service de transport des marchandises d'Air Canada pour exporter ou pour déplacer vos produits, que vous savez que le service peut être interrompu sur préavis de 60 jours sans droit d'appel et que vous envisagez une expansion possible; compte tenu de tout cela, donneriez-vous suite à vos projets?

M. Beairsto: Il se trouve que je suis un homme d'affaires né au Nouveau-Brunswick, où j'ai passé toute ma vie. Je m'y suis installé parce que j'y suis né et non pas parce que j'ai choisi cette région après avoir fait le tour du pays. Si j'avais eu cette occasion, il est certain que je n'aurais pas implanté mon entreprise dans une des provinces de l'Atlantique et toute dégradation du système des transports me confirmera davantage dans cette conviction. Si j'habite cette région, c'est parce que je l'aime et que je compte y passer le reste de mes jours. Je sais que je devrai payer le prix, je m'y attends. Si le prix est trop élevé ou si nous devons le payer trop subitement, je

[Text]

government to put away the five years and make the changes that are necessary before the five years is up.

Mr. Tobin: I say to the witness—'Bravo'.

The Chairman: I must say, Mr. Beirsto, I think you are very articulate, notwithstanding the earlier comment about reading the brief.

Mr. Benjamin: I too want to congratulate you on your brief, because we have been getting too much from the big outfits and the big places on all this nirvana of deregulation and how great it is going to be for everybody. I find it a little bit of a problem.

You have done an excellent job in a general way on a number of areas in transportation telling us about the consequences, difficulties or prospects for an area like yours, and in effect warning us, but then on page 2 you say you would, nevertheless, not want this brief to be construed as being one which is opposed to the general thrust . . . Your whole brief is a general thrust in opposition to the *Freedom to Move* document. That is something like Mackenzie King who said 'conscription if necessary, but not necessary conscription'. There is what my colleague calls the NIMBY formula: Not In My Back Yard. A lot of people have said that it is a great idea, this *Freedom to Move* and deregulation, but not if it is going to hurt me.

Mr. Beirsto: Exactly. The truth of the matter is, if I lived in Montreal or the Quebec-Windsor corridor I would be gung-ho for deregulation of everything, because I do not need any regulation up there. We know we need some regulation here. This region of the country was built partly because of deregulation. We came before the CTC a year or a year and a half ago and warned and cautioned them against deregulation. We are coming here today saying we are prepared to participate in the experiment for change. If you never try anything different, we will never know. Do not leave us down here and wave the flag in Upper Canada. If it works great in Upper Canada, it is working for most of the people in the country. Do not leave us down here. Make sure you watch and see what happens. We are prepared to participate in the experiment. It is an experiment. It is not guaranteed to work in this region of the country. That is why we seem to be saying two things—everybody is. You are right—not in my back yard. I want the regulations to help me. We are here speaking selfishly, but we are prepared to accept that it is worth trying, and that is why we support the general thrust. The general thrust is that competition in an industry will improve the industry.

Mr. Benjamin: I want you to know that my region in the Prairies is similar. Regina is a small city, maybe a little bigger than Fredericton, and we have had the same experience as you have had.

I want to say to you that there have been document a few days ago—one of which says the average small community in

[Translation]

m'attends à ce que le gouvernement abandonne cette idée de la période de cinq ans et qu'il apporte les changements nécessaires avant que celle-ci ne soit expirée.

M. Tobin: Je tiens à féliciter chaleureusement le témoin.

Le président: Monsieur Beirsto, je trouve que vous vous exprimez très clairement, malgré les observations faites tout à l'heure après la lecture de votre mémoire.

M. Benjamin: J'aimerais aussi vous féliciter de votre mémoire car trop souvent, nous n'avons entendu que les grandes entreprises et les grandes villes qui voient dans la déréglementation le paradis sur terre. Je ne suis pas toujours de leur avis.

Vous avez très bien exposé les répercussions, les difficultés et les perspectives touchant certains secteurs du domaine des transport, dont le vôtre, et vous nous avez mis en garde. Toutefois, à la page 2, vous faites valoir que vous ne vous opposez pas au principe général du Livre blanc et ce, malgré le fait que l'ensemble de votre mémoire constitue une attaque contre «Aller sans entraves». Cela me rappelle les paroles bien connues de Mackenzie King, qui disait «la conscription si c'est nécessaire, mais pas nécessairement la conscription». Cela me rappelle les propos d'un de mes collègues, selon lequel bon nombre de personnes sont en faveur de la déréglementation et du contenu du Livre blanc, à condition qu'ils n'en ressentent pas personnellement les répercussions.

M. Beirsto: Exactement. Le fait est que si j'habitais Montréal ou le corridor Québec-Windsor, je ne tarirais d'éloges à l'égard de la déréglementation sous toutes ses formes, car il n'y a pas lieu de réglementer là-bas. Ici, c'est tout le contraire. Si cette région existe, c'est en partie en raison de la déréglementation. Il y a un an ou un an et demi, nous avons comparu devant la CCT afin de faire valoir notre position et aujourd'hui, nous nous disons prêts à participer à l'expérience, car autrement, il est impossible de savoir si les changements seront positifs. Cependant, ne vous contentez pas d'étaler votre patriotisme au Haut Canada, au détriment de ceux d'entre nous qui habitent les provinces de l'Atlantique. Si cela fonctionne au centre du pays, les effets positifs se font sentir presque partout au pays. Cependant, ne nous délaissiez pas. Suivez la situation de près. Nous sommes prêts à participer à cette expérience, car cela en est une, mais il n'est pas certain qu'elle produira de bons résultats dans cette région du pays. Voilà pourquoi nous, de même que les autres témoins, semblons exprimer deux points de vue divergents. Nous croyons que l'expérience en vaut la peine, mais nous ne voulons pas, comme tous les autres, que les répercussions négatives se fassent sentir chez nous. C'est peut-être égoïste de notre part, mais nous voulons que la déréglementation ait pour nous des effets bénéfiques. En dernière analyse, le fait est que la concurrence au sein d'une industrie donnée améliore celle-ci.

M. Benjamin: Je tiens à vous dire que la situation est semblable dans la région d'où je viens. En effet, Régina est une petite ville, un peu plus grande que Fredericton peut-être, et nous avons vécu la même expérience que vous.

De nombreuses études ont été effectuées aux États-Unis, dont une qui nous a été remise il n'y a que quelques jours,

[Texte]

the United States air transport system has generally had the worst of all worlds since airline deregulation. Departures, seats, passengers and flights have decreased, and the fares have increased at a rapid rate.

The Chairman: Are you going to table that, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Is that not evident already in . . .

The Chairman: Are you going to table that, or . . .

Mr. Benjamin: —medium-sized cities in Canada without any further legislative moves? It is really what is happening here as well anyway.

• 1715

Mr. Beairsto: As I said, we are prepared to to wait and see. We are prepared to try it.

Mr. Benjamin: Would you not agree, though, that the thrust, the intent, the attempt, of the regulatory regime was to make sure that every area of the country, whether small, large, isolated or whatever, was to get some reasonably adequate service at a reasonable cost so as to attempt in a general way to equalize the opportunity in transportation all over the country and that you could not leave it up to the market by itself?

Mr. Beairsto: This is why we have regulation, I would agree with you. I think it is also our position that this country has overregulated itself. It is difficult to get out of it. We in Atlantic Canada have probably benefited a great deal more than Upper Canada by this regulation. To repeat myself, we are prepared to participate in the experiment, recognizing that this is exactly what it is. We expect some difficulty. We look at the State of Maine, where deregulation hurt the small areas more than it hurt the large areas. It did not hurt Portland, Maine; it did hurt Presqu'île. It is something to worry about. We are worried.

The Chairman: Last question.

Mr. Benjamin: What you would like then is a reregulated regime with regulations, not deregulations, to modernize and update them.

Mr. Beairsto: We are not writing the rules; you fellows in Ottawa are writing the rules.

Mr. Benjamin: No, I was asking whether this is what you would like to see: a modernizing and updating of the regulation.

Mr. Beairsto: No, we would like to see the deregulation go forward, and we would like to see the government monitor it very carefully. We would like to see the government recognize the need for the transportation system to be used as an instrument for economic development. This is what we would like.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Cochrane.

[Traduction]

selon laquelle les petites agglomérations américaines connaissent, depuis la déréglementation des transports aériens, une détérioration massive au niveau du service. Le nombre de départs, de places et de passagers ont tous chuté, tandis que les tarifs ont monté en flèches.

Le président: Monsieur Benjamin, pourriez-vous remettre ce document au Comité?

M. Benjamin: Cette tendance n'est-elle pas déjà évidente . . .

Le président: Allez-vous déposer le document, ou . . .

M. Benjamin: . . . dans les agglomérations canadiennes de taille moyenne et ce, sans que nous ayons adopté de nouvelles mesures législatives? En fait, c'est ce qui se passe déjà ici.

M. Beairsto: Comme je l'ai dit, nous sommes prêts à attendre les résultats et à tenter l'expérience.

M. Benjamin: N'êtes-vous pas d'accord, cependant, que l'idée maîtresse qui précédait à l'instauration du régime de réglementation était la suivante: s'assurer que dans toutes les régions du pays, qu'il s'agisse de régions isolées ou de grandes ou de petites agglomérations, les Canadiens sont en mesure d'obtenir un service adéquat à des coûts raisonnables, afin d'uniformiser le niveau des services partout au pays, uniformisation qu'on ne pourrait attendre par le seul biais des forces du marché?

M. Beairsto: Je crois comme vous que c'est là le principe de la réglementation. En revanche, nous croyons qu'il existe au pays une surréglementation dont il est difficile de se défaire. Les résidents des provinces de l'Atlantique ont peut-être plus tiré profit de la réglementation que ne l'ont fait les résidents des provinces du centre. Je répète que nous sommes disposés à participer à l'expérience, car ce n'est que cela. Nous prévoyons cependant certaines difficultés. Nous avons constaté que dans l'état du Maine, la déréglementation a nui davantage aux petites agglomérations qu'aux grandes. Cependant, il n'y a pas eu d'impact négatif à Portland, ni à Presqu'île, au Maine. C'est inquiétant et cela nous inquiète.

Le président: Une dernière question.

M. Benjamin: Vous préconisez donc non pas la déréglementation, mais plutôt une restructuration de la réglementation afin de la moderniser et de la mettre à jour.

M. Beairsto: Il appartient aux hommes politiques à Ottawa et non à nous de rédiger les règlements.

M. Benjamin: Vous n'avez pas compris, je vous demande si vous êtes en faveur d'une modernisation et d'une mise à jour de la réglementation.

M. Beairsto: Non, nous croyons qu'il faut introduire la déréglementation, à condition que le gouvernement suive la situation de très près. Nous croyons que le gouvernement devrait reconnaître que le système de transport est un des moteurs du développement économique. Voilà notre point de vue.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Cochrane.

[Text]

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman. It is nice to sit across the table from someone who has the spirit of adventure and is willing to try something; an open mind, obviously.

Mr. Tobin: The same protection as the banks.

Mr. Cochrane: What you outlined is probably not drastically different from what may happen in Saint John and Moncton as well.

Mr. Beirsto: Exactly.

Mr. Cochrane: I am sure that most people, in the Maritime provinces particularly, share your belief that it has to be monitored and watched very carefully.

I have seen at least three or four recent proposals concerning small commuter-type airlines and so on, which are looking at providing some service in Atlantic Canada, all of which mention Fredericton. I presume that in the short term it looks good in this regard, but you are a little bit worried about the long term as far as the economic viability.

Mr. Beirsto: It does look good in the short term, and many people are interested in it. We have contacted those various people, and will continue to keep in touch with them. But to be interested and to have a viable service is not necessarily the same thing. People have tried before and they have failed. We do not have an example of a third-level carrier that has been successful in running into our city and back out; similarly, neither do you in your city.

Mr. Cochrane: In other words, if it was acceptable and if a third-level carrier was able to do so, using the hub-and-spoke system, would it be adverse? At least, if there was a greater frequency with perhaps less of a load factor serving Fredericton, let us say, through Moncton or Saint John and westward or eastward, would it be acceptable to Fredericton?

Mr. Beirsto: First of all, with all due respect to Moncton, we think the hub is going to be Halifax. And yes, it would be, because to go to Montreal or Toronto via Halifax via Halifax is a very significant decrease in the level of our service. We actually have fairly good air service right now in the city of Fredericton. I said it has deteriorated; it has deteriorated, but we do have . . .

Mr. Cochrane: That is, going west.

Mr. Beirsto: Going west; it is not good coming east.

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. Beirsto: But we do have good service now, fairly good service, going west. We are afraid that it will deteriorate and that we would see, as a sign of deterioration, that we had to go to Halifax in order to fly west. This is a significant disadvantage. It will cost us more money and it will take us a longer time.

[Translation]

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est agréable de s'asseoir à table avec une personne qui ne craint pas l'aventure et qui a l'esprit novateur.

M. Tobin: Les banques sont protégées au même titre.

M. Cochrane: La situation que vous avez esquissée est aussi foncièrement celle de Saint-Jean et de Moncton.

M. Beirsto: Exactement.

M. Cochrane: Je suis certain que la plupart des résidents du pays, et particulièrement des provinces Maritimes, croient comme vous qu'il faudra suivre la situation de très près.

J'ai pris connaissance récemment d'au moins trois ou quatre propositions présentées par des compagnies aériennes assurant des services d'appoint qui étudient la possibilité d'offrir des services dans la région de l'Atlantique, y compris dans tous les cas Fredericton. Je suppose donc qu'après l'échéance, la situation est intéressante, mais vous semblez un peu préoccupé au sujet de la rentabilité économique à long terme de la région.

M. Beirsto: Il est vrai qu'à long terme, le bilan est positif et certaines entreprises s'intéressent à la région. Nous avons communiqué avec elle et nous allons maintenir nos contacts. Toutefois, il ne suffit pas de manifester un intérêt pour mettre sur pied un service rentable. Il faut beaucoup plus, comme le démontre les faillites du passé. Aucun transporteur de la troisième catégorie n'a pu offrir de façon rentable un service à partir de Frédéricton, et il en va de même pour votre ville, Moncton.

M. Cochrane: En d'autres termes, si un transporteur de la troisième catégorie pouvait offrir un service acceptable en alimentant une ville qui serait la plaque tournante, vous y opposeriez-vous? La ville de Frédéricton jugerait-elle acceptable l'introduction d'un service plus fréquent, bien que grâce à un appareil ayant moins de place, vers Moncton, Saint-Jean ou vers l'ouest ou l'est?

M. Beirsto: En premier lieu, sans vouloir porter atteinte à la ville de Moncton, nous estimons que la plaque tournante sera Halifax. Enfin, nous trouverions un tel service acceptable car si nous devons nous rendre à Montréal ou à Toronto en passant par Halifax, cela représente une réduction importante dans le niveau des services. Actuellement, le service offert à Frédéricton est assez bon, malgré les détériorations que j'ai signalées.

M. Cochrane: Vous parlez du service vers l'ouest.

M. Beirsto: Exactement. Quant au retour vers l'est, le service est inférieur.

M. Cochrane: Oui.

M. Beirsto: Actuellement, le service vers les agglomérations situées à l'ouest est assez bon et nous craignons une dégradation qui nous obligerait à nous rendre à Halifax afin de nous rendre vers l'ouest. Cela représenterait un inconvénient important, vu les coûts plus élevés et les temps de déplacement plus longs.

[Texte]

• 1720

Mr. Cochrane: The last question: With regard to the safety net and the government guarantee, what form should that take?

Mr. Beirsto: We see it really as two things. One is a commitment to constant monitoring, not just a snapshot five years from now; the second is a recognition in the act that the transportation system is to be recognized as a vital part of economic development and a key to that, a firm recognition that that is one of the objectives of the transportation system.

Mr. Cochrane: If I could make a comment, I think that very well summarizes a lot of the concerns that are shared in many municipalities of similar size in Atlantic Canada, certainly in New Brunswick. I am pleased to see that the spirit of attempting to try it is there and that it is not all doom and gloom and that if we continue to monitor it then perhaps it will work out to the betterment.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Beirsto, for your very articulate expression of a very interesting and comprehensive brief setting out, as Mr. Cochrane said, the concerns of some of the hinterland. I can tell you that those concerns are shared by many of the members around this table.

Mr. Beirsto: Thank you very much.

The Chairman: We now call the last scheduled witness, which is the Chamber of Commerce of Corner Brook. They have sent us not only a brief but also an executive summary of two pages.

Mr. David L. Gillard (President, Corner Brook Chamber of Commerce): Thank you, Mr. Chairman. We represent, as it says in our executive summary, the Corner Brook Chamber of Commerce. I bring to this committee a wealth of inexperience, actually. I am here to deliver the executive summary and, to use an expression in the *Freedom to Move* paper, I am fit, willing and able in spite of my inexperience at least to present the executive summary. Mr. Wentzell will be addressing questions from the committee members on the brief.

The Corner Brook Chamber of Commerce takes this opportunity to thank this committee for its kind invitation to appear before it today. The chamber represents in excess of 200 large and small businesses which are active in all natures of enterprise in western Newfoundland and coastal Labrador.

The brief we have submitted to you reviews our position on a number of points contained in the order of reference to your committee on the *Freedom to Move* paper. We also address certain aspects of the paper itself which concern our chamber members.

The point of greatest concern to the chamber is the apparent willingness of the current government to remove the economic

[Traduction]

M. Cochrane: Enfin, j'aimerais vous demander quelle forme le filet de sécurité et les garanties offertes par le gouvernement devraient prendre?

M. Beirsto: Selon nous, il faudrait un programme à deux volets, d'abord un engagement envers une surveillance de tous les instants car il ne suffit pas de prendre un instantané dans cinq ans, et deuxièmement, la reconnaissance dans la loi que le système des transports constitue un élément essentiel de l'essor économique et un des moteurs qui favorise celui-ci, c'est-à-dire qu'il devrait être reconnu clairement dans la loi que le développement économique est un des objectifs du système des transports.

M. Cochrane: Si vous me permettez une observation, je crois que cela résume très bien bon nombre des préoccupations partagées par bon nombre de municipalités d'une taille semblable sinon dans l'ensemble de la région de l'Atlantique, du moins au Nouveau-Brunswick. Je suis heureux de constater que tous ne sont pas pessimistes et que certains sont prêts à tenter l'expérience. Grâce à un suivi rigoureux, la déréglementation s'avérera peut-être efficace.

Le président: Monsieur Beirsto, je vous remerci d'avoir exprimé très clairement, et de façon très intéressante et complète, les préoccupations de certains des résidents des régions éloignées, comme le disait M. Cochrane. Je puis vous assurer que vos préoccupations sont partagées par bon nombre des membres du Comité.

M. Beirsto: Merci beaucoup.

Le président: Je demanderais maintenant au dernier groupe de témoins, soit la Chambre de commerce de Corner Brook, de prendre place à table. La Chambre de commerce nous a transmis non seulement un mémoire, mais également un résumé comportant deux pages.

M. David L. Gillard (président, Chambre de commerce de Corner Brook): Merci, monsieur le président. Comme l'indique le résumé, nous représentons la Chambre de commerce de Corner Brook. Je tiens à signaler au Comité que je comparaît devant lui fort d'un manque d'expérience tout à fait redoutable. Je suis là pour présenter le résumé et, pour reprendre une idée soulevée dans *Aller sans entraves*, je suis prêt, disposé et capable à le faire, malgré le peu d'expérience que j'ai. M. Wentzell répondra aux questions portant sur le mémoire.

La Chambre de commerce de Corner Brook tient à remercier le Comité de l'avoir invité à comparaître. La chambre représente plus de 200 entreprises, petites moyennes et grandes, qui oeuvrent dans tous les secteurs de l'économie dans l'ouest de Terre-Neuve et le long du littoral du Labrador.

Dans le mémoire que nous avons déposé auprès du Comité, nous exposons notre position sur un certain nombre des questions soulevées dans le mandat remis au Comité au sujet du Livre blanc. Nous avons également abordé certaines questions dans *Aller sans entraves* qui touchent particulièrement nos membres.

Ce qui nous préoccupe le plus, c'est que le gouvernement actuel semble disposer à mettre de côté le principe selon lequel

[Text]

equalization principle from all but the marine transportation mode. Transportation has historically been the link that bound our nation together. There is no less of a need for that link today. This need has recently been reinforced by the 10 Canadian premiers.

The *Freedom to Move* paper identifies the northern part of Canada as a special case where continued regulation of marine transport will be required. It is our position that the provinces of Newfoundland and Prince Edward Island require special protective regulatory provisions to ensure that shippers and consumers are not held captive by a single carrier or transportation mode.

The modes with the least competition are marine and air. The Corner Brook Chamber of Commerce therefore favours the regulation of gulf ferry and coastal services rates by provision of a mechanism similar to that suggested for northern Canada.

The chamber is very concerned about complete deregulation of the air industry. Safety and the quality of service are issues not satisfactorily addressed in the *Freedom to Move* paper. The air mode should continue to be subject to route regulation in peripheral areas of Canada such as Newfoundland, northern Quebec, northern British Columbia and the northern territories. The continuation of high-quality air service is essential to remote areas of Canada if Canadians are to be encouraged to develop these areas.

Finally, Mr. Chairman, we are concerned with the high level of political involvement proposed in the federal position paper. We support the ability of the Minister of Transport to give policy direction to the new regulatory agency; however, we do not believe the federal Cabinet should be a court of final appeal in the quasi-judicial process.

We are prepared to answer any questions that you have related to the brief.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gillard, for that executive summary of your more comprehensive brief, which is part of the record and which has been analysed and is being analysed by our staff. Mr. Tobin.

• 1725

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I would recommend to all members, if they have not done so, to read the brief presented by the Chamber. I think it is an excellent presentation, resulting from a great deal of research and thoughtful comment.

Mr. Chairman, I want to ask the chamber a number of questions, but my attention is drawn first to a comment on the bottom of page 4 of the full brief, where the chamber indicates

[Translation]

les facteurs économiques doivent être plus ou moins équilibrés partout au pays, sauf dans le domaine du transport maritime. Traditionnellement, les transports ont assuré la cohésion de l'entité canadienne et il n'y a pas lieu aujourd'hui de permettre son effrètement. Il convient de signaler que récemment, les 10 premiers ministres canadiens ont réitéré ce principe.

Le Livre blanc prévoit que les régions nordiques du Canada constituent un cas particulier où il faudra continuer de réglementer les transports maritimes. À notre avis, les provinces de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard doivent aussi bénéficier de dispositions spéciales afin de s'assurer que les expéditeurs et les consommateurs ne deviennent pas captifs d'un seul transporteur ou d'un seul mode de transport.

C'est dans les domaines du transport maritime et du transport aérien que la concurrence est la moins vigoureuse. Par conséquent, la Chambre de commerce de Corner Brook estime qu'il faudrait régler les tarifs des traversiers dans le golfe et des services côtiers grâce à un mécanisme semblable à celui proposé pour le nord du pays.

La Chambre de commerce est également fort inquiète de la possibilité que l'industrie du transport aérien soit complètement déréglementée. *Aller sans entraves* n'explique pas de façon satisfaisante comment la sécurité et la qualité du service seront maintenues. Nous croyons que les routes desservies par les compagnies aériennes devraient continuer de faire l'objet d'une réglementation dans les régions périphériques, telles que Terre-Neuve, le nord du Québec, le nord de la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest. Le maintien d'un service aérien de haute qualité est essentiel au développement des régions éloignées du pays.

Pour terminer, monsieur le président, nous avons des réserves au sujet de la participation importante d'hommes politiques tel qu'il est proposé dans le document de travail. Nous croyons que le ministre des transports devrait pouvoir orienter la politique du nouvel organisme de réglementation, mais nous ne croyons que le Cabinet fédéral devrait jouer, dans le processus quasi judiciaire, le rôle de tribunal de dernier ressort.

Nous sommes maintenant disposés à répondre aux questions portant sur le mémoire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gillard, de nous avoir résumé votre exposé, qui est plus complet et qui sera annexé au procès-verbal. Je puis vous assurer que le personnel du Comité l'analysera minutieusement, si cela n'a pas déjà été fait. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Si les députés ne l'ont pas encore fait, je leur recommande vivement de lire le mémoire de la Chambre de commerce. À mon avis, c'est un exposé remarquable qui témoigne d'une recherche approfondie et d'une grande réflexion.

Monsieur le président, j'ai plusieurs questions à poser aux représentants de la Chambre de commerce, mais je commence par une observation en bas de la page 4 du mémoire propre-

[Texte]

it is not particularly concerned by the control of private sector transportation companies going to foreign-owned operations, but are more concerned with economic monopolies being established than whether or not there is an element of foreign control. You recommend that similar standards be applied to domestic and foreign owners on mergers and acquisitions.

We heard when we were in western Canada, both in Vancouver and in Winnipeg, submissions—in fact, in one case a signed affidavit was presented—alleging that non-aggression pacts had been signed between the major carriers and certain feeder organizations. Of course, if this is the case, we are not going to get competition. We are going to get just the opposite: the price fixing and agreements not to compete. Are you concerned that this kind of arrangement might become prevalent in a deregulated environment as companies seek to shore up their base? The net result—particularly in areas like ours, the end of the system where the lowest-volume routes are run—is there could be significant fare increases.

Mr. Brian K. Wentzell: (Past President and Chairman, Transportation Committee, Corner Brook Chamber of Commerce): Mr. Chairman, I welcome the question from the hon. member for Humber—Port au Port—St. Barbe. The concern we have is that if you get monopolization, that in effect lessens competition. I think that in the low-traffic areas there is a very real probability you will have a consolidation of the number of operators in some of the modes of transportation, and this will in itself lead to less competition. Where you have an un-regulated or a very low level of regulation, there will be no way of protecting the public interest in this respect.

I think you can get this type of problem whether you have foreign-owned companies or Canadian-owned companies. I do not think it matters a bit who controls these things. It is just a fact which I think will develop.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I raised that point with the witness because it is again something new, and much of what you are saying in your brief, the concerns you raise, have been repeated by other people.

Another matter I want to raise—again more for the benefit for all members of the committee, because I think it is important—is that we have heard some testimony earlier in the day, both from Newfoundland-based witnesses and witnesses from outside the province of Newfoundland—regarding the operations of TerraTransport in Newfoundland. For example, this morning we heard from the Atlantic Provinces Trucking Association that rates being charged by TerraTransport were, in their view, predatory, etc. They were quite supportive of the initial CTC decision to raise rates by as much as 30% to 50%, and so on. We heard from other witnesses, from Port Aux Basque, for example, that the continued operation of TerraTransport, at the rates that have been charged in the past, is important to Newfoundland; not only from an economical and social point of view but also under the terms of union.

[Traduction]

ment dit; la Chambre de commerce indique qu'elle ne craint pas tellement de voir le contrôle des compagnies de transport du secteur privé passer aux mains de compagnies étrangères, mais qu'elle s'inquiète plutôt de la création de monopoles économiques, qu'il y ait un élément étranger ou non. Vous recommandez qu'on impose aux propriétaires nationaux et étrangers les mêmes normes sur les fusions et les acquisitions.

Lorsque nous étions dans l'Ouest du Canada, à Vancouver et à Winnipeg, nous avons reçu des mémoires, et même un affidavit, qui citaient les cas de pacte de non-agression signé entre les principaux transporteurs et certaines organisations d'expéditeurs. Bien sûr, si c'est le cas, la concurrence deviendra impossible. Ce sera précisément le contraire: fixation des prix et accords de non-concurrence. Est-ce que vous ne craignez pas que ce genre d'ententes deviennent très fréquentes dans un environnement non réglementé car les compagnies chercheront à protéger leurs arrières? En conséquence, et surtout pour des régions comme la nôtre, c'est-à-dire en bout de réseau, là où se trouvent les trajets les moins fréquentés, il pourrait y avoir des hausses de tarif considérables.

M. Brian K. Wentzell (ancien président et directeur actuel du Comité des transports, Chambre de commerce de Corner Brook): Monsieur le président, c'est avec plaisir que je réponde à la question de l'honorable député de Humber—Port au Port—St. Barbe. Nous craignons en effet qu'une situation de monopole ne fasse baisser la concurrence. Nous pensons que dans les régions peu fréquentées, il y aura fort probablement un regroupement des exploitants de compagnies de transport, et cela fera baisser la concurrence. En l'absence de toute réglementation ou dans un environnement très peu réglementé, il est impossible de protéger l'intérêt public dans ces conditions.

Qu'il s'agisse de compagnies canadiennes ou de compagnies étrangères, le problème est le même. À mon sens, peu importe qui contrôle ce genre de choses. C'est un développement qui me semble inévitable.

M. Tobin: Monsieur le président, si j'ai parlé de cela au témoin, c'est qu'il s'agit d'un élément nouveau, alors que la plupart de ses préoccupations ont déjà été exprimées par d'autres personnes.

Autre chose, et encore une fois à l'intention des membres du Comité, car cela me semble important: des témoins de Terre-Neuve et d'autres qui ne sont pas de cette province nous ont parlé de TerraTransport à Terre-Neuve. Par exemple, ce matin l'Association des camionneurs des provinces Maritimes nous a déclaré que les prix pratiqués par TerraTransport étaient véritablement prédateurs. Elle nous a dit que la CTC avait eu raison d'augmenter les tarifs de 30 à 50 p. 100. D'autres témoins, de Port-aux-Basques, par exemple, nous ont déclaré que l'existence de TerraTransport, et les prix pratiqués jusqu'à présent, étaient importants pour Terre-Neuve, non seulement du point de vue économique et social, mais également compte tenu des conditions de l'union.

[Text]

I want to ask you, for the benefit of members of the committee, if you could—because you appeared before the CTC on this one, and it indirectly impacts on our exercise, Mr. Chairman, deregulation; Crown corporations operating as private companies would—to explain that whole situation in Newfoundland to the committee, and to put the chamber's position, because most members are not familiar when we talk about the terms of union, section 32 and so on.

Mr. Wentzell: Mr. Chairman, once again the hon. member is quite right that we did appear before the Rail Transport committee in hearings in Corner Brook earlier this fall. The argument we developed in advance of that stage was designed to bring what we feel is the real basis of the whole operation of TerraTransport in Newfoundland before that committee. Up until that stage, it had basically been an argument between Ace and Canadian National Railway over costing methodology in determining Newfoundland freight rates. But it seems that both parties had missed an essential ingredient to the whole thing, and that was called the Constitution of Canada.

• 1730

Essentially, the terms of union between Newfoundland and Canada in 1949 provided at subsection 32.(2)—and I think this is perhaps the important section the hon. member is referring to—that:

For the purpose of the railway rate regulation the Island of Newfoundland will be included in the Maritime region of Canada, and through traffic moving between North Sydney and Port aux Basques will be treated as all rail traffic.

Now, that subsection requires some explanation and the Board of Transport Commissioners a number of years ago had dealt with the definition of subsection 32.(2). Essentially, the Board of Transport Commissioners, which is the predecessor to the Canadian Transport Commission, decided that this section had two components: first of all, the movement of freight between Port aux Basques and North Sydney or the reverse thereof, which it felt should be done not on a marine-based costing but rather on an extension of the maritime rail rate costing to that 100 miles of water; and the second part of the section was interpreted as meaning that the maritime rail rates had to imply to all freight movements by rail within the island of Newfoundland.

It was our purpose and our intervention to bring that to the attention of the Railway Transport Committee of the CTC. We are still awaiting a decision from that body, so we do not know whether we were successful in our intervention or not. But it was interesting that CN, at that point, picked up the argument and then developed it in their final presentation under what they called an extended maritime service, which is really the exact same thing that we were advocating. The people at Ace were not all that happy to hear that argument and, as far as I know, did not really develop a decent reply to it.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have one last question. I will resist the temptation to ask questions about air transportation

[Translation]

Je vais vous poser une question pour la gouverne des membres du comité; en effet, vous avez comparu devant la CTC à ce sujet, et cela a un rapport direct avec notre sujet, la déréglementation et la possibilité d'exploiter les sociétés de la Couronne comme des compagnies privées. Pouvez-vous nous expliquer la situation à Terre-Neuve, nous dire qu'elle est la position de la Chambre de commerce, car la plupart des députés ne savent pas très bien de quoi nous parlons quand nous parlons des conditions de l'union, de l'article 32, etc.

M. Wentzell: Monsieur le président, encore une fois l'honorable député a parfaitement raison, nous avons comparu devant le Comité des transports par chemin de fer lors des audiences tenues à Corner Brook cet automne. En préparation de cette intervention, nous avons formulé un argument pour expliquer quel est exactement le rôle joué par TerraTransport à Terre-Neuve. Jusque là, le différend sur la méthode de tarification du fret pour Terre-Neuve se situait principalement entre Ace et les chemins de fer nationaux du Canada. Mais apparemment, les deux parties avaient oublié un élément essentiel, à savoir la Constitution du Canada.

Les conditions de l'union entre Terre-Neuve et le Canada en 1949 prévoyaient au paragraphe 32.(2)—et c'est probablement l'article important auquel, pense l'honorable député—prévoient que:

Aux fins de la réglementation des tarifs ferroviaires, l'île de Terre-Neuve sera comprise dans la région maritime du Canada et le transport direct entre North Sydney et Port-aux-Basques sera classé comme exclusivement ferroviaire.

Voilà un paragraphe qui mérite certaines explications et il y a quelques années, les commissaires aux transports s'étaient mis d'accord sur une définition du paragraphe 32.(2). Essentially, les commissaires aux transports qui étaient les prédécesseurs de la Commission canadienne des transports avaient décidé que cette disposition avait deux éléments: premièrement, le mouvement du fret entre Port-aux-Basques et North Sydney, dont les coûts ne devaient pas être établis sur une base maritime, mais devaient être considérés comme une prolongation du service ferroviaire des Maritimes; la deuxième partie du paragraphe signifiait que les tarifs ferroviaires des Maritimes devaient s'appliquer à tout transport de fret par chemin de fer à l'intérieur de l'île de Terre-Neuve.

C'est ce que nous avons voulu faire valoir devant le Comité des transports par chemin de fer de la CTC. Nous attendons toujours une décision de cet organisme, nous ne savons donc pas si notre intervention a réussi ou non. Mais ce qui est intéressant, c'est qu'à ce moment-là, le CN a repris cet argument, l'a développé pour l'inclure dans son exposé final, dans le cadre de ce qu'ils ont appelé un service maritime élargi, et qui est en réalité précisément ce que nous réclamions. Les gens de chez Ace n'étaient pas très contents d'entendre cet argument, et que je sache, ils n'ont pas réussi à trouver une réponse vraiment satisfaisante.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai une dernière question. Je résisterai à la tentation de poser des questions sur le

[Texte]

because we have heard from Stephenville and we are going to hear from Deer Lake, and Corner Brook is situated smack dab in the middle. I want to take advantage of the witness' experience in the rail side. You will be interested to know that we heard about TerraTransport as far away as Vancouver, as an example of things that ought not to happen.

Can you tell members of this committee, being involved in the business community in Newfoundland, being by definition free enterprisers and people who would pursue in a perfect world unfettered free enterprise, etc., what happens to the Newfoundland business community—and more to the point, to the Newfoundland consumer—were the kind of unfettered free enterprise deregulation that some would espouse applied to TerraTransport in Newfoundland, to the marine service and to the rail service, so that the kind of rate increases that were ordered by the CTC, and subject to a moratorium today by the Cabinet, were allowed to go ahead? I understand you may not have facts and figures in front of you, but can you paint some kind of economic picture for us?

Mr. Wentzell: The range of increase that was being proposed in the CTC-ordered rates that were brought forth last December would have increased the rates anywhere from 15% to 50%, depending upon commodity, depending upon point of origin and point of delivery. That meant that the cost of living in Newfoundland would rise significantly. It would be significantly greater than the roughly 4% cost of living increases we are experiencing now, and no one was terribly sure the rate increases would end there because you then get into the whole question of what to do about the gulf ferry operation and how you cost that. It would appear at this time that the rates being charged to the gulf ferry would compensate the Crown to the tune of about 20% of the moneys they are spending on that service. So if you made that user pay, then there would be another whole round of increases.

My understanding is that, if TerraTransport carried every kilogram or pound or ounce of freight to and from Newfoundland, it could not make a profit. So even if you tried to make the thing a successful business venture, there would not be a hope of turning one red cent of profit out of the thing, and goodness knows what the cost would be to the Newfoundland consumer at that stage.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I thank you for your tolerance. I think this is very useful testimony in helping us understand all those who have come and said that, indeed, transportation must be recognized up front in whatever legislation comes as a key to economic and regional development. Thank you.

• 1735

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I too want to thank you gentlemen for your brief. Particularly, I want to thank you for the information you have provided us with on pages 11 and 12, where you report on the impact of airline deregulation in the States on the State of Minnesota. While you make a compari-

[Traduction]

transport par avion car nous avons entendu les représentants de Stephenville; nous allons entendre ceux de Deer Lake, et de Corner Brook qui se trouve précisément au milieu. Je vais essayer de profiter de l'expérience de nos témoins en matière de chemin de fer. Une chose qui devrait vous intéresser: nous avons entendu parler de TerraTransport même à Vancouver, on nous a cité cette situation en exemple de ce qui ne doit pas se produire.

Vous qui êtes actifs dans les cercles commerciaux de Terre-Neuve, vous qui, par définition, êtes les tenants de la libre entreprise, pouvez-vous nous dire ce que deviendraient le secteur commercial de Terre-Neuve et surtout les consommateurs terre-neuviens, si tous les modes de transport, maritimes, ferroviaires, étaient totalement déréglementés, comme certains voudraient que TerraTransport le soit? Dans ces circonstances, les augmentations de tarifs ordonnées par la CTC et frappées aujourd'hui d'un moratorium par le Cabinet auraient été appliquées. Vous n'avez peut-être pas de chiffres sous les yeux, mais pouvez-vous nous brosser un tableau économique de cette situation?

M. Wentzell: La gamme d'augmentation proposée par la CTC, les tarifs déposés en décembre dernier, auraient signifié des augmentations de 15 à 50 p. 100, selon les produits, selon les points d'origine et de destination. Autrement dit, le coût de la vie à Terre-Neuve aurait augmenté considérablement. Considérablement plus que les 4 p. 100 que nous subissons actuellement, et personne n'était vraiment certain que les augmentations de tarifs s'arrêteraient là, parce que cela amène tout naturellement à remettre en question le traversier et la tarification de ce service-là. Apparemment, les tarifs perçus actuellement sur le traversier remboursent à la Couronne environ 20 p. 100 de l'argent dépensé pour assurer ce service. Si vous appliquez le principe des usagers payeurs, cela signifie forcément toute une série de nouvelles augmentations.

Je crois comprendre que si TerraTransport transportait chaque kilo, chaque livre, chaque once de fret à destination et en provenance de Terre-Neuve, il ne réussirait pas à faire des bénéfices. Donc, même en essayant de rentabiliser les opérations, il n'y aurait aucun espoir d'en tirer un cent de bénéfice, et Dieu sait ce qu'il en coûterait aux consommateurs terre-neuviens.

M. Tobin: Monsieur le président, je vous remercie pour votre tolérance. C'est un témoignage particulièrement utile qui nous a aidés à comprendre tous les témoins qui sont venus nous dire que la législation doit reconnaître avant tout que les transports sont un élément-clé du développement économique et régional.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, messieurs, moi aussi je tiens à vous remercier pour votre mémoire, et tout particulièrement pour les informations que vous nous avez fournies aux pages 11 et 12; vous parlez des répercussions de la déréglementation aérienne aux États-Unis sur l'État de Minnesota. Vous

[Text]

son between Minnesota and your province, as their neighbours to the north, I see a lot of similarities with their geography as with mine in northwestern Ontario. What is the source of all this information? Was it from a study they did or was it from a study that your association itself conducted?

Mr. Wentzell: Mr. Angus, in response to that, I must confess you are going to see more of this information tomorrow morning when the Harmon Corporation comes before you. I am the solicitor for Harmon Corporation and I acted on their behalf, making representations before the Canadian Transport Commission on the issue of airline deregulation.

We did a very extensive study, which you will see tomorrow morning, and we picked Minnesota because it was a rural community or a rural state not unlike Newfoundland in many respects. We dealt with their Director of Transportation for the state and went into it at some length. We feel that we have developed a reasonable rapport with Mr. Keintz and other people in Minnesota. That is the basis for our material. I do not want to steal my client's thunder tomorrow morning.

Mr. Angus: No. That is fair. We will be happy to discuss it then.

I have just one technical question. On page 12, on the sixth line, is that really supposed to be an eight-passenger turbo-prop?

Mr. Wentzell: Yes, that is exactly what happened. In Thief River Falls they went to a Beechcraft from a D9 Convair 580. This brings us to what we feel is an important point.

The Civil Aeronautics Board in the States was charged with determining what was an acceptable level of essential service or EAS. They got out their ouija board or whatever and started to figure it out. They determined there was a need of 68 seats a day in and out of this community, but they only had enough subsidization money to give them 56, and they could only find a carrier, a Beechcraft, that would seat eight people. The idea was to keep this Beechcraft flying all day. Seven flights would give you 56. I am sure some of the hon. members have flown Beechcraft before—I have or the equivalent. It may be fine for short jaunts, but it does not do anything for cargo, nor does it encourage people to fly, particularly in bad weather.

Mr. Angus: I am thinking particularly of the winter-time, when you wear big bulky parkas. They just do not quite fit into those puddle jumpers.

Mr. Wentzell: That is right. Exactly.

Mr. Angus: Let me turn to another area in your main brief. I think it is the first time that reference has been made to this committee during our travels about the federal government's proposal to turn some of their airports over to municipalities,

[Translation]

faites une comparaison entre le Minnesota et votre province, et moi-même, qui suis le voisin au nord, et moi-même, je vois beaucoup de ressemblance entre leur géographie et celle du nord-ouest de l'Ontario. Quelle est la source de ces informations? Est-ce une étude qu'ils ont effectuée ou bien est-ce votre association qui a effectué cette étude?

M. Wentzell: Monsieur Angus, je dois reconnaître que vous aurez des informations encore plus complètes à ce sujet lorsque vous recevrez les représentants de la Harmon Corporation demain. Je suis l'avocat de la Harmon Corporation, et je suis intervenu en son nom devant la Commission canadienne des Transports lors des audiences sur la déréglementation aérienne.

Nous avons fait une étude très approfondie que vous verrez demain matin et nous avons choisi le Minnesota car il s'agissait d'une communauté rurale, d'un État rural qui, a de nombreux égards, ressemble beaucoup à Terre-Neuve. Nous avons contacté le directeur des transports de cet État et nous avons étudié la question de façon approfondie. Nous pensons avoir établi des contacts intéressants avec M. Keintz et avec d'autres responsables au Minnesota. Voilà d'où viennent ces documents. Maintenant, je ne voudrais pas révéler le pot aux roses avant mon client qui doit comparaître demain.

M. Angus: Non. Vous avez raison. Nous en discuterons donc avec eux.

J'ai une question d'ordre technique. À la page 12, sixième ligne, est-ce que vous parlez vraiment d'un appareil turbo-propulsé de huit passagers?

M. Wentzell: Oui, c'est précisément ce dont il s'agit. À Thief River Falls, on a remplacé un Beechcraft par un D9 Convair 580. Et cela nous amène à une considération qui nous semble très importante.

La Civil Aeronautics Board des États-Unis a été chargée de déterminer ce qui constituait un niveau de service acceptable. Ils ont sorti leur boule de cristal et commencé à faire des calculs. Ils ont déterminé que 68 sièges par jour à destination et en provenance de cette communauté étaient nécessaires, mais comme leurs fonds ne leur permettaient que 56 sièges, ils n'ont trouvé qu'un seul appareil, un Beechcraft, qui transporte huit passagers. À condition que ce Beechcraft fasse des allers et retours toute la journée, avec sept vols par jour, cela fait 56 sièges. Je suis certain que plusieurs d'entre vous ont dû prendre des Beechcraft, moi-même je l'ai fait, ou quelque chose d'équivalent. C'est peut-être très bien pour des courts trajets, mais ça ne vaut rien du tout pour les marchandises, et cela n'encourage pas non plus les gens à prendre l'avion, surtout par mauvais temps.

M. Angus: Je pensais surtout à l'hiver, quand les gens portent des vêtements encombrants, c'est très difficile de les faire tenir dans ces sauterelles.

M. Wentzell: En effet.

M. Angus: Je passe à un autre sujet que vous traitez dans votre mémoire. Je crois que c'est la première fois qu'on nous parle de la proposition du gouvernement fédéral de céder une partie des aéroports aux municipalités, au secteur privé, etc.

[Texte]

private sector, whatever. Have you as a chamber been approached by any government officials to discuss, to negotiate, to hear your thoughts on turning over these airports to others, other than the Government of Canada?

Mr. Wentzell: Mr. Chairman, we have not had any request from Transport Canada or from any politicians in that respect. However we did note that as part of the *Freedom to Move* paper that this was alluded to. It has also been mentioned in Structure 90, which is the Ministry of Transport's own proposals of restructuring, that they would like to get out of some of the airport business.

We have had a bit of research. I have had the privilege of sitting on the Deer Lake Advisory Committee for their airport. We have had access to some of Transport Canada's thinking on these matters and how it works in some other places. But all indications are that this is not a proposal that has much merit. It might be all right in some high density airports, such as Toronto Island or perhaps Edmonton Municipal Airport, but it does not hold a lot of promise for anywhere else in the country.

• 1740

Mr. Angus: You were quite clear when you responded. You said no one from the Department of Transport nor any politician has approached you or any of the organizations you are involved with. Has any employee of another arm of the government or any go-between contacted you?

Mr. Wentzell: No.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for appearing and for your executive summary and your more comprehensive brief. I must say, this business of old Terra Nova goes back... is this not the Sullivan commission, way back in 1977, that laid the seeds for all this; seeds that are festering still?

Mr. Wentzell: The Sullivan commission of 1977... it is my understanding that the recommendation was to abolish the railroads.

The Chairman: It has not come full circle yet, but...

Mr. Wentzell: CN is still trying to abolish the railroads.

The Chairman: Yes. Thank you very much for your appearance today.

Now, colleagues, we have the officials of the Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University. Appearing on its behalf is Dr. Mary Brooks, Assistant Professor in the School of Business, and John Gratwick, its Director. Welcome.

Dr. Mary R. Brooks (Associate Professor, School of Business, Canadian Marine Transportation Centre, Dalhousie University): I will try very quickly to review the items we thought were the most important in our brief.

[Traduction]

Est-ce que la Chambre de commerce a contacté les représentants du gouvernement pour discuter, pour négocier, pour faire connaître sa position face à cette possibilité de céder certains aéroports qui, pour l'instant, appartiennent au gouvernement du Canada?

M. Wentzell: Monsieur le président, nous n'avons été contacté ni par Transport Canada ni par les autorités politiques. Toutefois, nous avons noté que le document *Aller sans entraves* mentionnait cette possibilité. On en a parlé également dans Structure 90, la proposition de restructuration du ministère des Transports, de cette possibilité d'abandonner une partie des responsabilités relatives aux aéroports.

Nous avons fait des recherches, et j'ai eu la chance de siéger au Comité consultatif de Deer Lake qui s'occupait de l'aéroport. Cela nous a donné l'occasion de connaître un peu la position de Transports Canada, et également sa position pour d'autres régions. Cela dit, tout semble indiquer que cette proposition n'a pas grand mérite. C'est peut-être possible pour les grands aéroports très fréquentés, comme l'aéroport des îles de Toronto, ou l'aéroport municipal d'Edmonton, mais cela ne semble pas très prometteur pour les autres.

M. Angus: Vous avez répondu très clairement. Vous avez dit que personne au ministère des Transports, aucun homme politique n'avait cherché à vous contacter, vous ou l'une des organisations dont vous vous occupez. Est-ce qu'un employé d'un autre secteur du gouvernement, un intermédiaire, a cherché à vous contacter?

M. Wentzell: Non.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, d'être venus et de nous avoir soumis ce résumé et également ce mémoire. Je dois dire que cette vieille affaire de Terre-Neuve remonte à 1977, n'est-ce pas, la commission Sullivan, qui a engendré cette situation regrettable qui dure encore aujourd'hui.

M. Wentzell: La commission Sullivan de 1977... Elle avait recommandé, je crois, d'abolir les chemins de fer.

Le président: Nous n'avons pas encore tout à fait bouclé la boucle, mais...

M. Wentzell: Le CN essaie toujours d'abolir les chemins de fer.

Le président: Oui. Merci beaucoup d'être venus.

Chers collègues, nous recevons maintenant le Centre des transports maritimes de l'université Dalhousie, représenté par M^{me} Mary Brooks, professeur assistant à l'École de commerce, et John Gratwick, directeur. Bienvenue.

Mme Mary R. Brooks (professeure assistante, École de commerce, Centre des transports maritimes, université Dalhousie): Je vais essayer de passer en revue très rapidement les éléments de notre mémoire qui nous semblent les plus importants.

[Text]

First of all, the role of transportation is to facilitate the business of the country. Therefore the role of government in transportation should be one of infrastructure provision rather than one of subsidizing carriers. Therefore the emphasis of a deregulated transportation policy is consistent with a non-participatory role for government when the marketplace is mature.

In Canada, addressing the issue of Crown corporations, the existence of government participation in many modes means that a concept of free and fair competition is difficult to conceive.

• 1745

An admonishment to be sensitive to criticism is inadequate protection for private companies from those public sector corporations intent on empire building. Therefore, in order to provide adequate protection full implementation of the *Freedom to Move* policy can only follow upon privatization of Crown corporations.

Crown corporations do not operate in the same manner as private sector businesses, and are not faced with the ultimate discipline of bankruptcy if management makes too many mistakes in judgment or if they continue to engage in unprofitable activities. In addition, Crown corporations are faced with the problem of ministerial directives and budgets and plans that must be approved, so that puts them in a bit of a difficult position in terms of following completely the situation that applies to private sector businesses.

Although the privatization of transport Crown corporations is the ultimate goal, it is unlikely to happen overnight. We would like to suggest that one means of achieving this as a partial step would be to add Crown corporations such as CN and Air Canada to part of Canada's investment portfolio—remove them from the purview of the transport ministry and consider them as part of our investment portfolio. The government's shareholder responsibility for these corporations would then reside within, say, the CDIC as a means of managing them and remove them from the sectoral, ministerial influence that prevents them from being truly competitive.

One other aspect of ownership that is a problem with *Freedom to Move* is that the provisions against foreign ownership of Canadian transportation enterprises, whether intentional or not, are fairly weak. Ironically, in the marine mode there is not only no protection for Canadian ownership of deep-sea shipping, but virtually the reverse. Successive governments have continued to maintain fiscal and regulatory regimes that discourage Canadian ownership; yet on the other extreme, the coasting trade restricts trade to Canadian vessels. Given the concerns about government ownership that we have already mentioned and the comments on foreign ownership provisions, it would be helpful if Canada would produce a consistent all-embracing transportation ownership policy. So we see these as being tied together.

[Translation]

Pour commencer, les transports sont là pour faciliter les activités commerciales du pays. Par conséquent, en matière de transports, le gouvernement devrait s'occuper de l'infrastructure au lieu de subventionner les transporteurs. Par conséquent, une politique de déréglementation des transports s'impose lorsque le marché est suffisamment mûr pour que le gouvernement puisse cesser sa participation.

Au Canada, la participation gouvernementale à de nombreux modes de transport, sous forme de sociétés de la Couronne, empêche de concevoir clairement la notion de concurrence libre et équitable.

Pour protéger les compagnies privées des sociétés du secteur public qui cherchent à construire des empires, il ne suffit pas de critiquer celles-ci. Par conséquent, c'est uniquement en appliquant les principes contenus dans le document *Aller sans entraves* que l'on réussira à assurer une protection véritable, et la conséquence logique de cette évolution, c'est la privatisation des sociétés de la Couronne.

Les sociétés de la Couronne ne sont pas exploitées comme les entreprises du secteur privé, et si leur direction fait trop d'erreurs de jugement, si elle s'entête dans des activités non rentables, elles n'ont pas la menace de la faillite pour leur inculquer un sens de la discipline. De plus, les sociétés de la Couronne ont le problème des directives ministérielles, budgets et plans qui doivent être approuvés, ce qui les met dans une situation quelque peu difficile et les empêche d'évoluer de la même façon que les entreprises du secteur privé.

Bien que la privatisation des sociétés de transport de la Couronne soit l'objectif ultime, cela ne se produira pas du jour au lendemain. Nous pensons que pour commencer, on pourrait verser une partie des sociétés de la Couronne, comme le CN et Air Canada, au portefeuille d'investissement du Canada, c'est-à-dire les soustraire à l'influence du ministère des Transports et les considérer comme des éléments de notre portefeuille d'investissement. Le gouvernement serait alors actionnaire de ces sociétés, qui relèveraient alors de la SADC, ce qui les soustrairait à l'influence ministérielle qui les empêche actuellement d'être des entreprises vraiment concurrentielles.

Un autre aspect de la propriété qui pose un problème dans le document *Aller sans entraves*, c'est que les dispositions contre la propriété étrangère d'entreprises de transport canadiennes sont assez faibles, que ce soit voulu ou pas. Il est ironique de constater que dans le mode maritime, la protection canadienne des messageries de haute mer n'est absolument pas protégée; au contraire, c'est l'inverse. Plusieurs gouvernements successifs ont maintenu des régimes fiscaux et des réglementations qui découragent la propriété canadienne. Et pourtant, à l'autre extrémité, le commerce de cabotage est réservé aux embarcations canadiennes. Compte tenu de nos observations sur la propriété gouvernementale et sur les dispositions relatives à la propriété étrangère, il faudrait que le Canada mette sur pied une politique globale sur la propriété dans le secteur des transports. Pour nous, tout cela est lié.

[Texte]

A second point we would like to make is that railways alone are required to charge compensatory rates at all times. The compensatory rate is considered to include the full costs of the rail, although it does not include that for other modes. One means of solving this and solving the problem of captive shippers is to develop a rail infrastructure authority. This is a different idea than joint running rights or shared road beds. The rail infrastructure authority would allow any rail operator of private company to run over its track and it would also facilitate the privatization of CN and VIA. Responsibility of operation and maintenance of the track could be put into the hands of the rail authority, which would be operated in a manner similar to the St. Lawrence Seaway Authority. This would make rail mode compatible with other modes and at the same time remove the natural monopoly element of the railway.

Both those points, the point of the portfolio investment instrument and the rail infrastructure authority, are the two key points we would like to submit. Thank you.

The Chairman: Thank you very much for that very succinct summary of a very summarized brief, really—a short brief, which has some interesting and novel points to it. Mr. Ouellet.

• 1750

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask our witness to indicate if she supports the position taken by the Canadian Premiers at their recent conference in St. John's about the desirability of the Canadian government incorporating in our new national transportation policy something to the effect that transportation should be recognized as a key to regional economic development and that indeed, the act not only emphasize this responsibility but also that there be consequential decisions taken by government to sustain this responsibility.

Mr. John Gratwick (Director, Canadian Marine Transportation Centre, Dalhousie University, Halifax): I will take it, if you do not mind, Mr. Ouellet. I think the basic premise we are stating is that the function of transportation is to serve almost totally the nation's affairs and nation's business. Obviously, a part of that, at any one time, is perhaps two developments or development of a particular area or sector of the country's economy.

It would seem to us that the best role for this is not to force a particular requirement on the transport operation, certainly in the sense of forcing some requirement on carriers. If the federal or provincial government has responsibility for the infrastructure for transportation, they can encourage or discourage development very easily. That is virtually what we have done... the provinces do now, as far as their highway developments are concerned. To a large extent, the federal government has responded on the air and water side to the development requirements of the country by being, if you like, the architect of the infrastructure for all modes of transport.

[Traduction]

Une seconde observation: seuls les chemins de fer sont tenus d'exiger des prix compensatoires en tout temps. Le tarif compensatoire est censé comprendre la totalité des coûts du transport ferroviaire, mais pour les autres modes de transport, ce n'est pas le cas. Un moyen de résoudre ce problème, et celui des expéditeurs captifs, c'est de créer une administration du transport ferroviaire. Il ne s'agit pas là des droits d'exploitation en commun ou du partage des voies. Cette administration de l'infrastructure ferroviaire permettrait à un exploitant ferroviaire privé d'emprunter ces voies, et cela faciliterait également la privatisation du CN et de VIA. Cette administration pourrait assumer la responsabilité de l'exploitation et de l'entretien des voies et fonctionnerait un peu comme l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Le mode ferroviaire serait alors compatible avec d'autres modes et, en même temps, le monopole naturel des chemins de fer serait supprimé.

Ces deux observations, portefeuille d'investissement et administration de l'infrastructure ferroviaire, sont les deux éléments clés de notre intervention. Merci.

Le président: Merci beaucoup pour ce résumé très succinct d'un mémoire très résumé—en fait, un mémoire très court, qui contient tout de même des éléments intéressants et nouveaux. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. J'aimerais savoir si notre témoin est d'accord avec la position adoptée par les premiers ministres canadiens, qui se sont réunis récemment à Saint-Jean de Terre-Neuve; ils ont déclaré que le gouvernement canadien devait établir dans sa nouvelle politique sur les transports que les transports étaient un élément clé du développement économique régional, et que la loi devait non seulement insister sur cette responsabilité, mais également que le gouvernement devait en tenir compte dans ses décisions subséquentes.

M. John Gratwick (directeur, Centre de transport maritime, université Dalhousie, Halifax): Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur Ouellet, c'est moi qui vais répondre. Nous estimons, c'est le fondement de notre intervention, que les transports servent presque totalement les affaires et les entreprises commerciales de la nation. De toute évidence, un des éléments, c'est de promouvoir le développement d'une région ou d'un secteur de l'économie.

Il nous semble que le meilleur moyen d'en tenir compte, ce n'est pas d'exiger certaines conditions du secteur des transports, en tout cas, pas d'exiger certaines conditions des transporteurs. Si le gouvernement fédéral ou les gouvernements provinciaux ont la responsabilité de l'infrastructure des transports, ils peuvent encourager ou décourager très facilement le développement. C'est virtuellement ce qui s'est produit, ce que les provinces font actuellement, avec leurs réseaux routiers. Dans une large mesure, le gouvernement fédéral s'est constitué l'architecte de l'infrastructure de tous les modes de transport et, ce faisant, a réagi aux besoins dans les secteurs des transports aériens et du transport par voie d'eau.

[Text]

I think one of the points we are making here is that it would be a good idea if we could get rail moved into the same category as the other modes, so that the infrastructure could be used very flexibly, choosing the right modes and the appropriate modes to do any sort of initial development initiatives in any part of the country's economy.

Mr. Ouellet: In your recommendation about foreign control, I am not too sure to what extent you recommend the government to go. It seems to indicate that the 5 million that appears in the Investment Canada Act is a threshold that might be considered fairly weak. Which threshold do you have in mind, if any? If I read the other paragraph on page 5 of your presentation, it seems to . . .

Mr. Gratwick: I think our ultimate recommendation is that we have galloped off in all directions on this one, and it would be a good idea if we could get our act together. We are not really sure what we want. We do quite different things in quite different areas. My impression of this is that we do not really know what we want. I think our difficulty is that perhaps . . .

Mr. Ouellet: Do you know?

Mr. Gratwick: We do not know. We really do not know what we want. One of the things that is, perhaps, fairly obvious is that whatever we want, we could never state it in legislation in dollar terms. That gave us enough trouble with the Crowsnest Pass rates. Let us not put dollar figures into legislation again, however we steer the process . . .

Mr. Benjamin: Every damn thing we had.

Mr. Gratwick: You came back at the wrong moment, Mr. Benjamin. I am sorry.

The Chairman: Mr. Ouellet, your last question.

Mr. Ouellet: For specific reasons, for reason to carry on some services in remote areas or areas where it is not economically viable, are you in favour of some subsidies or compensatory rates, or do you basically advocate to get out of this as quickly as possible?

Mr. Gratwick: I think the consistent answer to this is that if the government, at any level, wishes to give some assistance to an area in transport terms, then it should go as far as providing assistance in the provision of the infrastructure for the transport system. I do not think it is ever appropriate to subsidize a carrier, whether it is passenger or freight, directly to further some development or support activity.

• 1755

If the government can identify a region or an area or a group or a company or an industry that requires assistance, then they should give that assistance to the company and let them either make the transportation they want themselves, do it themselves, or buy what they want; never give it to the transport companies. We always finish up with inefficient transport systems and dissatisfied customers. I do not think there is a single case of a really satisfactory subsidy to carriers that has been just a blanket subsidy.

[Translation]

Nous pensons qu'il serait bon de ranger le transport ferroviaire dans la même catégorie que les autres modes, ce qui permettrait d'assouplir l'infrastructure, d'offrir un choix entre les différents modes, avant d'adopter des orientations pour le développement de l'économie des régions.

M. Ouellet: Dans votre recommandation sur le contrôle étranger, je ne sais pas très bien jusqu'où vous voulez voir le gouvernement aller. Apparemment, les cinq millions dont il est question dans la Loi sur Investissement Canada est un seuil qui pourrait être considéré comme insuffisant. Si vous avez un seuil à proposer, où se situerait-il? L'autre paragraphe, à la page 5 de votre exposé, semble . . .

M. Gratwick: Nous pensons que jusqu'à présent, on a eu tendance à galoper dans tous les sens et qu'il serait bon de mettre un peu d'ordre dans cette situation. Nous ne savons pas avec précision ce que nous voulons. Nous faisons des choses très différentes, dans des secteurs très différents. J'ai l'impression que nous ne savons pas vraiment ce que nous voulons. Le problème, c'est probablement . . .

M. Ouellet: Est-ce que vous, vous savez?

M. Gratwick: Nous ne savons pas. En fait, nous ne savons pas ce que nous voulons. Un des problèmes, et en fin de compte, c'est assez évident, c'est qu'il est impossible de fixer une somme en dollars dans la loi. Ce genre de chose nous a posé assez de problèmes avec les tarifs du Nid-de-Corbeau. Ne recommençons pas cette erreur, car peu importe . . .

M. Benjamin: Tout ce que nous avions.

M. Gratwick: Monsieur Benjamin, vous êtes revenu au mauvais moment. Je suis désolé.

Le président: Monsieur Ouellet, c'est votre dernière question.

M. Ouellet: Dans certains cas particuliers, dans le cas de régions isolées ou de régions qui ne sont pas économiquement viables, est-ce que vous êtes en faveur de subventions ou de tarifs compensatoires, ou bien pensez-vous qu'il est préférable de quitter le terrain le plus vite possible?

M. Gratwick: Je pense que si le gouvernement est disposé à intervenir dans le domaine des transports, il doit le faire au niveau de l'infrastructure. Je ne pense pas qu'il soit jamais bon de subventionner un transporteur, que ce soit de passagers ou de marchandises, dans le but d'encourager le développement ou une activité de soutien.

Si le gouvernement estime qu'une région, une zone, un groupe, une société ou un secteur industriel ont besoin d'aide, il devrait leur fournir une aide directe, pour qu'ils puissent eux-mêmes assurer le transport ou acheter ce qu'ils désirent; il ne faut surtout jamais subventionner les sociétés de transport. Cela finit toujours par des systèmes de transport inefficaces et des clients mécontents. Je ne pense pas qu'il y ait un seul exemple de subventions générales à un transporteur qui aient vraiment donné satisfaction.

[Texte]

MFRA has worked better than most because it is in fact given more directly to a particular group and now, much more particularly in recent years, to particular industries. When you have identified the people who need the help, then you give the money to them. That works. Nothing else does.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Dr. Brooks and Mr. Gratwick, I am intrigued by your proposal of an operating authority for the provision of railbed basically. What you are suggesting, in effect, is the nationalization of the CP lines and the carving out of the CN trackage from the company and I am wondering why you would recommend that, in effect, the taxpayer take over the operation of the most expensive component of the rail system in this country.

Mr. Gratwick: I think the basic reason is that at the moment we literally have a situation where the rail is out of step and it reflects through in all the things that happen and all the arguments we have about predatory pricing and compensatory rates. All this stems from that single problem that the railways, alone among all the modes of transport, at the moment are expected not only to completely supply and service their roadbed, their right-of-way, but in fact, because of the way that their books are set up for both CN and the other company, they have to carry the capital costs of that and they have to get a return on that investment.

Now, no other infrastructure has to do this. I am suggesting that in fact it is not a question, in that sense, of the short-term costs, because that will be recovered from the rail operators if we go this route by tolls or user fees like we do on the Seaway now, and you can set those levels to achieve full recovery certainly, if you like, the ongoing costs. The difficulty that the railways have is that they have to both raise the capital and then make a profit on that capital to keep themselves whole and that does not happen for the other modes. That is why I think we have got to bring the railways in line.

Mr. Angus: Yet in terms of the other modes, we heard from the Ontario Trucking Association who said at least for that province that the motoring users of the province's highways pay fully for the provision of those roads.

Mr. Gratwick: I heard him say that. I have a little doubt about the figures, from what I have seen, any official figures that are available. I do not think any province quite breaks even on its highway system. It could do if it wanted to. But the main point here, of course, is that this is all they are doing. They are breaking even on their annual operating costs. They are not getting a return on the accumulated investment in that highway system.

Mr. Angus: Have you done any studies or are you aware of any studies that have compared the public subsidy to the various modes of travel in this country . . . on transportation?

[Traduction]

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a donné de meilleurs résultats que d'autres programmes parce qu'elle s'adresse plus directement à un groupe particulier, et depuis quelques années, à des secteurs industriels. Lorsque l'on a déterminé qui a besoin d'aide, on leur donne l'argent directement. C'est efficace. Aucun autre système ne l'est.

Le président: Merci, Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Brooks, monsieur Gratwick, votre proposition de créer une autorité responsable des voies m'intrigue. Vous suggérez de fait que nous nationalisons les lignes du CP et que nous soustrayions à l'autorité du CN sa voie ferrée; je me demande pourquoi vous recommandez en fait que le contribuable prenne en charge l'exploitation de l'élément le plus coûteux du réseau ferroviaire canadien.

M. Gratwick: C'est essentiellement, je pense, parce qu'actuellement, le rail est parfaitement incontrôlé, comme on peut le voir dans tous les événements récents et toutes les discussions concernant les prix déloyaux et les taux compensatoires. Tout cela provient du seul fait que les chemins de fer, seuls de tous les modes de transport, doivent non seulement fournir et entretenir leurs propres plates-formes, leurs propres emprises, mais en raison de la méthode comptable du CN et de son concurrent, les deux sociétés doivent également assumer les frais d'immobilisation relatifs à la plate-forme, et elles doivent en retirer un bénéfice.

C'est une situation unique. Je dirais que l'important n'est pas en fait les coûts immédiats, car il est toujours possible, si l'on choisit cette méthode, de faire payer les exploitants des chemins de fer par l'entremise de péages ou de droits de passage, comme nous le faisons sur la voie maritime actuellement; et il est certainement possible d'exiger des droits suffisamment élevés pour couvrir entièrement les coûts d'exploitation. La difficulté qui se pose aux sociétés de chemins de fer, c'est qu'elles doivent en même temps réunir les capitaux et réaliser un bénéfice sur ce capital afin de s'en sortir, et ce n'est le cas pour aucun des autres modes de transport. C'est pourquoi je pense que nous devons mettre les chemins de fer sur le même pied que les autres.

M. Angus: Pourtant, la *Ontario Trucking Association* nous a dit que, en Ontario du moins, les utilisateurs du réseau routier provincial financent entièrement le coût des routes.

M. Gratwick: Je l'ai entendu. D'après ce que j'ai pu voir, d'après les données officielles disponibles, je doute de l'exactitude de ces chiffres. Je crois qu'aucune province ne réussit à équilibrer vraiment son budget routier. Ce serait possible. Mais bien sûr, c'est tout ce que font les provinces. Les rentrées suffisent à couvrir les coûts d'exploitation annuels. Elles ne permettent pas de réaliser un rendement sur l'investissement mis dans le système routier.

M. Angus: Avez-vous fait des études, ou avez-vous pris connaissance d'études comparant le système de subventions publiques aux divers modes de déplacement, ou de transport, au Canada?

[Text]

Mr. Gratwick: I know what you mean. In our brief on this one, Mr. Angus, we have in fact raised that almost as a recommendation. One of our great difficulties is that collectively the provinces and the federal government do not know the state of our accounts. The provinces do not really know how much they have got invested, nor does the federal government, and we do not really have a common basis for looking at either the direct or in most cases indirect support that we are giving to the various modes of transport in totality from our various levels of government. It does not stop just at the provinces; it is the provinces and the municipalities. Highways get involved in all of their accounts and there is no such thing at the moment as a decent, consistent, common-sense accounting for this process, so that really we are all arguing from ignorance.

Mr. Benjamin: All modes are subsidized.

Mr. Gratwick: Yes.

Mr. Angus: So I think the final conclusion, Mr. Chairman, if I may, is that really we should not be tinkering until such time as we have that kind of information so we are dealing with what is actually happening out there as opposed to gut feelings that all of us may have and may vary, depending on our own perspectives.

• 1800

Mr. Gratwick: Collecting more information would be necessary, but I would hate to think that, again with the usual Canadian trait, we in fact will

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I want to thank you, Dr. Brooks and Mr. Gratwick, just because you were so honest in that one answer about going all over the lot and not really having your act in order.

I am most interested in your brief. You are the Canadian Marine Transportation Centre, yet your brief covers things besides marine. I am just interested in that and what comment you have about the marine side of *Freedom to Move*, if any.

Mr. Gratwick: In fact, perhaps the Halifax Board of Trade answered that in part today. The marine side of transportation problems is largely with the railways; they are not with marine. We do not have any marine in Canada to talk about anyway because we let the foreigners do it for us so in fact we have to find other things to look at and discuss in our centre.

The Chairman: You are very frank again. Thanks very, very much. I am glad you waited and I am glad we had you here.

We are now calling the last witness in the room. It is Mr. Larry Wark, the staff representative of the Atlantic Canada UAW. He has an oral brief.

[Translation]

M. Gratwick: Je vois ce que vous voulez dire. En fait, monsieur Angus, nous avons pratiquement fait une recommandation en ce sens dans notre mémoire. Une des principales difficultés c'est que les provinces et le gouvernement fédéral, collectivement, ne connaissent pas l'état de nos comptes. Les provinces ne savent pas vraiment combien elles ont d'investi, pas plus que le gouvernement fédéral, et nous n'avons donc pas vraiment de base commune pour calculer les subventions directes, ou le plus souvent indirectes, que nous donnons aux divers modes de transport, par l'entremise des divers niveaux de gouvernement. Il n'y a pas que les provinces; il y a les provinces et les municipalités. Elles ont toutes un poste pour le réseau routier, et il n'existe actuellement aucune méthode acceptable et uniforme de comptabilité; nous baignons donc dans l'ignorance.

M. Benjamin: Tous les modes de transport sont subventionnés.

M. Gratwick: Oui.

M. Angus: Il faut donc en conclure, monsieur le président, si vous le permettez, que nous ne devrions pas entreprendre de changements tant que nous n'aurons pas ces renseignements, afin d'agir sur la foi de renseignements précis, et non pas d'impressions personnelles et variées, selon notre perspective.

M. Gratwick: Il serait nécessaire d'obtenir davantage de données, mais j'espère que nous n'allons pas, selon une habitude bien canadienne, étudier la question à mort pendant encore 20 ans.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, messieurs Brooks et Gratwick, d'avoir été si honnêtes en avouant que vous alliez à tâtons et que vous n'aviez pas vraiment organisé votre affaire.

Votre mémoire est des plus intéressants. Vous représentez le Canadian Marine Transportation Centre, et pourtant, le mémoire traite de questions autres que les transports maritimes. Je trouve cela intéressant, et je voudrais savoir si vous avez des observations à faire concernant les propositions de *Aller sans entraves* en matière de transports maritimes.

M. Gratwick: Je crois que la Chambre de commerce d'Halifax a répondu partiellement à cette question. C'est des chemins de fer surtout que viennent les problèmes des transports maritimes. Nous n'avons pas vraiment de marine marchande, au Canada, parce que nous laissons à des étrangers le soin de nous servir; nous sommes donc obligés de nous intéresser à d'autres questions.

Le président: Encore une fois, vous êtes très francs. Merci beaucoup. Je suis heureux que vous ayez bien voulu attendre et que vous ayez comparu.

J'appelle maintenant le dernier témoin de la journée. C'est M. Larry Wark, représentant du syndicat TUA pour la région atlantique. Il va nous faire un exposé.

[Texte]

You can verbally give your brief and then we will start the questions, all within the 15 minutes.

Air Atlantic expressed an interest to be here. They may think they are going to get on tomorrow. There are going to be real problems because they are supposed to be in the room now.

Mr. Larry Wark (Staff Representative, Atlantic Canada UAW): First of all, it is nice to know that you are regulated at a deregulation hearing.

The Chairman: You got in a little beyond our regulation, at 2 this afternoon. You really are a black sheep.

Mr. Wark: I know. I have been told that several times.

Our organization represents approximately 800 airline workers throughout Atlantic Canada, those workers working for Eastern Provincial Airways, Air Canada and Air Maritime.

Due to the time limits on this and the constraints with respect to trying to make, I guess, a brief statement and give opportunity for questions, I will skip some of the comments I was going to make and try to get down to the nuts and bolts of the deregulation question.

First of all, we should go on record as saying that our organization and members are totally opposed to deregulation, and not in just the context we hear so often of the personal thing with respect to the jobs that could or could not be affected because of the deregulated type of industry, be it airline, trucking or any other type of industry.

The so-called benefits that deregulation will, I guess, perpetrate upon the public of Canada and business in general have been expounded by the government several times; yet, at most of the hearings where we have appeared before the CTC during this year and in previous years, the ultimate benefits that have been talked about and, I guess, sold to the public in general have yet to culminate in anything that anybody could put their fingers on. It was interesting to hear some of the comments made by business today with respect to the effects they see of deregulation in Atlantic Canada.

Competition, levels of service and reasonable and affordable pricing seem to be three of the main proponents' components of a deregulated environment, and these should be some of the benefits reaped by the public.

I would suggest to you that the problem we have in Canada as a whole, and Atlantic Canada specifically . . . and I do not think we are unique in Atlantic Canada: I think as you go throughout this country you find that we have various Atlantic Canada scenarios throughout all of Canada, throughout the various provinces.

For the context of Atlantic Canada, when one views that the two major cities in this country have the equivalent population of four provinces in this entire country, one begins to try to figure out where this competitive edge and this survival in a marketplace the size of Atlantic Canada stem from.

[Traduction]

Vous avez 15 minutes en tout pour l'exposé et les questions.

Les représentants d'Air Atlantic ont demandé à comparaître. Ils pensent peut-être qu'ils sont censés venir demain. Nous allons vraiment avoir un problème, car ils sont censés être ici maintenant.

M. Larry Wark (représentant, TUA, région atlantique): Tout d'abord, il est bon de voir que vos audiences sur la déréglementation sont parfaitement réglées.

Le président: Vous êtes arrivé à 2 heures, cet après-midi; c'est une petite entorse à nos règlements. Vous faites quelque peu la brebis galeuse.

M. Wark: Je sais, on me l'a dit très souvent.

Nous représentons environ 800 employés des lignes aériennes dans l'ensemble de la région atlantique, qui sont employés d'Eastern Provincial Airways, d'Air Canada et d'Air Maritime.

Étant donné le peu de temps dont je dispose pour vous faire une brève déclaration et vous permettre de poser des questions, je m'abstiendrai de certains commentaires que j'avais l'intention de faire et je vais essayer d'aller tout droit au coeur de la question de la déréglementation.

Tout d'abord, nous tenons à faire savoir officiellement que notre organisation et ses membres sont absolument opposés à la déréglementation, et pas seulement pour les raisons habituelles concernant les emplois qui pourraient être touchés dans les secteurs déréglementés, qu'il s'agisse des transports aériens, du camionnage ou d'autres.

Le gouvernement nous a souvent expliqué les soi-disant avantages que tireraient la population canadienne et le monde des affaires en général d'une déréglementation; cependant, tous ces avantages qu'on nous a tant promis pendant les audiences de la CCT auxquelles nous avons assisté cette année, et les précédentes, n'ont encore rien donné de tangible. Il était intéressant d'entendre ce qu'avait à dire l'entreprise aujourd'hui quant aux effets de la déréglementation dans la région atlantique.

La concurrence, le niveau des services et les prix raisonnables et abordables semblent être trois des principaux éléments de la déréglementation, et ils devraient en même temps avantager le public.

J'estime que le problème, au Canada en général, et dans la région atlantique en particulier . . . et je ne crois pas que nous soyons un cas unique, car l'on trouve à travers le pays divers scénarios du type atlantique, dans les diverses provinces.

Pour ce qui est de la région atlantique, lorsque l'on considère que les deux principales villes du pays ont une population égale à quatre provinces, on commence à se demander d'où vient l'idée d'un avantage compétitif et de la possibilité de survivre dans un marché de la taille de la région atlantique.

[Text]

To bring it even closer to home, I guess we have a glaring example. Without a deregulated industry being in full effect at this point in time, the most recent announcements by Canadian Pacific with respect to Eastern Provincial and Air Maritime have had some fairly resounding effects.

I do not know if anybody has taken a close look at what has happened since the purchase of Eastern Provincial Airways by Canadian Pacific.

• 1805

Number one, we decimated the community of Gander, Newfoundland, in the movement, for the purposes of competitive pricing and better servicing and all the rest of the excuses that went along with that particular move. It caused several hundred people to have to uproot, move their families, what not, and come to Halifax. For those who did not come in the original transition of the purchase, they were told that this would be something that would be phased in over a period of time.

The fact of the matter is that CP, if one took a very close look at what occurs when business is allowed to operate in an unfettered, uncontrolled environment, and that is not even that way yet... Several of the jobs that were destined for the mainland... I guess if we were to say that Atlantic Canadians, as a whole, might benefit from the CP purchase of EPA, those jobs have been moved clean clear past Halifax, right out to the western part of Canada, doing nothing for the unemployment levels in this region, certainly doing nothing for job creation, and ultimately leaving many people, who had uprooted with the intent of making mainland Nova Scotia, without a job again.

I think it is very frustrating for workers and their families to see the only benefits of deregulated industry create this kind of upheaval in their personal life where you do not know where you are going, because the whims of the corporation with respect to where it is going to make its most profit and how to do it is exactly what the rule of thumb will be when exercising those kind of decisions in the boardrooms.

I guess you would have to say is that this is the monkey-see, monkey-do concept when we look at deregulation. Deregulation came to light in Canada because of its being done with our American neighbours south of the border, again. I do not know how we could even entertain a deregulated type of industry throughout the length and breadth of a country such as Canada. When you have New York State which houses as many people in one state as all of Canada houses and we think we can put that kind of concept and process into operation in a country like Canada is just mind-boggling to me.

I have heard it said several times today by the business community and others who have come before this commission that maybe the Toronto-Montreal corridor, Toronto-Vancouver, something like that, it may work. But when you talk about a deregulated type of environment which affects an entire country, all of the people in the country, and yet the best examples that can be put forth to any commission are three of our larger cities in a country such as Canada, then ultimately

[Translation]

On peut citer un exemple frappant, qui nous concerne d'encore plus près. Alors que la déréglementation n'est pas encore accomplie, les récentes annonces du Canadien Pacifique à propos d'Eastern Provincial et d'Air Maritime ont été retentissantes.

Je ne sais pas si quelqu'un s'est donné la peine d'aller voir de près ce qui s'est passé à Eastern Provincial Airways depuis que la société a été rachetée par Canadien Pacifique.

Tout d'abord, nous avons détruit la collectivité de Gander, à Terre-Neuve, simplement pour assurer des prix plus concurrentiels et de meilleurs services, et pour toutes sortes d'autres raisons qu'on a données pour justifier cette décision. Des centaines de personnes ont été déracinées, elles ont dû faire déménager leurs familles, venir à Halifax. On avait dit à ceux qui n'étaient pas déménagés au moment de l'achat que tous les changements seraient mis en oeuvre de façon progressive.

De fait, le CP, si on étudie de très près ce qui se produit lorsqu'on laisse des entreprises faire ce qu'elles veulent sans exercer quelque contrôle que ce soit, et ce n'est d'ailleurs pas encore la situation... Plusieurs des emplois qui devaient être offerts à Halifax... Certains pensaient que les Canadiens de la région atlantique dans l'ensemble tireraient profit de l'achat de la société EPA par le CP; cependant, les emplois qui auraient dû être créés dans la région n'ont même pas été offerts à Halifax, mais plutôt dans l'Ouest du Canada. Cela n'a rien changé au niveau du chômage dans la région, aucun emploi n'a été créé, et de fait, nombre de personnes qui avaient tout abandonné derrière eux pour venir vivre à Halifax et y trouver des emplois se sont trouvées en chômage.

Je crois que les travailleurs et leurs familles sont découragés lorsqu'ils constatent que la déréglementation n'a créé chez eux qu'un bouleversement de leur vie privée; ils ne savent plus où aller, car la société offrira les emplois là où c'est le plus rentable. C'est de ce critère dont on se servira lorsque les conseils d'administration prendront des décisions.

Dans le domaine de la déréglementation, il nous faut reconnaître que nous imitons. On a commencé à parler de déréglementation au Canada lorsque ce processus a été adopté par nos voisins américains. Je n'arrive vraiment pas à comprendre comment on peut envisager de déréglementer un secteur dans un pays aussi vaste que le Canada. Après tout, l'État de New York a autant d'habitants que tout le Canada, et il est absolument incroyable qu'on songe à mettre sur pied un régime de déréglementation au Canada.

A plusieurs reprises, aujourd'hui, j'ai entendu des représentants du secteur des affaires et d'autres intéressés dire à votre Comité que la déréglementation pourrait être efficace dans le corridor Toronto-Montréal, ou encore dans le corridor Toronto-Vancouver. Lorsque vous parlez d'une déréglementation qui vise un pays tout entier, tous ses habitants, si vous ne pouvez présenter comme exemples que trois des plus grandes villes d'un pays comme le Canada, il est évident que ce régime

[Texte]

this is not being done for the benefit of the whole of the nation. It is certainly not going to be done for the benefit of the majority of the populace, the majority of business, the majority of the consumers in a country such as Canada.

Canada is unique, and I think we are giving away some of our unique qualities. We cannot continue, I believe, to copy the American style of thinking, and I find this becoming more and more evident in a lot of the decision processes that are coming out of government today. We do not have a United States, and I would not want the damn thing. Given the opportunity to move south of the border for a \$10 cheaper fare, I would stay right where I am at. I would pay the extra \$10 to the Canadian industry, whether I am shipping or transporting my own personal being.

I think we really have to take a look at the consequences of deregulation, and I do not believe there can be anything good found with respect to the Canadian public, the Canadian consumer, unemployment levels in the country, business as a whole, when the results of deregulation in the United States have shown bankruptcy after bankruptcy, the big got bigger, and the small were evaporated, eliminated. Those new upstart airlines that did come to be in the United States may have started off in that competitive environment, but ultimately failed.

This year I had the fine pleasure of sitting at a negotiating table with both Air Canada and Eastern Provincial Airways, and I can assure you that the corporations in the airline industry do not require any sort of nudge from government with respect to their ability to sit down and negotiate at a bargaining table, taking a look at the future and the competitive environment that they see. And they do not need deregulation to make them competitive.

I would suggest to you that the recent announcement by CP to shelve routes that have been owned and operated down here for 25 years by EPA and hand them over to a new upstart carrier, based on a feeder arrangement they have with it, the second new upstart carrier in Atlantic Canada is being supported by Air Canada. It seems to me what the two major carriers in this country have decided to do is support, through feeder arrangements, two new upstarts. Let them fight it out in Atlantic Canada and one of them will lose.

• 1810

That is the establishment of the airline industry and the bigger air carriers, who already recognize that because of their very nature, the geographical location of the communities serviced in Atlantic Canada and the population of those communities, one of these two is going to fail. It is amazing that you are supporting something that in advance you admit cannot succeed because of the very nature of the marketplace in Atlantic Canada.

If that is true, if their assessment in the airline establishment is correct, then really what we are talking about is a deregulated environment that is going to create monopolistic

[Traduction]

de déréglementation ne sera pas à l'avantage de tout le pays. Il ne sera certainement pas à l'avantage de l'ensemble de la population, des entreprises, et des consommateurs.

Le Canada est un pays unique, et je crois qu'en optant pour la déréglementation, nous sacrifions certaines de ses caractéristiques précieuses. Nous ne pouvons continuer, à mon avis, à toujours copier la façon de procéder des Américains, et cela devient de plus en plus évident lorsqu'on étudie certaines des décisions prises par le gouvernement. Nous ne sommes pas les États-Unis, et je ne voudrais pas être ce pays. Si on me disait qu'il m'en coûterait 10\$ de moins pour vivre de l'autre côté de la frontière, je resterais ici. Ces 10\$, je les offrirais à l'industrie canadienne, sous forme de frais de transport ou d'expédition.

Je crois qu'il nous faut étudier les répercussions de la déréglementation; je crois qu'on découvrira alors que de telles mesures n'assurent aucun avantage pour le public canadien, le consommateur canadien, les chômeurs, les entreprises; aux États-Unis, la déréglementation a entraîné toute une série de faillites, les grosses entreprises ont pris de l'importance et les petites entreprises ont disparu peu à peu. Les nouvelles lignes aériennes qui ont vu le jour dans un contexte déréglementé, aux États-Unis, ont peut-être pris naissance dans ce milieu concurrentiel, mais tout compte fait, elles n'ont pas réussi.

Cette année, j'ai eu le plaisir d'être à la table de négociation avec Air Canada et *Eastern Provincial Airways*; je puis vous assurer que les sociétés aériennes n'ont pas besoin d'être encouragées par le gouvernement pour négocier, pour étudier l'avenir et le milieu concurrentiel qui existe au Canada. Elles n'ont pas besoin de la déréglementation pour devenir concurrentielles.

La société CP a récemment annoncé qu'elle avait l'intention d'abandonner des services qui avaient été offerts pendant 25 ans par EPA et de les confier à un nouveau transporteur aérien, dans le cadre d'une entente conclue avec celui-ci, le deuxième nouveau transporteur des provinces Atlantiques, et, à mon avis, ce projet est appuyé par Air Canada. Il me semble que les deux principaux transporteurs canadiens ont décidé d'appuyer, par l'entremise d'ententes spéciales, deux nouvelles sociétés aériennes. Il est évident que ces deux sociétés se livreront une vive concurrence dans la région atlantique et qu'une d'entre elles perdra.

C'est une des réalités du secteur du transport aérien; les gros transporteurs aériens sont conscients de la situation et savent qu'en raison de la nature même de ce secteur, de l'emplacement géographique des collectivités desservies dans la région atlantique et de la population de ces collectivités, une de ces nouvelles sociétés fera faillite. Il est vraiment étonnant de constater que vous appuyez à l'avance une société quand vous savez qu'elle ne pourra pas réussir en raison de la nature du marché des provinces Atlantiques.

Si c'est vrai, si les sociétés aériennes évaluent bien leur secteur, nous parlons donc d'un environnement déréglementé qui créera un régime monopolistique dans le cadre duquel les

[Text]

airline carriers that will be controlled by the bigger ones, and essentially services, costs, and all those things will become mere words and the real repercussions of some of these moves will be temporary employment, bankruptcy, unemployment; and then to the established entities in the airline industry and other industries in this country it has to mean lay-offs as they get out of certain marketplaces and turn them over. There is no doubt in my mind that is the intent of the major carriers: to get out of many, many small communities that at present they service; let somebody else do it and see if they can make a buck.

Mr. Ouellet: I want to thank the witness for appearing and giving us, at the very last minute, an interesting presentation. Although as he indicated he did not have time really to prepare a written submission, I think he has to be thanked for coming before our committee and expressing the deep-down feelings he and his association have about *Freedom to Move*.

I would like to know from you, sir, if you have been consulted. It has been said to us, at the time of the issuance of the document, *Freedom to Move*, that there was extensive consultation in this regard. Was your association consulted in advance?

Mr. Wark: We did make a presentation—our association—on that particular document, and I would suggest it is on record that the concerns we had and the opposition to that concept as a wide-open open-the-door-and-let-us-all-move type of theory . . . we opposed it at that time, for reasons spelled out within that document.

Mr. Benjamin: The gentleman has said it all.

The Chairman: I must say, Mr. Wark, I want to thank you very much. I think you did say it all. We have heard from various unions across the country that have expressed a lot of the concerns. I do not think we have had any union or any representative of the unions express it more articulately than you did here today. I am glad you got on and I am glad Mr. Miller of Air Atlantic, one of those upstart airlines I guess you referred to, has not come through the door.

Thank you very much for appearing.

The Chairman: This committee is adjourned.

[Translation]

gros transporteurs aériens contrôleront les plus petites sociétés, et où les services, les coûts et tous ces facteurs ne seront plus que des mots et où les vraies répercussions de certains des changements entraînés par la déréglementation seront des emplois à court terme, des faillites, et un taux accru de chômage; cette déréglementation représentera des mises à pied pour les autres joueurs de l'industrie du transport aérien et des autres industries, car ils devront, en raison de la situation, abandonner certains marchés. À mon avis, il est évident que les principaux transporteurs aériens ont l'intention de procéder de la façon suivante: ils désirent interrompre les services qu'ils offrent actuellement à un grand nombre de petites collectivités, puis laisser quelqu'un d'autre s'en charger, pour vérifier s'il est possible de réaliser des profits.

M. Ouellet: J'aimerais remercier le témoin d'être venu et de nous avoir offert, à la dernière minute, un exposé fort intéressant. Il nous a dit qu'il n'avait pas vraiment le temps de préparer un mémoire écrit, et je crois que nous devons le remercier d'être venu faire connaître à notre Comité sa position et celle de son groupe en ce qui a trait aux propositions formulées dans le document *Aller sans entraves*.

J'aimerais savoir si l'on vous a consultés. Lorsque le document *Aller sans entraves* a été déposé par le ministre, on nous a dit qu'il y avait eu consultation des intéressés. Votre groupe a-t-il été consulté avant la présentation du document?

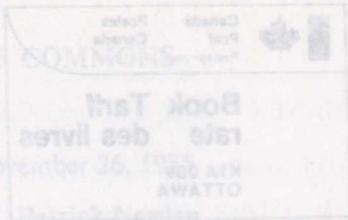
M. Wark: Notre association a fait connaître son opinion sur ce document; nous n'avons pas caché nos préoccupations ou le fait que nous nous opposons à un régime dans lequel tout le monde pourrait faire ce qu'il désire . . . Nous avons énoncé dans le mémoire que nous avons alors présenté les raisons pour lesquelles nous nous opposons aux mesures proposées dans le Livre blanc.

M. Benjamin: Il n'est pas nécessaire d'en dire plus long, le témoin a tout dit.

Le président: Je tiens à vous remercier, monsieur Wark, car, en effet, je crois que vous avez dit tout ce qui comptait. Nous avons entendu les représentants de divers syndicats du pays, qui nous ont fait part de leurs préoccupations au sujet de ce document. Je dois reconnaître que c'est vous qui avez exprimé vos préoccupations de la façon la plus claire et la plus précise. Je suis heureux que vous ayez pu comparaître devant nous, et je suis heureux que M. Miller, d'Air Atlantic, une de ces nouvelles sociétés dont vous parliez, n'était pas dans la salle.

Je tiens à vous remercier d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

Le président: La séance est levée.



From the Nova Scotia Forest Products Association:

Dale Sproule, First Vice-President;
Lorne Etter, Executive Director.

From the Town of Channel—Port-aux-Basques:

Marina Samms, Industrial Promotions Officer, Gateway Association for Transportation and Employment.

From the Stephenville Transportation Commission:

Bob Byrnes, Chairman;
John Burnham, Commission Member.

From Acadia University:

Léo Paul Dana, Professor.

From the Nova Scotia League for Equal Opportunities:

Raleigh Orr, Chairman;
Paul Shields, Provincial Coordinator.

From the Halifax Board of Trade:

John Landry, Chairman, Transport Committee;
Camille Gallant, Director of Liaison;
Jack Bathurst, Chairman, Port and Harbour Sub-Committee.

From the Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Fredericton Chamber of Commerce:

Fred Beirsto, Committee Member.

From the Corner Brook Chamber of Commerce:

David L. Gillard, President;
Brian K. Wentzell, Past President and Chairman, Transportation Committee.

From the Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University:

Mary R. Brooks, Associate Professor, School of Business;
John Gratwick, Director.

From Atlantic Canada, United Auto Workers:

Larry Wark.

De l'Association des produits forestiers de la Nouvelle-Écosse:

Dale Sproule, premier vice-président;
Lorne Etter, directeur exécutif.

De la municipalité de Channel—Port-aux-Basques:

Marina Samms, agent de promotion industrielle, Gateway Association for Transportation and Employment.

De la Commission des transports de Stephenville:

Bob Byrnes, président;
John Burnham, membre de la Commission.

De l'université Acadia:

Léo Paul Dana, professeur.

De la Nova Scotia League for Equal Opportunities:

Raleigh Orr, président;
Paul Shields, coordonnateur provincial.

Du Board of Trade de Halifax:

John Landry, président, Comité des transports;
Camille Gallant, directeur de liaison;
Jack Bathurst, président, Sous-comité du port et du havre.

Du Comité mixte des transports de la ville et de la Chambre de commerce de Fredericton:

Fred Beirsto, membre du Comité.

De la Chambre de commerce de Corner Brook:

David L. Gillard, président;
Brian K. Wentzell, anciennement président et président du Comité des transports.

Du Centre de transports de la Marine canadienne de l'Université de Dalhousie:

Mary R. Brooks, chargée de cours, Ecole commerciale;
John Gratwick, directeur.

De l'Atlantic Canada, United Auto Workers:

Larry Wark.



Book Tariff rate des livres

K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

George A. Key, Chairman;
Craig S. Dickson, General Manager;
Ramsay Armitage, Assistant General Manager.

From the Prince Edward Island Potato Marketing Board:

John Robinson, Vice-President, Eric Robinson Inc.;
Gerry Fougere, Director of Transportation.

From the Atlantic Provinces Trucking Association:

Don Drury, President;
Terry Ivany, Chairman;
Dale Elliott, Executive Director;
Graham Thompson, President, Thompson's Transfer.

From the Saint John Port Development Commission:

Hugh H. McLellan, Chairman.

From the Atlantic Provinces Economic Council:

R.A. McCulloch, Chairman;
W.E. Belliveau, Vice-Chairman—Nova Scotia.

De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique:

George A. Key, président;
Craig S. Dickson, directeur général;
Ramsay Armitage, directeur général adjoint.

De la Commission des marchés de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard:

John Robinson, vice-président, Eric Robinson Inc.;
Gerry Fougere, directeur des transports.

De l'Association canadienne de camionnage des provinces de l'Atlantique:

Don Drury, président;
Terry Ivany, président;
Dale Elliott, directeur exécutif;
Graham Thompson, président, Thompson's Transfer.

De la Commission de développement du port de Saint-Jean:

Hugh H. McLellan, président.

Du Conseil économique des provinces de l'Atlantique:

R.A. McCulloch, président;
W.E. Belliveau, vice-président—Nouvelle-Écosse.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 41

Tuesday, November 26, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

WITNESSES:

(See back cover)

First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 41

Le mardi 26 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

- Iain Angus
- Les Benjamin
- Terry Clifford
- Dennis H. Cochrane
- Howard Crosby
- Mike Forrestall
- Elliott Hardey
- Fernand Jourdenais
- André Ouellet
- André Plourde
- Thomas Suluk
- Gordon Taylor
- Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

- George Baker
- Ross Belsher
- Bill Blaikie
- Lise Bourgault
- Gabriel Desjardins
- Jack Ellis
- Bill Gottselig
- Robert Horner
- Stan Hovdebo
- Arnold Malone
- Moe Mantha
- Louis Plamondon
- Joe Price
- Joe Reid
- Bill Rompkey

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

- George A. Key, Chairman
- Craig S. Dickson, General Manager
- Ranney Amidge, Assistant General Manager

From the Prince Edward Island Potato Marketing Board:

- John Robinson, Vice-President, Eric Robinson, Inc.
- Gerry Fougere, Director of Transportation

From the Atlantic Provinces Trucking Association:

- Don Drury, President
- Tony Wynn, Chairman
- Gene Elliott, Executive Director
- Gregory Thompson, President, Thompson's Transfer

From the Saint John Bay Development Committee:

- Hugh H. McLaughlin, Chairman

From the Atlantic Provinces Regional Council:

- R. A. McCollough, Chairman

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique:

- George A. Key, président
- Craig S. Dickson, directeur général
- Ranney Amidge, directeur adjoint

de la Commission des produits de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard:

- John Robinson, vice-président, Eric Robinson Inc.
- Gerry Fougere, directeur des transports

de l'Association provinciale de camionneurs des provinces de l'Atlantique:

- Don Drury, président
- Tony Wynn, président
- Gene Elliott, directeur adjoint
- Gregory Thompson, président, Thompson's Transfer

de la Commission de développement du port de Saint-Jean:

- Hugh H. McLaughlin, président

de la Commission des régions des provinces de l'Atlantique:

- R. A. McCollough, président

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 26, 1985

(52)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in *Halifax*, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Howard Crosby, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Thomas Suluk, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Moe Mantha.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: *From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission:* John Grice, Chairman. *From the Brunswick Mining and Smelting:* Mike J. Buller, Manager, Rail and Truck Transportation; Jim Stothart, Assistant Superintendent, Materials Handling—Fire Chief. *From the Harmon Corporation:* Derek Hammond, Director of Development. *From the Deer Lake Chamber of Commerce:* A.M. Bloom, President. *From the Atlantic Provinces Chamber of Commerce:* Jeanne Geldart, President; R.B. Des Brisay, Chairman-Elect. *From Transport 2000 Atlantic:* John Pearce, President. *From the Government of Newfoundland and Labrador:* The Honourable Ron Dawe, Minister of Transportation. *From the Government of New Brunswick:* Frank McKenna, Leader of the Opposition. *From the Government of New Brunswick:* The Honourable Richard Hatfield, Prime Minister.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

John Grice made an opening statement and answered questions.

Mike Buller and W. Jim Stothart made opening statements and answered questions.

Derek Hammond made an opening statement and answered questions.

A.M. Bloom made an opening statement and answered questions.

It was agreed,—That a document submitted by the Deer Lake Chamber of Commerce entitled "Deer Lake Chamber of Commerce" be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-10"*).

Jeanne Geldart and R.B. Des Brisay read opening statements and answered questions.

John Pearce read an opening statement and answered questions.

At 12:10 o'clock p.m. the sitting was suspended.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 26 NOVEMBRE 1985

(52)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à Halifax, ce jour à 9 heures, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Howard Crosby, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Thomas Suluk, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Moe Mantha.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur du projet. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: *De la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth:* John Grice, président. *De la Brunswick Mining and Smelting:* Mike J. Buller, directeur, Transports ferroviaire et routier; Jim Stothart, surintendant adjoint, Manutention des matériaux—commissaire des incendies. *De la Harmon Corporation:* Derek Hammond, directeur du développement. *De la Chambre de commerce de Deer Lake:* A.M. Bloom, président. *De la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique:* Jeanne Geldart, présidente; R.B. Des Brisay, président élu. *De Transport 2000 Atlantic:* John Pearce, président. *Du gouvernement de Terre-Neuve et Labrador:* L'honorable Ron Dawe, ministre des Transports. *Du gouvernement du Nouveau-Brunswick:* Frank McKenna, chef de l'Opposition. *Du gouvernement du Nouveau-Brunswick:* L'honorable Richard Hatfield, Premier ministre.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.)*

John Grice fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Mike Buller et W. Jim Stothart font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

Derek Hammond fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A.M. Bloom fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le document qu'a soumis La Chambre de commerce de Deer Lake, intitulé *Deer Lake Chamber of Commerce*, figure en appendice aux Procès-verbaux et témoignages de ce jour (*Voir appendice «TRPT-10»*).

Jeanne Geldart et R.B. Des Brisay lisent des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

John Pearce lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 12 h 10, le Comité interrompt les travaux.

At 1:02 o'clock p.m. the sitting resumed.

The Honourable Ron Dawe read an opening statement and answered questions.

Frank McKenna made an opening statement and answered questions.

Premier Richard Hatfield made an opening statement and answered questions.

At 4:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 13 h 02, le Comité reprend les travaux.

L'honorable Ron Dawe lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Frank McKenna fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Le Très honorable Richard Hatfield fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 16 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

The Committee resumed its work at 1:02 p.m. The Honourable Ron Dawe read an opening statement and answered questions. Frank McKenna made an opening statement and answered questions. Premier Richard Hatfield made an opening statement and answered questions. At 4:00 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

The Committee resumed its work at 13 h 02. L'honorable Ron Dawe lit une déclaration préliminaire et répond aux questions. Frank McKenna fait une déclaration préliminaire et répond aux questions. Le Très honorable Richard Hatfield fait une déclaration préliminaire et répond aux questions. A 16 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

The Committee resumed its work at 1:02 p.m. The Honourable Ron Dawe read an opening statement and answered questions. Frank McKenna made an opening statement and answered questions. Premier Richard Hatfield made an opening statement and answered questions. At 4:00 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

The Committee resumed its work at 13 h 02. L'honorable Ron Dawe lit une déclaration préliminaire et répond aux questions. Frank McKenna fait une déclaration préliminaire et répond aux questions. Le Très honorable Richard Hatfield fait une déclaration préliminaire et répond aux questions. A 16 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

John Gice (in an opening statement and answered questions.

John Gice (in an opening statement and answered questions.

Mike Buller and W. Jim Storch (in an opening statement and answered questions.

Mike Buller and W. Jim Storch (in an opening statement and answered questions.

Derek Hammond (in an opening statement and answered questions.

Derek Hammond (in an opening statement and answered questions.

A.M. Blood (in an opening statement and answered questions.

A.M. Blood (in an opening statement and answered questions.

It was agreed that a document submitted by the Clerk of the Committee entitled "Derek Hammond's Opening Statement" be printed as an Appendix to the day's Minutes. (Appendix "A")

Il a été convenu qu'un document soumis par le Greffier du Comité intitulé "Déclaration préliminaire de Derek Hammond" soit imprimé en annexe aux Procès-Verbaux de la séance de ce jour. (Annexe "A")

John Gice and R.B. Des Brisay read opening statements and answered questions.

John Gice and R.B. Des Brisay read opening statements and answered questions.

At 12:00 o'clock p.m. the sitting was adjourned.

At 12:00 o'clock p.m. the sitting was adjourned.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, November 26, 1985

• 0900

The Chairman: Order.

The first witness today is the Chairman of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Mr. John Grice.

Mr. Grice, welcome.

Mr. John Grice (Chairman, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Thank you, Mr. Chairman and members, for affording the Halifax-Dartmouth Port Development Commission the opportunity to be here today and to express our views and concerns about this very important matter of deregulation. I know you are pressed for time. I think we can express our views on the subject of deregulation quite concisely, having considered it for many months now.

Basically, we share many of the same concerns expressed yesterday by the Halifax Board of Trade, particularly on the central issue of competition, or the lack of competition, at the Port of Halifax. It is our understanding that when you deregulate business and you are trying to get competition in the marketplace and allow that competition to be a leveller in prices, services, and innovation, you have to have a competitive environment to make this occur. Unfortunately, in the case of the Port of Halifax, that simply is not the case. So we have the position—and we would prevail on you to adopt this position—that competition be a *de facto* situation at the port of Halifax and in Nova Scotia prior to introducing any deregulation of rail rates.

Our view is that the current situation is acceptable. The situation now is a relatively mild form of regulation. It is not by any means a severe form of regulation, and we do not regard it as a problem. But we certainly would see some considerable difficulties if you have deregulation in the absence of competition.

We have made the analogy on many occasions to the telephone company. If you deregulated Maritime Tel&Tel or any telephone company price-wise—in other words gave them the latitude to set whatever prices they want—while preserving a monopoly situation, I do not think it takes a lot of imagination to anticipate what might happen. We are in that situation in the Port of Halifax here, where you have a really prohibitive price to enter the market right now. It is not a perfect competitive environment by any means. You cannot start up a new railway tomorrow, because of the capital costs and other factors, and if you deregulate the rail business, I think you will simply find that you are going to create problems for us. I have no doubt a lot of anguish and a lot of aggravation will be directed at the government and Members of Parliament also as a consequence of this. So in our view, at least, it is in everyone's interest to consider this seriously and consider the implications of deregulating the rail end of the transport sector.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 26 novembre 1985

Le président: À l'ordre!

Le premier témoin aujourd'hui est M. John Grice, président de la Commission portuaire d'Halifax-Dartmouth (*Halifax-Dartmouth Port Development Commission*).

Bonjour monsieur Grice.

M. John Grice (président de l'Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Je tiens à remercier le président et les membres du Comité d'avoir autorisé notre Commission à comparaître devant le Comité pour lui faire part des inquiétudes que lui suscite la déréglementation, sujet qu'elle considère fort important. Je sais que le temps vous presse, mais, comme nous examinons le sujet depuis de nombreux mois, je pense que je saurai exprimer nos opinions de façon très concise.

Pour commencer, nous partageons un grand nombre des inquiétudes exprimées hier par la Chambre de commerce d'Halifax (*Halifax Board of Trade*), notamment en ce qui concerne la question de la concurrence ou plutôt celle du manque de concurrence dans le port d'Halifax. À notre avis, quand on décide de déréglementer le marché et de laisser la concurrence dicter les prix, les services et l'innovation, il faut que le marché soit concurrentiel au départ. Malheureusement, cela n'est pas le cas pour le port d'Halifax. Nous pensons donc qu'il faut qu'une concurrence *de facto* existe au port d'Halifax et en Nouvelle-Écosse avant que l'on puisse déréglementer les taux ferroviaires, et c'est la position que nous vous demandons d'adopter.

La situation actuelle est, à notre avis, acceptable, en ce sens qu'il existe actuellement une forme relativement légère de réglementation, qui ne nous cause pas de problèmes. Par contre, nous nous attendons à de grandes difficultés si le marché est déréglementé en l'absence de toute concurrence.

Nous avons souvent fait l'analogie avec la compagnie de téléphone. Si le gouvernement décidait de déréglementer *Maritime Tel&Tel* ou toute autre compagnie de téléphone, c'est-à-dire l'autorisait à établir les prix qu'elle désire, tout en conservant la situation de monopole, je pense qu'il ne faudrait pas avoir beaucoup d'imagination pour prévoir ce qui se passerait. C'est la situation dans laquelle se trouve actuellement le port d'Halifax, car l'accès au marché coûterait trop cher à une nouvelle entreprise de transport. Il est aujourd'hui impossible de lancer une nouvelle compagnie de chemins de fer en raison des immobilisations que cela exige, ainsi que d'autres facteurs. Si le gouvernement déréglemente les transports ferroviaires, il créera une foule de problèmes pour le port d'Halifax, et je suis certain que cela se traduira par beaucoup d'angoisse, ainsi que par une part de rancœur à l'égard du gouvernement et des députés. Nous pensons donc qu'il est dans l'intérêt de tous d'examiner sérieusement le sujet, et en

[Text]

The Chairman: How would you define *de facto* rail competition in the present context of Halifax?

Mr. Grice: With *de facto* rail competition, what we are talking about is either another existing railway company, whether it would be Canadian Pacific, which would be maybe the most obvious, or other private or common carriers. We have outlined this to some extent in our brief, but you can imagine arrangements like they have in the United States now where various shipping companies, such as Sealand and others, operate their own trains over lines owned by the railways. Or you could envision another completely separate private company or port interest that would do it on behalf of several shipping lines. But in any event, we wish to have a competitive environment, *de facto* and not theoretically and not just the right for someone in the abstract to come in and operate a rail line. We want to see a competitive environment at the Port of Halifax prior to any deregulation being introduced.

• 0905

Also, Mr. Chairman, I would like to just continue on one important thing. I do not know if you are completely aware of this situation, but I would like to explain the circumstances surrounding the Port of Halifax and its importance as a national facility. I am sure the Halifax members are fully aware of this, but Halifax is one of the country's major commercial ports.

In fact, in terms of Canadian cargo, Canadian general cargo carrying containers, it is the country's largest port. We are larger than any other port, including Vancouver and Montreal, in terms of Canadian-origin-destination cargo that is carried. The port is a very important national asset. It provides services to almost every point on the globe. If you went down on the waterfront today, you would see large container ships loading cargo for Saudi Arabia, Australia, North Europe, U.K., and so on.

So it is an important national facility, and I believe it is in everyone's interest to ensure that the welfare of this facility is not jeopardized. And we feel that by proceeding with deregulation in the absence of competition, this is exactly what you would do.

I underline the national importance of Halifax, since you are all Members of Parliament here; it is important that you recognize that we are not talking about simply a regional or a local matter that involves some employment here. The Port of Halifax handles the largest, and will handle the largest vessels in the future in so far as container shipping is concerned. There are very few ports in Canada, almost none on the east coast, that can accommodate the ships that we are presently handling. Many of the American ports have difficulty handling

[Translation]

particulier les incidences de la déréglementation des transports ferroviaires.

Le président: Pourriez-vous nous dire ce que vous entendez par une concurrence ferroviaire *de facto* dans le contexte actuel d'Halifax?

M. Grice: Nous entendons par là l'accès aux services d'une autre compagnie de chemins de fer, qu'il s'agisse de la plus évidente, c'est-à-dire du Canadien Pacifique, ou d'autres transporteurs privés ou publics. Nous en avons parlé plus en détail dans notre mémoire, mais il est possible d'envisager des arrangements semblables à ceux qui existent actuellement aux États-Unis, où divers expéditeurs comme Sealand et d'autres exploitent leurs propres trains sur des lignes appartenant aux compagnies de chemin de fer. Une entreprise privée complètement distincte ou un organisme portuaire pourrait également assurer ce genre de services au nom de plusieurs expéditeurs. Quelle que soit l'option retenue, nous aimerions avoir un marché concurrentiel *de facto* et non seulement en théorie, c'est-à-dire qu'il ne suffit pas que, dans l'abstrait, quelqu'un ait le droit d'entrer sur le marché pour y exploiter une ligne ferroviaire. Nous désirons que le port d'Halifax bénéficie d'un marché concurrentiel avant que les transports soient déréglementés.

J'aimerais soulever un autre point important, monsieur le président. Je ne sais pas si vous êtes vraiment au courant de notre situation, mais j'aimerais vous expliquer les circonstances dans lesquelles se trouve le port d'Halifax et l'importance que le port revêt à l'échelle nationale. Comme le savent, j'en suis certain, les députés d'Halifax, Halifax est l'un des principaux ports commerciaux du Canada.

En fait, sur le plan des marchandises générales canadiennes transportées en conteneurs, Halifax est le port le plus important du pays. Plus de marchandises en provenance ou à destination du Canada passent par Halifax que par tout autre port canadien, y compris Vancouver et Montréal. Le port d'Halifax est un grand atout national. Il dessert presque tous les points du globe. Si vous vous rendiez aujourd'hui sur les quais d'Halifax, vous y verriez de grands navires porte-conteneurs embarquer des marchandises destinées à l'Arabie saoudite, à l'Australie, à l'Europe du Nord, au Royaume-Uni, etc.

Il s'agit donc d'un port très important sur le plan national et je pense qu'il est dans l'intérêt de tous que sa viabilité ne soit pas compromise. Or, c'est, d'après nous, exactement ce que ferait le gouvernement en donnant le feu vert à la déréglementation.

Je mets l'accent sur l'importance nationale de notre port parce que vous êtes tous députés et qu'il est important que vous vous rendiez compte qu'il ne s'agit pas d'une simple question régionale ou locale ne mettant en jeu que quelques emplois. Le port d'Halifax reçoit les plus grands navires porte-conteneurs et continuera à le faire. Il existe très peu de ports canadiens, pratiquement aucun sur la côte est, qui puissent recevoir les navires utilisant actuellement notre port. Un grand nombre de ports américains ont des difficultés à accueillir ces gros navires

[Texte]

these ships and we feel, for those reasons, that Halifax is indeed destined to continue its existing role and increase that role and be more important and more vital to the Canadian importer and exporter and, therefore, we would certainly ask you to bear that in mind.

Just a final note and point that I wish to make, not to belabour it any further, but we would be handling cargo here today from Newfoundland, British Columbia, Alberta, Ontario, Boston, Chicago, and that is really our catchment area. We are very, very strong, of course, in the Atlantic region, but we have a substantial segment of our business which comes from all parts of the country. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Grice. I will call upon Mr. Tobin to commence the questioning. As we said, members who have now collected in more numbers, we hope the quantity matches the quality that was here before. We have a real cut-off today because we are catching a bus, and we have several political figures in at noon this afternoon. So anyway, let us try to be brief.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, if I understand our witness, he is basically pointing out, as we heard yesterday from other witnesses—I do not know if you were here yesterday listening—that deregulation, joint-line rates, that sort of thing, is all very well and good further up in the country, but here with only one company providing a rail service, joint-line rates will not really provide that much advantage; in fact, could provide a disadvantage on this end of the system.

You say you want *de facto* deregulation at the port. What are you suggesting? That an open, shared roadbed concept be applied? Could you elaborate?

• 0910

Mr. Grice: Well, there are various ways that you could effect *de facto* competition, but what we are concerned about, and what I think as you are indicating, is that the government will proceed and allow the hypothetical latitude for someone else to come in as a competitive force, which may probably take years to effect.

What we are saying is that we want a competitive situation in place before deregulation occurs. To answer your question, there are various ways in which that could occur. You could have, say, a port-related company or any company for that matter acquiring running rights or joint ownership of the line or hook and haul rates, as in the case of the United States with people like Sealand who operate, or almost operate, their own trains. It is a hook-and-haul situation. The railway only provides the power, and the transportation company, Sealand, for example, owns the rail cars and provides the terminal infrastructure at both ends.

We would like to see that kind of situation prevail before and not after, because we are concerned that you would have a

[Traduction]

et nous pensons donc qu'Halifax est destiné à continuer de jouer son rôle actuel et, en fait, à jouer un rôle encore plus important à l'avenir du point de vue des importateurs et des exportateurs canadiens. Nous vous demandons d'en tenir compte.

Sans vouloir m'y attarder, je désire soulever un autre point: les marchandises embarquées aujourd'hui à Halifax proviennent de Terre-Neuve, de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de l'Ontario, de Boston et de Chicago. Voilà en fait le réseau de notre clientèle. Bien entendu, nous jouons un rôle crucial dans la région de l'Atlantique, mais une grande partie de nos expéditions proviennent de toutes les régions du pays. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Grice. Je demanderai à M. Tobin de commencer les questions. Comme je l'ai déjà indiqué, les membres du Comité sont maintenant plus nombreux, mais j'espère que le nombre ne réduira en rien la qualité des délibérations que nous avons connue jusqu'à présent. Nous disposons aujourd'hui de peu de temps parce que nous avons un autobus à prendre et que plusieurs politiciens doivent comparaître à midi devant le Comité. Je vous demande donc d'être bref.

M. Tobin: Monsieur le président, si j'ai bien saisi ce que nous a dit le témoin, il répète essentiellement ce qu'ont dit hier d'autres témoins—je ne sais si vous étiez présent à ce moment-là—à savoir que la déréglementation, les taux de lignes communes, etc., sont fort bien pour d'autres régions, mais qu'à Halifax, qui n'est desservi que par une seule compagnie de chemin de fer, l'établissement de taux de lignes communes n'offrirait vraiment aucun avantage et en fait pourrait présenter des problèmes.

Vous dites que vous désirez une concurrence *de facto* au port d'Halifax. Que proposez-vous? Préconisez-vous le principe d'une emprise partagée entre plusieurs compagnies? Pourriez-vous nous donner plus de détails?

M. Grice: Il y a plusieurs façons d'assurer une concurrence *de facto*, mais ce que nous craignons, c'est que le gouvernement se contente de donner aux intéressés la latitude hypothétique d'avoir accès au marché, car il faudrait probablement plusieurs années avant que cela se réalise.

Ce que nous désirons, c'est qu'il y ait un marché vraiment concurrentiel avant l'introduction de la déréglementation. Pour répondre à votre question, cela pourrait se faire de diverses façons. Une entreprise associée au port ou en fait n'importe quelle entreprise pourrait acheter des droits de parcours, se rendre copropriétaire de la ligne ferroviaire ou louer la ligne et des locomotives, comme *Sealand* aux États-Unis, qui exploite quasiment ses propres trains. La compagnie de chemin de fer ne fournit que les locomotives et l'entreprise de transport, *Sealand* par exemple, utilise ses propres wagons et fournit l'infrastructure aux deux extrémités de la ligne.

Voilà le genre de situation que nous aimerions avoir avant et non après la déréglementation, parce que nous craignons les

[Text]

hiatus there that would provide some considerable difficulty for us if the rates deregulated and you do not have a competitive environment.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I was interested yesterday by a presentation made by the Saint John Port Development Commission who were complaining that Saint John has been receiving most unfair competition by CN who favour the Port of Halifax through continued subsidies of the operations of the Port of Halifax. I wonder to what extent you could comment on this. Basically, what you are asking is that both railways serve you. Would it not in fact create a disadvantage to your development if CP is allowed to serve the Port of Halifax on the grounds that CP would obviously, in its effort, try to favour the port they have been serving for a period of time, instead of starting new operations here?

I would like to know what effect in fact you think a shared roadbed would have on the present rate parity offered by CN? I understand that in fact to keep business here, CN is offering parity to what Saint John and CP Rail is offering their clients.

Mr. Grice: That is a very important issue you raise, and our colleagues in Saint John are prone to raise in this kind of argument, but our understanding is that the railways, if they wish to break with the system of rate parity or port parity, could do so now. In any event, I think they may find that things do not unfold as they expect they will if you proceed with deregulation. For instance, Saint John has the view that because they are closer to Toronto and Montreal by rail than Halifax is, they will experience a lower rate level. Well, you also have to bear in mind that there is a much, much lower volume of traffic on that CP line through the State of Maine than there is to and from Halifax, and we have a lot of cargo that really has a strong attraction to Halifax here and the Atlantic region.

So there is a tremendous center of gravity in Halifax, and I personally do not at all subscribe to the view that they would necessarily have any advantage whatsoever. In fact, the volume of traffic at Halifax right now is probably in the order of 200,000 20-foot containers per year, compared to roughly 90 or less at Saint John, and that gap is growing. I would expect that the economics would be continued to be in favour of Halifax rather dramatically.

• 0915

Also, I would like to take the occasion to comment on an item you raised, the question of subsidization at Halifax. I really do not know who made that statement, but can assure you that it is absolutely false.

Mr. Ouellet: The Port of Saint John . . .

Mr. Grice: Well, it is a falsehood, regardless of who made such an allegation. For instance, in pilotage we at the Port of Halifax run a substantial profit every year, which is used in part to cover pilotage costs at Saint John's, New Brunswick.

[Translation]

grandes difficultés que pourrait présenter une période de transition, si les taux sont déréglementés en l'absence de toute concurrence.

M. Ouellet: Monsieur le président, l'exposé présenté hier par la commission portuaire de Saint-Jean (*Saint John Port Development Commission*) m'a fort intéressé. Selon cette Commission, le port de Saint-Jean est lésé par le CN, qui favorise le port d'Halifax en subventionnant les opérations de ce port. Pourriez-vous nous donner votre opinion à ce sujet? Ce que vous demandez, en fin de compte, c'est d'être desservi par les deux compagnies de chemin de fer. Ne craignez-vous pas que le développement de votre port soit ralenti si le CP est autorisé à desservir le port d'Halifax, étant donné que le CP chercherait, bien évidemment, à favoriser le port qu'il dessert depuis de nombreuses années, au lieu de lancer de nouveaux services à Halifax?

J'aimerais savoir quels effets le partage de l'emprise aurait, à votre avis, sur la parité actuelle des taux qu'offre le CN? D'après ce que j'ai compris, pour garder ses clients d'Halifax, le CN offre un taux comparable à ce qu'offrent Saint-Jean et le CP.

M. Grice: C'est là un point fort important et je sais que c'est un argument que se plaisent à avancer nos collègues de Saint-Jean, mais, d'après ce que nous en savons, les compagnies de chemin de fer pourraient abandonner aujourd'hui la parité des taux entre les deux ports si elles le désiraient. Quoi qu'il en soit, je pense que le port de Saint-Jean risque de trouver que les conséquences de la déréglementation ne sont pas celles auxquelles il s'attend. À titre d'exemple, Saint-Jean pense pouvoir bénéficier de taux moins élevés étant donné qu'il est plus proche de Toronto et de Montréal par voie ferrée que ne l'est Halifax. Il ne faut toutefois pas oublier que le trafic empruntant la ligne du CP qui passe par le Maine est bien moins dense que le trafic à destination ou en provenance d'Halifax. Le port d'Halifax attire un grand volume de marchandises.

Halifax constitue donc un centre de gravité important et, personnellement, je ne pense pas que la déréglementation offrira nécessairement le moindre avantage au port de Saint-Jean. En fait le trafic annuel passant actuellement par Halifax est probablement de l'ordre de 200,000 conteneurs de 20 pieds, alors que le trafic passant par Saint-Jean ne représente au plus que 90 conteneurs par an, et cet écart se creuse. À mon avis, les facteurs économiques continueront à faire pencher la balance du côté d'Halifax.

J'aimerais profiter de cette occasion pour reprendre la question que vous avez soulevée à propos du financement des services à Halifax. Je ne sais pas qui vous a fait cette affirmation, mais je puis vous garantir que c'est absolument faux.

M. Ouellet: Le port de Saint-Jean . . .

M. Grice: Quel que soit l'auteur de cette affirmation, il a tort. Sur le plan du pilotage, par exemple, le port d'Halifax réalise tous les ans un profit important, qui sert en partie à couvrir les frais de pilotage à Saint-Jean (Nouveau-Brun-

[Texte]

The CN rail line—we have costed ourselves as a Port Commission and we fully aware of the compensatory nature of the container rates. We have been continually assured by CN that those rates are profitable. The terminals are profitable. We do not have any cost such as ice-breaking. We do not have any dredging, and we are not a burden on the federal taxpayer in any manner whatsoever. So I would like to put that issue to rest.

Mr. Ouellet: I want to indicate to our witness that I was citing a phrase in the presentation made yesterday by our witness from the Port of Saint John.

Mr. Grice: I appreciate that. I understand that is where it was coming from. But regardless of where it is coming from, I would like to dismiss those unfounded allegations.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: I just have one question, sir. If we were not anticipating moving into a deregulated environment, whatever that will bring us, would you say that from the perspective of your port you are very happy with the services provided and costs charged by the railroad?

Mr. Grice: You always have some problems with service, and no one is always happy about the rate structure, but in all fairness I must say that I do not think there is a tremendous disenchantment about rates. I think the service CN provides is an excellent service. You know, they move containers between N&M terminals and Halifax with considerable efficiency.

Mr. Angus: So again if it had not been for a push for deregulation, you in turn would not be requesting this joint operating authority, or whatever the mechanics are, that you put forth in your brief.

Mr. Grice: No, that is not so. We would advocate competition in any event. We feel there is much evidence in the business world that when you have competition it is a leveler; it inspires competitive rates, it inspires positive technological development, and it inspires better, improved service. So we feel we would prefer and would urge competition in any event, regardless of whether or not you have deregulation.

But the issue of competition becomes critical when you have deregulation. There is talk of confidential contracts that no one would be able to see, or you would never have an idea as to what you were competing against, and you have no competition to be the leveler. So the issue of deregulation has simply honed our interest in having a competitive environment here.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I might, Mr. Chairman, ask the witness whether or not anybody, to his knowledge, has investigated the cost of privately operated trains, were the committee to make such a recommendation in its report. Do you have any idea of what it would cost to put together a set of trains to effect this kind of service?

[Traduction]

wick). Notre commission portuaire a calculé ses coûts et sait que les taux de transport des conteneurs sont compensatoires. De plus, le CN nous a répété à plusieurs reprises que ces taux étaient rentables. Les terminaux sont eux aussi rentables. Enfin, nous n'avons pas certains coûts comme les coûts de brise-glaces et les coûts de dragage. Nous ne coûtions pas un sou au contribuable canadien. J'aimerais que cela soit bien compris une fois pour toutes.

M. Ouellet: Je désire préciser au témoin que je citais une affirmation faite dans l'exposé présenté hier par le témoin du port de Saint-Jean.

M. Grice: Je vous remercie de cette précision. J'avais d'ailleurs compris d'où vous teniez vos informations. Quelle que soit l'origine de ces allégations, je désire vous assurer qu'elles sont sans aucun fondement.

Le président: Monsieur Angus, à vous la parole.

M. Angus: Je n'ai qu'une seule question pour le témoin. S'il n'était pas question de déréglementer les transports et des conséquences que cela pourrait avoir, pourriez-vous nous dire si votre port est satisfait des services et des prix offerts par la compagnie de chemin de fer?

M. Grice: Personne n'est jamais entièrement satisfait du service ni des barèmes, mais, en toute honnêteté, je dois vous dire que les taux pratiqués ne font pas trop de mécontents. Je pense également que le service assuré par le CN est excellent. La compagnie ferroviaire fait preuve d'une très grande efficacité dans le transport des conteneurs entre les terminaux de N&M et le port d'Halifax.

M. Angus: Par conséquent, s'il n'était pas question de déréglementation, vous ne réclameriez pas l'exploitation de lignes communes ou les mesures que vous préconisez dans votre mémoire.

M. Grice: Non, pas du tout. Nous serions malgré tout partisans d'une plus grande concurrence. A notre avis, l'expérience montre que, dans le monde des affaires, la concurrence met tous les intéressés à pied d'égalité. La concurrence donne lieu à des prix concurrentiels, elle stimule le progrès technologique et elle encourage la prestation d'un meilleur service. Nous préférons et nous préconisons donc la concurrence dans tous les cas, qu'il y ait ou non déréglementation.

Par contre, la question de la concurrence devient cruciale quand il y a déréglementation. Il est question de contrats confidentiels dont personne ne pourrait prendre connaissance, de sorte que personne ne saurait ce qu'il lui faut concurrencer. Dans ce cas, la concurrence ne saurait égaliser les chances de tous. La question de la déréglementation n'a fait qu'aviver notre intérêt dans un marché concurrentiel.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall, à vous la parole.

M. Forrestall: J'aimerais, monsieur le président, demander au témoin si quelqu'un a, à sa connaissance, calculé le coût de l'exploitation de trains privés, au cas où le Comité déciderait de recommander cette option dans son rapport. Savez-vous combien coûterait l'exploitation de trains de ce genre pour assurer ce type de service?

[Text]

• 0920

Mr. Grice: Yes, we have, Mr. Forrestall. Over a period of years there have been various people who have costed the rail service between Halifax and interior points. I cannot speak from knowledge of these documents right now, because I simply cannot recall them, but even the Port Commission recently has had R.L. Banks, the Washington-based railway consulting company, take a look at costs and address the question of the compensatory nature of rates and try to advocate or propose new technology for the Halifax-Montreal-Toronto-Chicago services.

To go back to your question, yes, there have been on various occasions studies undertaken to look at the concept of someone other than Canadian National running a rail service. Those studies have had various parameters. For instance, at one stage Halicon was interested in undertaking this, and they did rather extensive costing on that subject.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Mr. Crosby.

Mr. Crosby: Thank you, Mr. Chairman. In case members of the committee wonder about this thing, the official name is the Port of Halifax, but people like my colleague, Mr. Forrestall, keep trying to sneak the name 'Dartmouth' into the Port of Halifax. We may end up calling it the Port of Halifax, Dartmouth, etc., etc.

Mr. Forrestall: I just wonder if the chairman would care to indicate what the name of the the development commission . . .

The Chairman: [Inaudible—Editor] . . . internecine warfare here. Halifax Dartmouth Port Development Commission . . . now whether or not that is the legal title, that is certainly the name in the brief.

Mr. Forrestall: Of course it is.

The Chairman: Anyway, the one thing it is not is the Halifax West Dartmouth Port Development Commission.

Mr. Crosby: The key to your presentation, in relation to the potential adverse effects of deregulation on the Port of Halifax, is related to the rail service, as I understand it. That is the major concern of the Port of Halifax.

Mr. Grice: Yes. In almost every other area we have competitive services, and the rail at Halifax, as it is elsewhere, at Montreal for instance, the rail end of their business is very substantial. They have a different orientation towards the North Atlantic and towards the American midwest, but the rail is in the order of . . . say 75% of our total business moves on by rail. Therefore, we are concerned about that, because of its importance.

Mr. Crosby: There is no real alternative to rail transport out of the Port of Halifax.

Mr. Grice: No. There is no effective option. You could, of course, truck or trans-ship by vessel, but those are not competitively realistic.

[Translation]

M. Grice: Oui, ces calculs ont été faits, Monsieur Forrestall. Sur une période de plusieurs années, diverses personnes ont calculé les coûts du service ferroviaire entre Halifax et plusieurs villes. Je ne me souviens pas actuellement des détails de ces études, mais je puis vous dire que notre commission a récemment demandé à R.L. Banks, experts-conseils ferroviaires basés à Washington, d'étudier ces coûts, de déterminer s'ils sont compensatoires et de proposer une nouvelle technologie pour les services assurés entre Halifax, Montréal, Toronto et Chicago.

Pour en revenir à votre question, plusieurs études ont examiné la possibilité d'autres services ferroviaires que ceux assurés par le CN. Ces études ont eu divers paramètres. L'une d'entre elles, par exemple, a été réalisée par Halicon, qui s'intéressait à de tels services.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Monsieur Crosby.

M. Crosby: Merci, monsieur le président. Au cas où certains membres du Comité se poseraient des questions, nous parlons ici du port d'Halifax, mais certains, comme mon collègue, M. Forrestall, cherchent à y ajouter Dartmouth. Nous allons finir par l'appeler le port d'Halifax, Dartmouth, etc.

M. Forrestall: Le président pourrait-il indiquer le nom de la commission qui figure . . .

Le président: [Inaudible—Éditeur] . . . guerre d'extermination réciproque, ici. *Halifax Dartmouth Port Development Commission* . . . qu'il s'agisse du titre officiel ou non, c'est bien celui qui figure dans le mémoire.

M. Forrestall: J'en étais certain.

Le président: De toute façon, il ne s'agit pas de l'*Halifax West Dartmouth Port Development Commission*.

M. Crosby: L'essentiel de votre exposé à propos des effets indésirables de la déréglementation sur le port d'Halifax concerne les transports ferroviaires, d'après ce que j'ai compris. C'est là le point qui préoccupe le plus le port d'Halifax.

M. Grice: Oui, presque tous les autres modes bénéficient de services concurrentiels, mais, comme c'est le cas ailleurs, à Montréal par exemple, les échanges avec le mode ferroviaire sont très importants. Ils sont davantage orientés vers l'Atlantique Nord et le Midwest des États-Unis, mais 75 p. 100 environ de toutes nos marchandises sont transportées par chemin de fer. C'est donc le mode qui nous préoccupe, étant donné son importance.

M. Crosby: Il n'y a pas vraiment d'autre option pour le trafic en provenance du port d'Halifax?

M. Grice: Non, il n'y a aucune autre option pratique. Il est, bien entendu, possible d'avoir recours au camionnage ou de transborder les marchandises par navire, mais ces solutions ne sont pas vraiment concurrentielles.

[Texte]

Mr. Crosby: One of the issues involved in the *Freedom to Move* paper is confidential contracting, through which a shipper or a user can make a special arrangement with a carrier. What is your view on that in relation to the Port of Halifax and the problems it might encounter if confidential contracting were to be permitted? Can you envision the port making a special deal with Canadian National that would be beneficial to port users?

Mr. Grice: That is possible, but the question of confidential contracts, again, goes back to the central issue, as we see it, and that is competition.

If you have competition, for instance in our local trucking business, notwithstanding regulation, you have a considerable amount of competition. Certainly, if you had a completely open market, with regard to trucking, for instance, the question of confidential contracts really does not have much meaning, because if you have all sorts of options you can go to, you are not really concerned about whether or not it is a confidential contract your competitor has. However, when you have only one option or even two options, it is important, as we do now, to understand what the competition is doing, whether it be New York or Montreal or St. John, New Brunswick. As far as confidential contracts are concerned, we are concerned about them in a monopoly environment. We certainly are.

• 0925

Mr. Crosby: Thank you. Just one brief point. You refer in your presentation, Mr. Grice, to the Canadian National-Cast arrangement whereby Canadian National or Cast could offer a portal-to-portal service because of its special arrangements. It of course had an adverse effect on the Port of Halifax to have its main rail carrier have a special arrangement with a marine transporting company. Has that CN-Cast issue been put to rest? Is there still the possibility of portal-to-portal shipping arrangements?

Mr. Grice: I am glad you asked that because there is a lot of confusion about intermodalism. Our understanding of intermodalism is that it is simply the ability to move containers on a through bill of lading with one carrier from, say, an inland point in Belgium to an inland point in Ontario. That got confused with the matter of a railway company owning a shipping company, which is vertical integration, which is really a completely different issue in our view.

From the earliest days in Halifax here, for instance, you had people like Dart Container Line. They were issuing intermodal bills and door-to-door services. So that is not an uncommon thing at all.

Also, it should not be confused with the Cast operation. The fact that Canadian National own part of Cast and they engaged in illegal rebating and they infused something like \$100 million Canadian into it in one way or the other did tremendous harm to the Port of Halifax.

[Traduction]

M. Crosby: L'une des questions soulevées dans le document *Aller sans entraves* est l'établissement des contrats confidentiels permettant à un expéditeur ou à un usager de conclure des arrangements spéciaux avec un transporteur. Que pensez-vous des contrats confidentiels dans le contexte du port d'Halifax, et quels seraient les problèmes soulevés par de tels contrats? Le port d'Halifax pourrait-il, par exemple, conclure avec le CN une entente spéciale qui serait à l'avantage des utilisateurs du port?

M. Grice: Cela est possible, mais la question des contrats confidentiels nous ramène une fois de plus au point central, celui de la concurrence.

Dans la mesure où la concurrence existe, par exemple dans les services de camionnage locaux, il importe peu qu'il y ait réglementation, parce que les services et les prix offerts sont concurrentiels. Évidemment, si le marché était complètement libre, dans le cas du camionnage par exemple, la question des contrats confidentiels n'aurait pas grande importance, parce que, si l'on dispose d'un grand nombre d'options, on s'inquiète peu de savoir si le contrat de son concurrent est confidentiel. Par contre, quand il n'existe aucun choix ou quand les options sont limitées, il est important de savoir ce que font les concurrents, qu'il s'agisse de New York, de Montréal et de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). La question des contrats confidentiels nous suscite donc de graves inquiétudes dans le contexte d'un monopole.

M. Crosby: Merci. Un autre point fort bref. Dans votre mémoire, monsieur Grice, vous parlez de l'accord entre le CN et Cast, accord en vertu duquel le CN ou Cast peut offrir un service porte-à-porte. Il va sans dire que le port d'Halifax doit se sentir lésé par un tel accord spécial entre son transporteur ferroviaire et une compagnie de transport maritime. Cette question a-t-elle été réglée? La possibilité d'un service porte-à-porte existe-t-elle toujours?

M. Grice: Je suis fort conscient que vous ayez posé cette question, car les transports intermodaux font l'objet d'une grande confusion. Au sens où nous l'entendons, le transport intermodal permet simplement de faire transporter des conteneurs de, disons, une ville de Belgique à une ville de l'Ontario, avec un seul connaissance et un seul transporteur. Pour certains, il y a eu confusion entre le transport intermodal et l'intégration verticale, par exemple le cas d'une compagnie maritime qui appartient à une compagnie de chemins de fer. À notre avis, il s'agit de deux choses tout à fait différentes.

Des entreprises comme *Dart Container Line* offrent ce genre de services, c'est-à-dire des connaissances intermodaux et un service porte-à-porte à Halifax depuis longtemps. Ce genre de service est assez courant.

Il ne faut pas confondre ces services et le cas de Cast. Cast appartient en partie au CN, qui a pratiqué des rabais illégaux et injecté quelque 100 millions de dollars dans Cast sous une forme ou sous une autre. Tout cela a beaucoup nui au port d'Halifax.

[Text]

But, to go to your other question, Mr. Crosby, hopefully all of that is behind us and lessons were learned there and that kind of thing will not be repeated.

The Chairman: I must say I am glad Mr. Crosby mentioned the confidential contracts because of your position on *de facto* competition. I do not think the actual words 'confidential contracts' are even mentioned in your brief. I am sort of bemused at that.

But the reason I was going to ask on Mr. Crosby touched on: Are you not concerned that there is a competitive disadvantage if American ports and carriers are going to be able to have confidential contracts but our environment, if it does not change, is not going to allow this, that this could have an adverse effect on the Port of Halifax and/or Saint John?

Mr. Grice: It is a factor all right, but it is not a major concern. You can find out more or less what the competitive rate structure at American ports is by contacts in the trade and so on. In any event, we feel confident that the system right now is working in the face of a deregulated environment in the United States. So it really is not that great a concern to us. As I say, we have that situation right now where Canadian railways and other transportation companies are competing successfully in the face of deregulation.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman. I have two quick points.

Being a free enterpriser, I liked your brief very, very much because competition is the life-blood of free enterprise. Are you concerned that if this comes to a forced competition this would be artificial? Would it be something like a shotgun marriage? Shotgun marriages normally are not the most successful marriages.

Mr. Grice: We would certainly have to avoid that. You would have to have a working relationship that was not a shotgun marriage. You would have to have a constructive environment. It works in so many other places. There are many other places where you have different arrangements between the shipping lines and the railways. Between two railways where they operate joint services they may base their cost sharing on, say, percentage of volume: if you handle 75% of the volume on a line then you would pay 75% of the operating costs, or something like that. I appreciate the issue you are raising, but surely you could come to some kind of an accord that would be agreeable in that regard.

• 0930

But as for the question you raised, I believe most of our commission are business people who have experience with business and have firsthand knowledge of the effects of monopoly or tight, limited competitive situations, and they know what competition brings. I must underline that to you because we really believe that, if you continue along the lines

[Translation]

Mais, pour en revenir à votre autre question, monsieur Crosby, j'espère que tout cela est passé, que nous en avons tiré une leçon et que ce genre de choses ne se répétera pas.

Le président: Je dois avouer que je suis fort content que M. Crosby ait mentionné les contrats confidentiels, étant donné votre position à l'égard de la concurrence *de facto*. Il me semble que votre mémoire ne mentionne même pas les contrats confidentiels. Je trouve cela assez bizarre.

J'aimerais vous poser une question se rapportant au point soulevé par M. Crosby: ne craignez-vous pas que le port d'Halifax, ou celui de Saint-Jean, soit désavantagé si les ports et les transporteurs américains peuvent signer des contrats confidentiels tandis que les ports et les transporteurs canadiens ne le pourront pas, si notre régime de réglementation ne change pas?

M. Grice: C'est évidemment un sujet de préoccupation, mais pas si important que cela. Il est toujours possible de connaître plus ou moins les barèmes des ports américains en consultant des personnes qu'on connaît dans ce secteur. Quoi qu'il en soit, nous avons confiance, car nous continuons à bien fonctionner malgré la déréglementation aux États-Unis. La question ne nous préoccupe donc pas vraiment. Je le répète, les compagnies de chemins de fer canadiennes et les autres entreprises de transport arrivent à tenir tête à leurs concurrents américains, qui, eux, bénéficient de la déréglementation.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. Je n'ai que deux brèves questions.

En tant que ferme partisan de la libre entreprise, j'ai beaucoup aimé votre mémoire, parce que la concurrence est l'essence même de la libre entreprise. Ne craignez-vous pas que la concurrence devienne artificielle si elle est imposée? N'aurait-on pas affaire à un genre de mariage forcé? Les mariages forcés ne sont pas normalement les plus heureux.

M. Grice: C'est certainement une situation qu'il faudrait éviter. Il faudrait avoir des rapports d'affaires qui ne ressemblent en rien à un mariage forcé. Il faudrait avoir un cadre d'exploitation constructif. C'est ce qui se passe sans aucun problème dans un grand nombre d'autres cas. Il existe de nombreux exemples d'arrangements différents entre les compagnies maritimes et les compagnies de chemins de fer. Deux compagnies de chemins de fer peuvent exploiter des services conjoints et baser le partage des coûts sur, disons, le pourcentage de trafic, c'est-à-dire qu'une compagnie qui assure 75 p. 100 du trafic doit payer 75 p. 100 des frais d'exploitation. Je comprends la question que vous soulevez, mais je suis certain qu'il serait possible d'en arriver à un accord convenant à tous les intéressés.

Quant à la question que vous avez soulevée, je crois que les membres de notre commission, en gens d'affaires, ont l'expérience du milieu et savent ce que monopole ou concurrence limitée veulent dire. Ils n'ignorent pas ce sur quoi peut déboucher une situation de concurrence. Je me dois d'attirer votre attention sur cet aspect, car, si vous poursuivez dans la

[Texte]

and we end up with a deregulated environment with a monopoly railway situation... It is not a criticism of the railway; it is just that, if you are in business and you have a monopoly and it is preserved by legislation, you can imagine that the most altruistic individual might be inclined to take advantage of it. I think that is the issue you have picked up on or recognized, and that is really central to our case.

Mr. Taylor: Has the CPR or some other group ever expressed the desire to provide rail services to the port?

Mr. Grice: Yes, various people have expressed interest, and we have had conversations with Canadian Pacific. I do not wish to exaggerate things beyond reality here. We have had conversations with Canadian Pacific Railway and we have had conversations with shipping lines that have demonstrated some interest in operating their own rail services. It has not happened and it is not imminent, but there certainly is such an interest and such a potential.

Mr. Taylor: I have just one other point, Mr. Chairman. I was amazed at the information contained in the brief, that Halifax handles more Canadian content than even Montreal. But I was even more amazed when you said you were handling merchandise from Alberta, British Columbia and Saskatchewan. What type of merchandise would you be handling from Alberta?

Mr. Grice: For instance, I will just name one. I am not really completely familiar with the details, but obviously they drink French wines and German wines and Heineken beer and that sort of thing, so there would be a lot of imports. We have seen casing for the oil field come in over Halifax with some regularity. Out of British Columbia, we have salmon exports and that sort of thing to Europe and the U.K.

Mr. Taylor: Whiskeys and beers. The more you ship out of Alberta, the better I like it.

The Chairman: Okay. That gets into the personal biases of members. We are not here to discuss the personal biases of members. Thank you very much.

Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Just a quick question.

The Chairman: They are always quick questions, but they always take three minutes.

Mr. Belsher: What danger is there that shipping companies might think there would be too much concentration of the container traffic in one port? You want competition in the container traffic; you say you want it proclaimed that it will be. But how about overseas shipping companies? Will they have as much confidence as you have that you can go without competition? You have the competition now already in New York for points

[Traduction]

même voie, nous allons aboutir à un milieu déréglementé dans lequel le monopole des compagnies de chemins de fer serait protégé... et je ne formule point là de critique à l'endroit de ces compagnies; je veux simplement dire qu'en affaires, même le plus altruiste peut être enclin à profiter d'un monopole protégé par la loi. Je crois que c'est là un aspect que vous avez découvert ou constaté, un aspect qui est au centre de nos préoccupations.

M. Taylor: La société Canadien Pacifique, ou une autre société, a-t-elle déjà exprimé le désir d'assurer les services de transport ferroviaire au port?

M. Grice: Oui, plusieurs compagnies se sont dites intéressées et nous nous sommes entretenu avec le Canadien Pacifique. À ce stade, je ne voudrais pas embellir la réalité. Nous avons eu des entretiens avec la Canadien Pacifique, de même qu'avec des compagnies de navigation qui se sont dites désireuses d'exploiter leurs propres services de transport ferroviaire. Ces désirs ne se sont pas encore concrétisés, et ils ne le seront pas avant un certain temps, mais on se doit de noter que certaines compagnies sont intéressées et que le potentiel est là.

M. Taylor: Je voudrais juste ajouter autre chose, monsieur le président. À la lecture du mémoire, je me suis étonné d'apprendre que Halifax traitait beaucoup plus de marchandises à contenu canadien que Montréal. Mais quel ne fut pas mon étonnement en vous entendant déclarer que vous traitiez des marchandises en provenance ou à destination de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan. Quel type de marchandises pouvez-vous bien traiter dans le cas de l'Alberta?

M. Grice: Je ne vous en citerai qu'une à titre d'exemple. Je ne suis pas bien au courant de tous les détails, mais, de toute évidence, les Albertains boivent des vins français et allemands, et de la bière Heineken; ainsi, on a surtout affaire à des produits importés. Nous avons vu transiter par Halifax, et avec une certaine régularité, des caisses à destination des champs pétrolifères. Dans l'autre sens, nous recevons notamment du saumon de la Colombie-Britannique à destination du Royaume-Uni et du reste de l'Europe.

M. Taylor: Du whisky et de la bière... Quant à moi, plus vous en envoyez en Alberta, mieux c'est.

Le président: Bon! Voilà que nous tombons dans les goûts personnels des membres. Mais nous ne sommes pas ici pour parler des penchants de chacun. Merci beaucoup.

Monsieur Belsher.

M. Belsher: Une brève question.

Le président: Les questions sont toujours brèves, mais elles prennent toujours trois minutes.

M. Belsher: Quel danger les compagnies de navigation voient-elles à une trop forte concentration du trafic de conteneurs dans certains ports? Vous voulez qu'il y ait concurrence dans l'industrie du chemin de fer; vous déclarez que celle-ci doit être annoncée maintenant. Et les compagnies de navigation étrangères, elles? Seront-elles aussi certaines que ça que vous puissiez fonctionner sans concurrence? New York vous fait déjà de la concurrence pour les États-Unis, et cela

[Text]

into the United States, which could effectively go into central Canada. So I am thinking the converse of it.

Mr. Grice: There is a tremendous pressure right now on shipping lines that are going to larger and larger vessels, and they are cutting back on the number of ports that they are serving world-wide. As a result of that, there is a concentration on fewer and fewer ports. I do not know if you read the shipping journals, but there is a tremendous concentration on a couple of American east coast ports; notably, New York, Norfolk, and to some extent, Baltimore. But there is also a risk that if we do not develop a port that is strong and able to handle that competition, then we are going to end up without much of a port infrastructure on the east coast at all.

As I indicated to you previously, in Halifax we are uniquely situated, both geographically and because the port itself is probably the most magnificent natural harbour you will see anywhere in the world. The depth of the harbour is very important. The point I am trying to make is that, if there is a Canadian port that is able to compete, it most certainly will be the Port of Halifax. Of course, we have a self-interest that would justify this, but we feel the committee ought to be aware of that. As I indicated, we are handling more Canadian cargo than any other port, including Montreal, which is heavily oriented towards the Detroit-Chicago access and very limited on one particular trade, the North Atlantic trade. We are trying to make a point here that there is a concentration of shipping services at a limited array of ports. Canada really will be fortunate to end up with one major one on the east coast, and we feel we are it. We feel your committee would be properly advised to recognize, at least, this probability.

• 0935

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Are you any further informed, compared to Halifax and Vancouver?

Because of those remarks, someone else wants to ask a question now, and I am not surprised. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

Do I understand that the Port of Halifax would like to see a regulatory agency cause competition to take place in the line between Montreal and Halifax with CN and CP?

Mr. Grice: I do not think this would be a regulatory agency's doing. We have a single line, as you do in Moncton, which is the Canadian National, and really it would be the prerogative of the government to effect competition. I think you would have to have an involvement by the Government of Canada to make an arrangement with Canadian National to bring competition into the field. And this is not to be critical of them. They simply have a monopoly position at Halifax at the present time. I have talked to various CN people over the years, and logically, they are not going to yield on this type of market which they have here voluntarily. I think you would have to have an involvement by the Government of Canada,

[Translation]

risque de s'étendre au centre du Canada. Alors, je me demande ce que donnerait la situation inverse.

M. Grice: Les compagnies de navigation se sentent de plus en plus obligées, à cause de la concurrence, d'exploiter des navires de plus en plus gros et de diminuer le nombre de ports qu'elles desservent dans le monde entier. Résultat: on assiste à une concentration du trafic dans un nombre de plus en plus réduit de ports. On peut constater, à la lecture de la presse spécialisée, qu'on assiste à une concentration énorme du trafic dans quelques ports américains de la côte est, notamment à New York, à Norfolk et, dans une certaine mesure, à Baltimore. Et puis, si nous ne développons pas un port qui soit suffisamment important pour faire face à cette concurrence, nous risquons de ne plus avoir grand-chose comme infrastructure portuaire sur la côte est.

Comme je vous l'ai indiqué précédemment, Halifax jouit d'une situation unique sur le plan géographique et, de plus, il s'agit du plus beau port naturel au monde. Les eaux dans la rade sont très profondes. Je veux que l'on s'entende bien sur un point: s'il est un port canadien qui soit à même de faire face à la concurrence, c'est très certainement celui de Halifax. Certes, nous pêchons pour notre paroisse, mais nous avons le sentiment que le Comité doit connaître ces aspects. Comme je l'ai dit, nous sommes le premier port canadien en volume de marchandises traité, devant Montréal, qui est essentiellement tourné vers Detroit-Chicago et qui s'est limité au commerce dans l'Atlantique Nord. Nous voulons faire ressortir le fait qu'il y a concentration de services de navigation dans un très petit nombre de ports. Le Canada aurait beaucoup à gagner s'il avait un grand port sur la côte est, et nous estimons que ce port doit être Halifax. Il serait sage, selon nous, que votre Comité reconnaisse au moins ce potentiel.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Avez-vous d'autres renseignements à nous communiquer sur Halifax et Vancouver?

Après ma remarque, je ne suis pas étonné de voir que quelqu'un veut poser une question. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

Ai-je compris que vous aimeriez que l'organisme de réglementation instaure la concurrence sur la ligne Montréal-Halifax entre le CN et le CP?

M. Grice: Je ne pense pas que cela devrait être le fait d'un organisme de réglementation. Il y a une seule ligne, comme vous à Moncton, celle du Canadien National, et je crois qu'il revient au gouvernement d'instaurer la concurrence. J'estime qu'il appartiendrait au gouvernement du Canada de conclure certains arrangements avec le Canadien National afin d'ouvrir le secteur à la concurrence. Et je n'émet ici aucune critique à l'endroit du CN. Je constate simplement que, à l'heure actuelle, la société jouit d'un monopole à Halifax. Depuis quelques années, j'ai rencontré différents représentants du CN, ce qui m'a permis de conclure, et c'est bien logique, que la société n'était pas disposée à laisser aller volontairement une part de son marché. Oui, je crois que le gouvernement du

[Texte]

which owns the Canadian National, to allow competition to come in under the right circumstances.

Mr. Cochrane: Do you think there is so much profit in your business from here to Montreal that it is worthwhile for two companies to get into it?

Mr. Grice: I think there is room for two companies. I am not saying that there is that much profit in it, but I think there is sufficient business and sufficient prospect for competition. There is at St. John, there is at Quebec City, there is at Montreal and there is at Vancouver. We are the only major commercial port that is in this unique position, and that is why we have this underlying concern with the lack of competition.

Mr. Cochrane: How do the federal government take back, for example, or reconcile the amount of money they spend at Fairview? How would they be compensated for the kind of arrangement they have made?

Mr. Grice: That is a separate conversation. It is not pertaining to the railway. But there are tariffs that Ports Canada—a local organization known as the Halifax Port Corporation—charges to recover their costs from all port facilities here. And the Ports Canada's mandate is to be compensatory and they are compensatory. They charge lease rates to the people who lease them, like Sears, which operate the Fairview terminal that you refer to, and Halterm in the south end of the city, which is the second container terminal. They charge top wharfage against the cargo and charges against the vessel. So they recover the cost of those facilities.

Mr. Cochrane: I would be interested to see what happens if CP is interested in coming to Halifax. They were not, obviously, when they were on their own hook. I doubt they would be now. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Thank you, Mr. Grice and colleagues. We, certainly those of us in the east, are quite aware of the geographic advantage of Halifax, as long as it is not marred by regulation, and we will try to balance all of that off. I had better not say anything more. I did not realize that CP really had a serious interest in . . .

I do not know if you were here yesterday, but the Canadian Marine Transportation Institute at Dalhousie came forward with a very interesting and perhaps theoretical thought that there should be a railway authority, like the Seaway Authority that looks after the railways.

• 0940

We will not get into all the ramifications of what the railways think of that, but do you think there is any type of

[Traduction]

Canada, propriétaire du Canadien National, devrait intervenir afin de permettre à la concurrence de s'installer dans de bonnes conditions.

M. Cochrane: Pensez-vous que votre activité puisse générer suffisamment de bénéfices pour que deux sociétés trouvent leur compte dans un partage du marché?

M. Grice: Je crois qu'il y a de la place pour deux sociétés. Je ne dis pas que les bénéfices seront très élevés, mais je crois que les volumes actuels et potentiels seront suffisants pour qu'il y ait concurrence. C'est le cas à Saint-Jean, c'est le cas à Québec, c'est le cas à Montréal et c'est aussi le cas à Vancouver. Nous sommes le seul grand port commercial qui se trouve dans cette position, et c'est la raison pour laquelle nous nous soucions de cette absence de concurrence.

M. Cochrane: Comment, par exemple, le gouvernement fédéral récupère-t-il les sommes qu'il dépense à Fairview? Comment est-il compensé pour les arrangements qu'il a conclus?

M. Grice: Il s'agit là d'autre chose. Cela n'a pas de lien avec le secteur ferroviaire. Ports Canada—ou plutôt un organisme local connu sous le nom de Corporation du port de Halifax—couvre les coûts d'exploitation de ses installations en exigeant certains droits d'utilisation. Il est prévu dans le mandat de Ports Canada que l'organisme soit dédommagé, et c'est ce qui se passe. Les services offerts par la société d'État sont en fait loués aux utilisateurs, comme Sears, qui utilise le terminal de Fairview, auquel vous faisiez allusion, et Halterm, à la pointe sud de la ville, qui est le second terminal à conteneurs. La société d'État exige des droits de quai, d'une part, pour le navire et, d'autre part, pour sa cargaison. Ainsi, elle peut récupérer les frais d'exploitation de ses installations.

M. Cochrane: Je serais curieux de savoir ce qui se produirait si le CP se disait désireux de s'installer à Halifax. Jusqu'ici, la société n'a, de toute évidence, affiché d'elle-même aucune intention en ce sens. Je doute qu'elle le fasse maintenant. Merci.

Le président: Merci, monsieur Cochrane. Merci, monsieur Grice, ainsi que vos collègues. Nous sommes, nous, les résidents de l'Est, parfaitement au courant de l'avantage géographique que présente Halifax, pour autant que nous ne le gâchions pas par le poids des règlements, et nous allons essayer de parvenir à un certain équilibre. J'aurais mieux fait de ne rien ajouter. Je ne m'étais pas rendu compte que le CP était vraiment désireux de s'installer à . . .

Ceux qui étaient présents hier ont sans doute entendu cette très intéressante proposition, quoique peut-être un peu théorique, formulée par l'Institut canadien du transport maritime de Dalhousie, qui estime qu'on devrait créer une administration des chemins de fer, sur le modèle de l'Administration de la voie maritime, qui se chargerait de toutes les questions de transport ferroviaire.

Sans pour autant nous interroger sur ce que les compagnies de chemins de fer pensent de la chose, estimez-vous que la création d'une administration des chemins de fer soit logique

[Text]

sense for that in terms of a railway authority in the Halifax area—not from Halifax to Montreal, but in here?

Mr. Grice: I did not hear their presentation, Mr. Chairman, but it seems to me that if you are talking about a common roadbed leased out to other users, certainly that is a way to do it; that is a way to affect competition, but it is not the only way. The ways we have talked about—and I do not want to mislead you on Canadian Pacific either—we have had interesting conversations with them, and they have some interest in serving the business here, the whole business. There are shipping lines that are also interested in the possibility of doing that.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Grice. We will continue on.

Our next witness is Brunswick Mining and Smelting. We welcome Mr. Jim Stothart, Assistant Superintendent of Material Handling for Brunswick Mining and Smelting. We have your brief, which has been circulated to members. If you could give an overview, then we will throw it open to questions.

Mr. Mike J. Buller (Manager, Rail and Truck Transportation, Noranda Sales Corporation): Thank you, Mr. Chairman. I am manager of rail and truck transportation for Noranda Sales Corporation, the marketing subsidiary of the mining and metallurgical divisions of Noranda, Inc. With me today is Mr. Jim Stothart, Assistant Superintendent, Material Handling, Brunswick Mining and Smelting, Smelting Division.

Our appearance today is to support the position of Brunswick Mining and Smelting. We have, however, drawn on the situation of other Noranda operations to support our evidence. With your agreement, Mr. Chairman, we would like to make a few brief comments, which Mr. Stothart will present, after which we would be pleased to answer your questions. Our comment shall deal with specific issues in *Freedom to Move*, with supporting evidence wherever possible.

Mr. Jim Stothart (Assistant Superintendent, Material Handling, Brunswick Mining and Smelting): Good morning. I will start with confidential contracting. We support confidential contracting for reasons outlined in attachment one, which shows where 53,000 tonnes of material could have been processed in Canada instead of a foreign country, thus creating temporary employment and revenue to Canadian carriers. As outlined in attachment one, the current system of rate publications for public inspection prevented further Canadian involvement, which confidential contracting would have allowed.

[Translation]

pour la région de Halifax, et je ne parle pas de l'axe Halifax-Montréal, mais bien d'ici?

M. Grice: Je n'ai pas assisté à l'exposé de la compagnie de chemins de fer, monsieur le président, mais il me semble que la bonne façon de procéder consisterait à louer la voie de chemin de fer unique à d'autres usagers, si vous parlez bien de cela. C'est une façon de créer la concurrence, mais ce n'est pas la seule. Nous avons parlé d'autres possibilités avec le CP—je ne voudrais pas non plus vous induire en erreur à propos du Canadien Pacifique—et nous avons eu d'intéressantes conversations. La société s'est dite désireuse de se charger du transport commercial, de tout le transport commercial. Et puis, des compagnies de navigation ont également émis le voeu de desservir la région.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Grice. Nous allons poursuivre.

Notre prochain témoin est la *Brunswick Mining and Smelting*. Nous accueillons M. Jim Stothart, surintendant adjoint, manutention du matériel, à la *Brunswick Mining and Smelting*. Nous avons reçu votre mémoire et l'avons fait circuler parmi les membres du Comité. Si vous le désirez, vous pourriez nous en donner un aperçu, puis nous passerons à la période des questions.

M. Mike J. Buller (directeur, Services de transport par rail et par camion, Noranda Sales Corporation): Merci, monsieur le président. Je suis directeur des Services de transport par rail et par camion à la *Noranda Sales Corporation*, une filiale spécialisée en marketing des divisions mines et métallurgie de la Noranda Inc. Je suis accompagné de M. Jim Stothart, surintendant adjoint, manutention du matériel, *Brunswick Mining and Smelting*, Division des fonderies.

Dans notre déposition d'aujourd'hui, nous avons l'intention de défendre la position de la société *Brunswick Mining and Smelting*. Nous avons cependant étayé notre démonstration sur la situation qui prévaut dans d'autres secteurs d'opération de Noranda. Avec votre accord, monsieur le président, nous voudrions commencer par quelques remarques d'introduction, que formulera M. Stothart, après quoi nous serons très heureux de répondre à vos questions. Nos commentaires porteront sur des points particuliers mentionnés dans *Aller sans entraves*, et nous les étayerons dans toute la mesure du possible.

M. Jim Stothart (surintendant adjoint, manutention du matériel, Brunswick Mining and Smelting): Bonjour! Je commencerai par la question des contrats confidentiels. Nous sommes favorables à ce principe des contrats confidentiels pour les raisons explicitées à l'Annexe I, qui montre que nous aurions pu traiter 53,000 tonnes de matériaux au Canada, plutôt que de s'adresser à des pays étrangers; nous aurions par le fait même pu créer des emplois temporaires et générer des revenus pour les transporteurs canadiens. Tel que mentionné à l'Annexe I, le système actuel de publication des tarifs à l'intention du public empêche toute participation canadienne, ce qui n'aurait pas été le cas avec un système de passation confidentielle des contrats.

[Texte]

Our second proof of support for confidential contracting involves lead metal from Brunswick Mining and Smelting located at Belledune, New Brunswick. In June 1983 we attempted to improve Brunswick Smelting's position by requesting truck-competitive rail rates to certain U.S. destinations. CN Rail was agreeable, but the U.S. destination carriers did not concur, simply because the rates would be published and American carriers who would be monitoring the publications would seek similar treatment. Hence, a major loss of revenues to all rail carriers. An alternative was finally made by having CN Rail publish a rate to the border and confidential contracting beyond. The result was higher costs to Brunswick Smelting.

Inter-switching is the easiest and the most logical step in promoting intramodal rail competition. The present four-mile limit is antiquated, and should be extended to 12 miles or reflect in anticipated municipal boundaries. The elimination of competition outside these limits could limit our company's ability to compete. Consider the case of the Montreal East switching dispute which found a major Noranda operation, Canadian Copper Refiners, outside the switching limits. This makes us captive to one railway on 180,000 tonnes inbound and 100,000 tonnes outbound per year.

• 0945

The Montreal East switching dispute now involves two railroads, the CTC and numerous shippers, has been going on for 24 months and is still not resolved. This example, and the large number of points involved across Canada, proves that a universal application must be legislated with the average cost applied regardless of volume, remoteness, or otherwise.

The U.S. experience also proves why the railroads cannot negotiate these switching areas. Here, if the railroad owning the track and serving the plant within the switching limits has not cancelled his competitor's service, then he has surcharged it to the extent that the shipper cannot afford to use it.

Captive shippers: The majority of Noranda operations are captive to rail; if not to one carrier, then by virtue of volume. We are concerned about our captive vulnerability in a deregulated environment and believe many of the pro-rated proportion rate formulas proposed by the ministry offer some protection and accessibility to competition. We also recognize,

[Traduction]

Il est un second événement qui nous fait pencher en faveur du respect de la confidentialité des contrats; il s'agit d'un cas où il fallait transporter du plomb depuis notre usine de Belledune, au Nouveau-Brunswick. Au mois de juin 1983, nous avons essayé d'améliorer la position de la *Brunswick Smelting* en demandant à bénéficier de tarifs pour le transport par chemin de fer qui soient concurrentiels avec ceux du transport par camion, vers certaines destinations américaines. Le CN s'est dit d'accord, mais les transporteurs qui devaient prendre le relai aux États-Unis rejetèrent notre demande, simplement parce que les tarifs seraient publiés et que les transporteurs américains, surveillant les publications, auraient pu demander à bénéficier du même traitement. D'où une perte de revenu pour tous les transporteurs ferroviaires. Nous avons finalement convenu que le CN publierait le tarif demandé jusqu'à la frontière et que, pour le reste, nous conclurions un contrat confidentiel. A cause de cela, la *Brunswick Smelting* a dû payer un tarif plus élevé.

Le ferroutage semble être la méthode la plus simple et la plus logique pour promouvoir la concurrence intramodale dans le transport ferroviaire. La limite actuelle des quatre milles est surannée et elle devrait être portée à 12 milles ou correspondre à ce que seront les limites municipales. Éliminer la concurrence à l'extérieur de ces limites pourrait lier les mains de la société à laquelle j'appartiens du point de vue de la concurrence. Prenons le cas du différend relatif à l'aiguillage dans l'est de Montréal, où l'on a découvert qu'une importante société de Noranda, la *Canadian Copper Refiners*, fonctionnait sans tenir compte des limites imposées à l'égard de l'aiguillage. Cela nous oblige à faire affaire avec une seule compagnie ferroviaire pour l'arrivée de 180,000 tonnes de marchandises et l'expédition de 100,000 autres tonnes par année.

Le différend ayant trait à l'aiguillage dans l'est de Montréal qui implique maintenant deux sociétés de transport ferroviaire, la CCT et de nombreux expéditeurs, et qui dure déjà depuis 24 mois, n'est toujours pas résolu. Cet exemple, jumelé au grand nombre de points que l'on retrouve un peu partout au Canada, prouve qu'il y a lieu de légiférer en fonction d'une application universelle prévoyant un coût moyen imposé sans égard au volume, à l'éloignement ou à quoi que ce soit d'autre.

L'expérience vécue aux États-Unis indique aussi pourquoi les sociétés de transport ferroviaire ne peuvent négocier à l'égard de ces zones d'aiguillage. Si la société propriétaire de la voie, qui dessert l'usine dans les limites déterminées à l'égard de l'aiguillage, n'a pas annulé le service de son concurrent, elle aura alors surchargé la zone à tel point que l'expéditeur n'aura plus les moyens de l'utiliser.

Expéditeurs captifs: Le plus clair du temps, Noranda doit avoir recours au transport par chemin de fer dans la plupart de ses opérations; bien qu'elle ne soit pas captive d'un seul expéditeur, elle doit quand même s'y résoudre pour des raisons de quantité. Dans un contexte de déréglementation, la vulnérabilité dans laquelle nous place notre position d'expéditeurs captifs nous inquiète et nous estimons que bon nombre

[Text]

too, that in these formulas there is a possibility of serious financial damage to the Canadian railways.

Competition: We strongly support both intermodal and intramodal competition. This competition is the only true way of controlling transportation costs and therefore important to our financial viability in encouraging us to compete more adequately in the marketplace.

To support this statement and also to illustrate that, contrary to carriers' beliefs, deregulation will not result in a loss of revenues, we provide the following facts about zinc metal sales into the U.S. market from Noranda's Canadian electrolytic zinc plant located at Valleyfield, Quebec. Comparing the year prior to U.S. deregulation to five years after shows that while the average freight costs have decreased by 8%, the sales have increased 40%. As a result, the rail carriers' revenues have increased by 93%.

Collective pricing. We support the elimination of collective pricing by the Canadian railways or between transportation modes. Collective pricing results in higher shippers' costs and affects his ability to compete in the marketplace. In support of this, please refers to attachment II. These are what railways call group-mileage scales. They are not only anti-competitive but also counter-productive.

Deregulating truck transportation: We support the deregulation of trucking. Our concern is that while the federal government is supporting truck deregulation, the provincial governments are tending toward re-regulation, which could lead to even more regulation than we presently have. If we move again into stronger regulation, this will increase shippers' costs and have a detrimental effect on their ability to compete; thus sales and employment will suffer. Thank you.

• 0950

The Chairman: Thank you, Mr. Stothart. I want to assure you, as well as other witnesses, that the brief, with your attachments, which fit into bills of lading and other very detailed information, are being assessed and dissected by our staff and are going to be part of the deliberations of the report even though you did not touch on them directly in your overview—and I appreciate that.

Mr. Tobin.

[Translation]

des formules de tarification proportionnelle proposées par le ministre confèrent une certaine protection et un certain degré d'accessibilité à la concurrence. Nous reconnaissons en même temps la possibilité de graves problèmes à caractère financier que présentent ces formules pour les compagnies de transport ferroviaire canadiennes.

Concurrence: nous appuyons fortement la concurrence, tant intermodale qu'intramodale. Elle est la seule façon de contrôler les coûts du transport et, par conséquent, elle est importante du point de vue de notre viabilité financière en ce qu'elle nous encourage à mener une concurrence plus adéquate.

Pour appuyer cette affirmation et illustrer du même coup que, contrairement à ce que croient les expéditeurs, la déréglementation n'entraînera pas de perte de revenus, nous fournissons les données suivantes au sujet des ventes de zinc aux États-Unis de l'usine de la Noranda située à Valleyfield, au Québec. La comparaison des résultats de l'année précédant la déréglementation aux États-Unis avec ceux des cinq années suivant la déréglementation indique que bien que les frais moyens de transport aient décreu de 8 p. 100, les ventes ont augmenté de 40 p. 100. Cela a entraîné une augmentation de 93 p. 100 des revenus des transporteurs ferroviaires.

Tarification collective: Nous sommes favorables à l'élimination de la tarification collective de la part des sociétés de transport ferroviaire canadiennes ou entre les modes de transport. Ce mode de fonctionnement accroît les coûts pour l'expéditeur et nuit à sa capacité de concurrence. Pour plus de détails, veuillez vous reporter à l'annexe II. Ce sont ce que l'on appelle des barèmes de kilométrage regroupé dans le milieu du transport par chemin de fer. Ces barèmes nuisent non seulement à la concurrence, mais aussi à la production.

La déréglementation du transport par camion: Nous appuyons la déréglementation du camionnage. Nous entretenons certaines inquiétudes à l'égard de l'attitude des gouvernements provinciaux, qui, contrairement à la tendance à la déréglementation du gouvernement fédéral, semblent vouloir imposer d'autres règlements, ce qui pourrait éventuellement nous plonger dans un monde encore plus réglementé qu'il ne l'est à l'heure actuelle. Si la réglementation s'accroît davantage, les frais des expéditeurs vont monter et l'effet s'en fera forcément sentir sur leur capacité de concurrence; et les ventes et l'emploi en feront les frais. Merci.

Le président: Merci, monsieur Stothart. Je tiens à vous assurer, ainsi que les autres témoins, que notre personnel évalue et examine de façon détaillée le mémoire accompagné des annexes, des connaissances et des autres renseignements très détaillés que vous avez fournis, et que nous en tiendrons compte dans le cadre des discussions que nous aurons lors de l'élaboration de notre rapport, même si vous ne vous en êtes pas servi dans l'aperçu que vous venez de nous donner—ce que j'apprecie d'ailleurs.

Monsieur Tobin.

[Texte]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to commend Mr. Buller and Mr. Stothart for their brief.

I note in listening to your presentation that you really take an overview that reflects the Canadian transportation scene, and more importantly, the international dynamics at work on the transportation scene versus an Atlantic approach per se.

Having said that, I should note that practically every witness who has come before the committee from the Atlantic region yesterday indicated quite a strong opposition in this region to confidential contracting. If I could summarize the basic argument in very simple terms, basically it was felt that many of the people in the export business in shipping in this region were small players. They are not large—most of the bodies involved. Secondly, CN is the sole supplier in most of the Atlantic region, if not all; at least New Brunswick east. If confidential contracting were permitted, large shippers—i.e., yourselves—would be able to negotiate preferable rates; and ultimately, without the pressures of competition from other carriers involved, the smaller shippers would make the case that they felt they would end up subsidizing the larger shippers.

I just put that to you as what we heard without exception until your brief, coming out of this region. I would ask you to respond to that kind of statement.

Mr. Buller: I think the small shipper is going to have the same advantages as the large shipper under confidential contracting. In fact, I think the small shipper is probably going to have the advantage, because if you have a look at the way the railways are treating us now, they look at each piece of traffic as a revenue to them. If a large shipper goes to the railways and asks for certain considerations, he is not likely going to get them, just because of the severe revenue deterioration it is going to mean to the railways. With a small shipper, it is going to be a different situation. He is liable to get more concern out of the railways than we would.

Mr. Tobin: We understand you are saying in a basically non-competitive environment—i.e., only having CN—at least at this end of the country, available to serve the shippers... you are arguing that it is the large shipper who does not have the threat of moving to somebody else to do his business who is really the most captive player in the game.

Mr. Buller: Yes.

Mr. Tobin: You make the case of, in June 1983, not being able to take advantage of competitive rail rates in U.S. destinations because U.S. producers did not concur because the rates would have been published and the American carriers would seek similar treatment. That would seem to...

Mr. Buller: Excuse me, Mr. Tobin, there is an error there. It is U.S. carriers; U.S.-destination carriers, not producers.

[Traduction]

M. Tobin: Monsieur le président, je veux tout d'abord féliciter M. Buller et M. Stothart du mémoire qu'ils ont déposé.

En vous écoutant, je remarque que vos préoccupations portent véritablement sur l'ensemble de l'industrie canadienne du transport, et plus important encore, sur les forces qui s'exercent dans le domaine à l'échelle internationale, et que vous avez préféré cela à une approche qui ne vaudrait que pour la région de l'Atlantique.

Cela dit, je devrais souligner que presque tous les témoins de la région de l'Atlantique qui se sont présentés devant votre Comité hier ont exprimé une opposition plutôt forte aux contrats confidentiels. Pour résumer ce qu'ils ont dit en termes simples, je dirai qu'ils ont surtout fait valoir que bon nombre des exportateurs de l'Atlantique étaient de petites entreprises. Deuxièmement, le CN est le seul fournisseur dans la plus grande partie de la région de l'Atlantique, sinon dans toute la région, au moins dans l'est du Nouveau-Brunswick. Si l'on permettait de passer des contrats confidentiels, les gros expéditeurs, comme vous, pourraient négocier des tarifs préférentiels; et en fin de compte, sans concurrence de la part d'autres transporteurs, les petits expéditeurs pourraient faire valoir qu'ils subventionneraient en quelque sorte les expéditeurs plus importants.

Je ne fais que vous rapporter ce que tous les témoins de votre région nous ont dit, sans exception, jusqu'à ce que vous nous présentiez votre mémoire. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Buller: Selon moi, les contrats confidentiels vont profiter autant aux petits expéditeurs qu'à l'expéditeur plus important. En vérité, je crois même que le petit expéditeur en profitera probablement encore davantage, parce que, quand on considère la façon dont les sociétés de transport ferroviaires nous traitent à l'heure actuelle, pour elles, chaque activité de transport est un revenu. Le gros expéditeur qui s'adresse aux sociétés pour obtenir certains avantages n'est pas du tout certain de les obtenir en raison des risques de pertes de revenus qu'ils représentent pour elles. Le petit expéditeur a plus de chance d'être mieux reçu que nous par les sociétés de transport ferroviaire.

M. Tobin: Si je comprends bien, vous dites que dans un milieu où il n'y a fondamentalement pas de concurrence—c'est-à-dire qu'il n'y a que le CN—pour desservir les expéditeurs... Vous soutenez que c'est le gros expéditeur, qui n'a pas la possibilité de menacer et de faire affaire avec un concurrent, qui est véritablement l'usager le plus captif.

M. Buller: Oui.

M. Tobin: Vous citez le cas qui s'est produit en juin 1983, quand on a pu se prévaloir de tarifs concurrentiels en fonction de destinations vers les États-Unis parce que des producteurs américains n'étaient pas d'accord, étant donné que les tarifs auraient été publiés et que les transporteurs américains auraient alors cherché à obtenir les mêmes avantages.

M. Buller: Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Tobin, mais vous faites erreur. Il s'agissait de transporteurs

[Text]

Mr. Tobin: That would seem to indicate to me that in the U.S., where they have confidential contracts, the idea of the Canadian rate being published where we do not have confidential contracts... that rate would be such that it would be lower than that being offered in the U.S., where they have confidential contracts, and therefore they are opposed to us going down to the U.S. for their business. That flies in the face of the notion that confidential contracts should lead to lower rates, it seems to me.

Mr. Buller: That is not necessarily the case.

Mr. Tobin: Well, it was the case in this particular example.

Mr. Buller: What would happen in a situation where if the particular producer in this case, which is in east St. Louis, saw a freight rate reduction from Brunswick Smelting? Let us say the reduction was 10%. He would go after the same 10% reduction, saying he had to be competitive against Brunswick Smelting in the marketplace.

• 0955

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Very briefly, Mr. Chairman. I have noticed with interest the suggestion made by our witness in relation to interswitching. You recommend the four-mile limit be extended to 12 miles. To my knowledge, it is the first time the witness appearing before us has made a specific recommendation in this regard. Why did you think 12? Why not 10? Why not 20? Is there some rationale behind this suggestion of 12 miles? I am very interested to know a little more about your suggestion.

Mr. Buller: That was stated in one of our earlier papers and we picked it up from CP Rail's paper; there is really no rationale for it. The only thing we need is an extension of those switching limits.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. On your statement about your shipments from Belledune, New Brunswick, I take it that it is entirely CN?

Mr. Buller: Yes, it is.

Mr. Benjamin: And there are no CP tracks close. Will there be any prospect similar to what we have heard about the Montreal to Halifax run? Is there any prospect... I do not remember the configuration of the railway lines in New Brunswick, but if there were joint running rights and CP wished, is there any way it could move on the CN track to Belledune—or do they have no connecting lines?

[Translation]

américains; de transporteurs à destination des États-Unis et non de producteurs.

M. Tobin: Cela me porterait à croire que l'on verrait plutôt d'un mauvais oeil, aux États-Unis, là où il existe déjà des contrats confidentiels, que l'on publie nos tarifs canadiens, nous qui n'avons pas de contrats confidentiels... Et que, compte tenu du fait que ces tarifs seraient inférieurs à ceux offerts aux États-Unis, on s'opposerait donc à ce que nous puissions aller leur livrer concurrence sur leur propre terrain. Cela remet drôlement en question l'idée que les contrats confidentiels pourraient entraîner une baisse des tarifs, ne croyez-vous pas?

M. Buller: Ce n'est pas forcément vrai.

M. Tobin: Ce l'était pourtant dans ce cas.

M. Buller: Que se passerait-il si le producteur installé dans l'est de Saint-Louis s'apercevait que l'on avait accordé une réduction de tarifs à la *Brunswick Smelting*? Disons qu'il s'agirait d'une réduction de 10 p. 100. Il essaierait bien entendu d'obtenir la même réduction en alléguant qu'il doit être concurrentiel avec la *Brunswick Smelting*.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Une très brève question, monsieur le président. J'ai remarqué avec intérêt la proposition avancée par notre témoin en ce qui a trait aux limites entre les zones d'exploitation. Vous recommandez que l'on porte la limite de 4 milles à 12 milles. Autant que je sache, vous êtes le premier témoin à recommander un chiffre aussi précis à cet égard. Pourquoi 12 milles? Pourquoi pas 10 ou 20? Y a-t-il une raison particulière pour que ce soit 12 milles? Je suis très curieux d'en savoir un peu plus au sujet de votre suggestion.

M. Buller: C'est un chiffre que nous avons avancé dans l'un de nos documents antécédents et que nous avons relevé dans un document du CP; il n'y a pas vraiment de raison. Tout ce que nous voulons, c'est une augmentation des limites.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Si je me fie à votre déclaration, relativement aux marchandises en partance de Belledune, au Nouveau-Brunswick, je comprends qu'elles sont toutes transportées par le CN?

M. Buller: Oui, c'est cela.

M. Benjamin: Il n'y a pas de voies qui appartiennent au CP dans les environs. Y a-t-il une similarité avec ce que l'on nous a dit à propos du transport entre Montréal et Halifax? Je ne me souviens pas de la façon dont le réseau ferroviaire est organisé au Nouveau-Brunswick, mais s'il y avait des droits d'usage commun des voies ferrées et que le CP le désirait, n'y aurait-il pas moyen d'utiliser les voies du CN jusqu'à Belledune—ou n'y a-t-il aucune jonction entre les voies des deux sociétés?

[Texte]

Mr. Buller: To tell you the truth, I really have not looked at it for that destination; but one of the things I think is quite important in the legislation which you are drafting up—especially concerning points like Belledune, which are captive and also small shippers—is if you can come up with some sort of joint-line rate proposal which is going to give the captive shipper some access to a competitive rail line, it is going to be very helpful.

Mr. Benjamin: So you are not sure if CP would even be interested, but it would be possible to do it?

Mr. Buller: It would be possible, yes.

Mr. Benjamin: Yes. So the joint running rights would be the solution there.

Mr. Buller: I would not say joint running rights; I would say some sort of joint-line rate establishment formula.

Mr. Benjamin: The Port of Halifax and... I forget the name they used... hook and haul rate. The host railway would use their locomotives and crews and hook onto and haul the loaded or unloaded cars of the other railroad on their line, and just set a hook and haul rate. This is what the Port of Halifax proposes. Does that sound reasonable to you people?

• 1000

Mr. Buller: The only thing that does not sound reasonable about it is that you have railways making substantial financial investments in their facilities, and really, would there be any equitable way that you could possibly let another railway use those facilities?

Mr. Benjamin: Well, they do it already in a number of places, as the Port of Halifax illustrated. The U.S. railway line and a U.S. railway uses CN track, I think, in and out of Hamilton is it? Then there is pooling and joint track usage at Thunder Bay. I believe there are some arrangements in Vancouver between BC Rail and the other railroads in British Columbia, so they must have reached a mutually satisfactory arrangement to all parties or else it would not work.

The only other thing you can do then is, well you could turn the railroad, the roadbed I suppose, over to the national government and then they could let anybody and everybody use it. But that magnifies the problem in many ways.

On the interswitching, would you see any value in establishing—you mentioned the situation in Montreal—something like a port authority, but it would be some sort of a rail authority for that area; and they would administrate and operate the entire network for both railroads. The interswitching charges quite often balance out or partly balance out. I am wondering if that idea has crossed your mind at all or if you have thought of it.

Mr. Buller: The only concern I have with that suggestion is that, as you know, one of the main things in the paper *Freedom to Move* is less government involvement, which I

[Traduction]

M. Buller: À dire vrai, je ne me suis pas vraiment arrêté à la situation en fonction de cette destination; mais l'un des aspects que j'estime très important dans la loi que vous êtes à élaborer—particulièrement en ce qui a trait à des endroits comme Belledune, où les expéditeurs sont de petites entreprises captives—est qu'il serait très utile pour l'expéditeur captif de lui assurer une tarification commune quelconque qui lui donnerait accès à une ligne où il y aurait concurrence.

M. Benjamin: Vous n'êtes donc pas certain que le CP serait même intéressé, mais la chose serait possible?

M. Buller: Oui, ce serait possible.

M. Benjamin: Oui. Les droits d'usage commun des voies ferrées seraient donc la solution.

M. Buller: Pas tellement des droits d'usage commun des voies ferrées comme des formules quelconques d'établissement de tarif commun.

M. Benjamin: Le port de Halifax et... j'oublie le terme qu'ils utilisent... a un tarif de déplacement. La société ferroviaire hôte utiliserait ses locomotives et son personnel pour déplacer les wagons pleins ou vides appartenant à l'autre société sur ses voies et ne réclamerait que des frais à cet égard seulement. C'est ce que le port de Halifax propose. Cela vous semble-t-il raisonnable?

M. Buller: Le seul aspect qui cloche un peu dans cette proposition est que les sociétés ferroviaires investissent énormément dans leurs installations et je me demande s'il y aurait vraiment un moyen équitable de les laisser utiliser par une autre compagnie?

M. Benjamin: C'est déjà une pratique répandue en bien des endroits, comme au Port de Halifax, par exemple. Une société de transport ferroviaire américaine utilise les voies du CN à Hamilton, je pense. Ensuite, il y a utilisation commune des voies à Thunder Bay. Je crois qu'il existe aussi certains arrangements semblables à Vancouver entre la BC Rail et les autres sociétés ferroviaires de Colombie-Britannique. Toutes ces parties doivent sûrement avoir trouvé un terrain d'entente, sans quoi cela ne fonctionnerait pas.

La seule autre possibilité serait alors de remettre la voie ferrée entre les mains du gouvernement national et de laisser tout un chacun l'utiliser. Mais cela amplifie le problème sous bien des aspects.

Du point de vue de l'aiguillage commun, que pensez-vous de la possibilité de créer—vous avez parlé de la situation de Montréal—un organisme similaire à une autorité portuaire, mais appliqué au transport ferroviaire, qui administrerait tout le réseau pour les deux sociétés ferroviaires et verrait à son fonctionnement. En règle générale, les frais imposés dans les cas d'aiguillage commun s'équilibrent, en tout cas partiellement. Je me demande si cette idée vous a effleuré l'esprit ou si vous y avez pensé.

M. Buller: La seule objection que j'aie à l'égard de cette suggestion est que l'un des principaux principes invoqués dans le document *Aller sans entraves* tient à une implication moins

[Text]

would imagine would mean less people involved. I think what is needed in interswitching, first of all, is a blanket set of rules that the railways are going to co-operate under. Then I think, let the railways figure out their own rationalization of services.

For instance, if CP wants to do the switching for the Canadian National in Montreal east, then CN will do the switching in Montreal west and so on; what you call reciprocal switching agreements.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Buller: And I think probably in the new regulatory agency that you are recommending, that could be handled within the regulatory agency. But I think the thing is that in the legislation, get the ground rules down first so it eliminates the amount of disputes that would take place.

Mr. Benjamin: I do not understand how these problems develop because it has been going on for decades, interswitching and using one another's tracks. In Mr. Taylor's constituency, the Drumheller Valley, CN and CP use one another's tracks; Drumheller, Kneehill, Rosedale, East Coulee, into the coal mines. You would see a CN locomotive pulling and spotting CP boxcars out of coal mines on a CN track and vice versa. I worked there a couple of times and we had to make out the forms on the interswitching costs and it pretty well balanced out and it worked well for many years until we lost the coal market in central Canada. So even under the regulated regime under the old Board of Transport Commissioners and the Canadian Transport Commission currently, these arrangements have been made many times and in many places across Canada. I do not know what the heck the problem is; why it cannot be made in Montreal. I do not understand why the CTC has not just damned well ordered them to do it.

Mr. Buller: Well, I think one of the problems is that the railways search for revenues all the time and when they look at an area which is served by interswitching and they see that they can eliminate, let us say, the competition and increase their own revenues, I think it is of interest to them. And I think that is the reason for their disputes today.

Mr. Benjamin: Well, I just do not understand why it cannot work there, or is not being allowed to work there, when it does work in so many other places in the country. I think that one needs a lot more looking into, Mr. Chairman. That is all I have for now. Thank you.

• 1005

The Chairman: Thank you Mr. Benjamin. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to pursue the matter of deregulation. It appears from your brief that you are in favour of the

[Translation]

grande du gouvernement, ce qui suggérerait, selon moi, moins de personnes impliquées. Pour ce qui est de l'aiguillage commun, je crois que ce qu'il faut avant tout, c'est un ensemble de règles en fonction de la collaboration des sociétés ferroviaires. Laissons-leur ensuite le soin de procéder comme elles l'entendent pour rationaliser leurs services.

Par exemple, si le CP veut faire l'aiguillage pour le Canadien National dans l'Est de Montréal, c'est au CN que reviendra celui de l'Ouest de Montréal, et ainsi de suite; c'est ce que l'on appelle des accords réciproques d'aiguillage.

M. Benjamin: Oui.

M. Buller: Et j'estime que l'organisme de réglementation que vous recommandez pourrait régir tout cela. Mais je crois qu'il faudrait tout d'abord arrêter les règles fondamentales dans la loi de manière à éliminer les différends qui surgiraient.

M. Benjamin: Je ne comprends pas d'où sortent ces problèmes parce que l'aiguillage commun par les sociétés ferroviaires et l'utilisation commune des voies se pratiquent déjà depuis des dizaines d'années. Dans la circonscription de M. Taylor, la vallée de Drumheller, le CN et le CP utilisent mutuellement leurs voies communes; dans la région de Drumheller, de Kneehill, de Rosedale, d'East Coulee, dans les houillères. Il n'est pas rare de voir une locomotive du CN tirer des wagons du CP d'une houillère sur une voie du CN et vice versa. J'ai travaillé là-bas une ou deux fois et nous devons remplir les formules sur les frais d'aiguillage commun, et le tout s'équilibre passablement bien et a bien fonctionné pendant nombre d'années jusqu'à ce que nous perdions le marché de la houille dans le Centre du Canada. Ainsi, même sous l'ancien régime, sous le régime de l'ancienne Commission des transports et de la nouvelle Commission canadienne des transports, de telles ententes ont souvent été prises et dans bien des régions d'un bout à l'autre du Canada. Je ne vois pas ce qui accroche; pourquoi cela ne peut se faire à Montréal. Je ne comprends pas pourquoi la CCT n'a pas tout simplement ordonné que ça se fasse.

M. Buller: À mon avis, l'un des problèmes est que les sociétés ferroviaires sont sans cesse en quête de revenus et que lorsqu'elles considèrent une région desservie par aiguillage commun et qu'elles entrevoient la possibilité d'éliminer, dirons-nous, la concurrence et d'augmenter leurs revenus, je crois que cela présente de l'intérêt pour elles. C'est la raison des différends qui les séparent aujourd'hui, selon moi.

M. Benjamin: Eh bien moi, je ne comprends pas pourquoi ça ne peut pas fonctionner ou on ne veut pas que cela fonctionne dans cette région quand un tel système marche déjà très bien dans tellement d'autres endroits du Canada. Je crois qu'il faudra examiner cette question de beaucoup plus près, monsieur le président. C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant. Merci.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'aimerais revenir à la question de la déréglementation. Votre mémoire porte à croire que vous préconisez

[Texte]

elimination of hearings for extraprovincial trucking by each province. It also appears from your brief that you then fear that the provincial governments will probably up the intraprovincial hearings to counterbalance the whole program. Is that correct?

Mr. Buller: I think the danger we are looking at right now is that the provincial governments are going to take the authorities that you have passed on to them concerning the interprovincial trucking and the international trucking, put them along with their intraprovincial trucking and come up with a re-regulation on the whole works. This is going to mean tighter regulations on trucking and is really going to hurt our abilities to compete because it is going to increase our transportation costs. What we need is complete deregulation of trucking. It is the only way for us to arrive at our lowest possible cost.

Mr. Taylor: I agree. The federal government does not have any control over the intraprovincial operations, the operations inside the province. At the time the hon. Bob Winters turned over the inter-trucking to the provinces it was primarily because of the belief that if the federal government was going to keep control of the interprovincial trucking they would have to contribute to the support of the roads in that network. Since that time the Canadian government has provided large sums of money for the TransCanada highway, but that is primarily the only one where this has happened.

I can see the federal government now saying that if they took this back they could control it on the TransCanada highway, but that would not meet the needs of the whole country. It would appear there has to be some co-operation with the provinces if we are going to do away with this extra cost put on truckers for hearings in every province in order to operate into or through those provinces. I appreciate your comments. I think you are the first one to come right out and say that if the provinces do not co-operate, the federal government should take back the authority that properly belongs to the federal government. Is that the way you feel?

Mr. Buller: Yes, I do feel that way because we have specific examples of it in situations where we are operating from certain plants in what is really a deregulated environment. Here we see just what that deregulated environment has done to our transportation costs and what a greater market area we have penetrated because of it. We certainly would not want to lose it.

Mr. Taylor: Under Schedule III—these are comparable contracts, one where there is deregulation and one where there is no deregulation. What information do you have on Schedule III?

Mr. Buller: The significance of Schedule III is that it is showing you the rates we have in place now under what I am going to call our semi-deregulated system where there is lots of competition, where the carriers do not have access to each other's rates, and comparing that to several years ago when the

[Traduction]

l'élimination des règlements qui régissent le camionnage extraprovincial dans chaque province. En même temps, vous semblez craindre que les gouvernements provinciaux n'accroissent le nombre de ceux qui régissent le transport intraprovincial pour équilibrer l'ensemble du programme. Cela est-il juste?

M. Buller: Je crois que le danger, à l'heure actuelle, est que les gouvernements provinciaux ne prennent les pouvoirs que vous leur avez transmis à l'égard du camionnage interprovincial et du camionnage international, les ajoutent à ceux qu'ils possèdent déjà relativement au camionnage intraprovincial et imposent une nouvelle réglementation à tout l'ensemble de l'industrie. Les règlements en matière de camionnage seront alors plus sévères et notre capacité de concurrence s'en trouvera amoindrie à cause de l'augmentation de nos frais de transport. La déréglementation du camionnage doit être totale pour nous permettre d'abaisser nos coûts le plus possible.

M. Taylor: Je suis d'accord. Le gouvernement fédéral n'a aucun contrôle sur les activités interprovinciales, sur les activités qui se déroulent à l'intérieur d'une province. Quand l'honorable Bob Winters a décidé de remettre le camionnage interprovincial entre les mains des provinces, c'était surtout parce que l'on croyait que si le gouvernement fédéral conservait le contrôle du camionnage interprovincial, il allait devoir contribuer à l'entretien des routes de ce réseau. Depuis ce temps, le gouvernement canadien a affecté des sommes considérables en fonction de la Transcanadienne, mais c'est à toutes fins pratiques la seule pour laquelle il a dû le faire.

Je comprends que le gouvernement fédéral puisse dire aujourd'hui que s'il reprenait cette responsabilité en mains, il pourrait contrôler les activités sur la Transcanadienne, mais cela ne répondrait pas aux besoins de l'ensemble du pays. Il semblerait qu'il faille davantage de collaboration avec les provinces si nous voulons éliminer ce coût additionnel imposé aux camionneurs par les règlements de chaque province en fonction du transport ou du passage sur leurs territoires. J'apprécie vos observations. Je crois que vous êtes le premier à oser dire que si les provinces ne collaborent pas, le gouvernement fédéral devra reprendre le pouvoir qui lui appartient à juste titre. Cela rejoint-il votre pensée?

M. Buller: Oui, c'est ce que me suggèrent divers exemples précis de situations où nous fonctionnons à partir de certaines usines installées dans un contexte vraiment déréglementé. Nous connaissons les bienfaits de la déréglementation relativement à nos coûts de transport et le plus grand marché qu'elle nous a permis d'exploiter. Nous ne voudrions sûrement pas perdre ces avantages.

M. Taylor: À l'annexe III figurent des contrats que l'on peut comparer: l'un deux serait un marché passé dans un contexte de déréglementation, et l'autre, dans un contexte où il n'y aurait pas eu de déréglementation. Que pouvez-vous nous dire à propos de l'annexe III?

M. Buller: L'importance de l'annexe III tient à ce qu'elle illustre les tarifs en vigueur à l'heure actuelle, dans ce que j'appellerai notre système partiellement déréglementé où il y a beaucoup de concurrence et dans lequel les transporteurs ne connaissent pas les tarifs de leurs concurrents, et qu'elle

[Text]

carriers belonged to strong trucking monopolies. For instance, on the international scene it was the Niagara Frontier Tariff Bureau, and the Middle Atlantic Conference Bureau. They were really cartels where the truckers would sit down, each one discuss the rate issues. The chance of a shipper getting a lower rate through these bureaus was almost impossible because even though one carrier would go along with the shipper, in this case, the other members would exert pressure on him so that he could not reduce the rates.

Mr. Taylor: I guess in addition to that, once they reached a rate that was satisfactory to all, they filed it. It then really became a combined rate.

Mr. Buller: Yes, that is right.

Mr. Taylor: The fact that it was filed eliminated them from the Combines Inverigation Act.

Mr. Buller: Yes.

Mr. Taylor: Thank you.

• 1010

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor.

I want to thank you, Mr. Buller and Mr. Stothart, for appearing. Thank you for taking the time and trouble to come today and to give the very practical experience you have found in running your company as to the interesting interrelation between the theory and the practice.

I call the next witness, Harmon Corporation. Appearing for the Harmon Corporation is Mr. Derek Hammond.

Mr. Derek Hammond (Director of Development, Harmon Corporation): Thank you, Mr. Chairman.

The corporation wishes to thank the committee for the opportunity to participate in your proceedings and also, I should say, to apologize for the unavoidable circumstances which made it impossible for us to put our brief in your hands in advance of your meeting here today. The requested 35 copies have been deposited with your staff now.

Harmon Corporation is a provincial Crown corporation headquartered in Stephenville, Newfoundland. It was created by a special act of the House of Assembly of the Province of Newfoundland in 1967 to assume the responsibility of the former United States Air Force base at Stephenville. That fully integrated airport, which is still capable of accommodating the largest commercial aircraft flying today, is the corporation's *raison d'être*. The corporation's task has been to provide an orderly transition from military to civilian use and to promote and develop the 8,000-acre estate as a commercial and industrial complex.

[Translation]

permet de comparer cette situation à celle qui prévalait il y a plusieurs années, à l'époque où les transporteurs appartenait à de grands monopoles. Par exemple, sur la scène internationale, c'était le *Niagara Frontier Tariff Bureau* et le *Middle Atlantic Conference Bureau* qui dirigeaient tout. Ces deux bureaux étaient de véritables cartels qui décidaient de la tarification. Pour un expéditeur, les possibilités d'obtenir un tarif moins élevé par l'entremise de ces bureaux étaient inexistantes parce que même si un transporteur décidait d'accorder un meilleur tarif à l'expéditeur, les autres membres exerceraient sur lui des pressions pour l'empêcher de réduire les tarifs.

M. Taylor: Et qui plus est, une fois que l'on s'étaient entendus sur un tarif qui satisfaisait toutes les parties, on l'enregistraient. Cela tenait véritablement de la coalition.

M. Buller: Oui, c'est juste.

M. Taylor: L'enregistrement du tarif les soustrayait à l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

M. Buller: Oui.

M. Taylor: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Taylor.

Monsieur Buller et monsieur Stothart, je tiens à vous remercier de votre témoignage. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps et de vous être donnés la peine de venir nous rencontrer aujourd'hui pour nous faire profiter de l'expérience des plus pratiques que vous avez acquise dans l'exploitation de votre société en mettant en rapport la théorie et la pratique.

Notre témoin suivant est M. Derek Hammond qui représente *Harmon Corporation*.

M. Derek Hammond (Director of Development, Harmon Corporation): Merci, monsieur le président.

La société que je représente désire remercier le Comité de l'occasion qu'il lui est offerte de participer aux présentes délibérations et s'excuse en même temps, devrais-je dire, des circonstances incontrôlables qui nous ont empêchés de vous transmettre notre mémoire avant la réunion d'aujourd'hui. Nous avons déposé les 35 copies requises.

Harmon Corporation est une société gouvernementale provinciale de Terre-Neuve, dont le siège social est situé à Stephenville. C'est par une loi spéciale adoptée en 1967 que la Chambre de l'Assemblée de la province de Terre-neuve a créé la société pour assumer la responsabilité de l'ancienne base de la *United States Air Force* de Stephenville. Cet aéroport totalement intégré, qui peut encore recevoir les plus gros avions commerciaux en exploitation de nos jours, est la raison d'être de la société. Sa tâche a tout d'abord consisté à assurer une transition ordonnée de l'utilisation militaire à l'utilisation à des fins civiles et à promouvoir et développer les 8,000 acres de terrain qu'on lui avait confiées en complexes commercial et industriel.

[Texte]

It has helped create 2,000 new permanent new positions in place of the 1,200 United States Air Force civilian positions that were lost.

Stephenville is an airport town and Harmon Corporation is its development agent. We have been promoting both the location and its air transportation excellence for 20 years, with the result that we enjoy an air service position that is probably unique for such a relatively remote part of the country.

The corporation was successful in establishing the first free trade zone in Canada in 1983 and is currently marketing this concept, which is based to a significant degree upon the existence of a high-quality air transport system connecting Stephenville to all parts of North America and overseas.

The issue of primary concern to the Harmon Corporation is policy change which could impact negatively on our status quo and our potential for future economic growth. Past regulatory air policy has recognized the potential for air transportation disparities in Canada's eastern island periphery. It has also contributed to a reliable, quality air service, so essential in the absence of passenger rail service and the impracticality of extended road travel.

We are concerned that national application of new policy which ignores the sensitivities of local application might result in more freedom meaning less service.

We therefore encourage regulatory provisions with respect to routes in western Newfoundland to ensure that there is a quality, reliable passenger and cargo service. We believe our circumstances are not too dissimilar from those in northern Canada which will be afforded some economic consideration. Finally, we believe that government's air policy must create the regulatory environment that results in a positive climate for economic development in all areas of Canada.

That is the summary of the brief that we have submitted to you, Mr. Chairman, and I would be pleased to answer questions if that is your wish.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much.

I would commend to all my colleagues the reading of the full material and information contained in this brief. There is some very interesting analysis done comparing the U.S. deregulation experience, or at least an analysis of that experience and how it might apply to similar-type regions and areas in Canada. I noticed in particular there is some information taken from the State of Minnesota which compares geographically with, for argument's sake, the Province of Newfoundland and perhaps other parts of this country as well.

[Traduction]

Elle a aidé à créer 2,000 nouveaux emplois permanents en remplacement des 1,200 emplois civils de la *United States Air Force* que l'on avait perdus.

Stephenville est une ville dotée d'un aéroport et *Harmon Corporation* en est l'agent. Le résultat des efforts que nous avons mis depuis 20 ans à faire valoir la localité et l'excellence des services de transport aérien qui sont offerts est que nous occupons aujourd'hui une position probablement unique en ce qui a trait aux services aériens pour une partie aussi éloignée du pays.

En 1983, notre société a réussi à créer la première zone de libre-échange au Canada et commercialise à l'heure actuelle ce concept qui repose principalement sur l'existence d'un réseau de transport aérien de haute qualité reliant Stephenville à des pays d'outre-mer et à toutes les régions de l'Amérique du Nord.

Ce que craint le plus *Harmon Corporation* est un changement de politique qui pourrait avoir des répercussions négatives sur la situation que nous détenons et sur nos possibilités de croissance économique. De par le passé, dans le cadre de la politique du transport aérien, on reconnaissait la possibilité que les îles de l'est du Canada soient désavantagées en ce qui a trait au transport aérien. Elle a aussi contribué à instaurer des services fiables et de qualité, des services si essentiels quand on tient compte de l'absence de services de transport ferroviaire destinés aux voyageurs et des inconvénients que posent les longs voyages par la route.

Nous craignons que l'application d'une nouvelle politique à l'échelle nationale, dans laquelle on ferait fief des particularités locales, puisse engendrer une liberté plus grande qui signifiera par contre moins de service.

Nous favorisons donc l'adoption de dispositions réglementaires, en ce qui a trait aux routes utilisées dans l'ouest de Terre-Neuve, afin d'assurer le maintien d'un service de transport des voyageurs et de marchandises qui soit de qualité et fiable. Enfin, nous croyons que la politique gouvernementale en matière de transport aérien doit créer un environnement réglementé qui favorisera l'installation d'un climat propice au développement économique dans toutes les régions du Canada.

Monsieur le président, c'était là le résumé du mémoire que nous vous avons présenté, et je serai heureux de répondre aux questions que vous voudrez bien me poser.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, merci beaucoup.

Je recommanderais à tous mes collègues de lire en entier le matériel et les renseignements que renferme ce mémoire. Il contient quelques analyses comparatives fort intéressantes sur la déréglementation aux États-Unis ou en tout cas une analyse de cette expérience et de la façon dont elle peut s'appliquer dans diverses régions analogues du Canada. Quelques renseignements ont particulièrement retenu mon attention. Il s'agit de renseignements portant sur l'état du Minnesota dont la situation géographique peut ressembler, pour fins de démons-

[Text]

• 1015

Mr. Hammond, the same could be said for many other parts of the country, and I am pleased to see you note that whether it be northern Alberta, northern British Columbia, northern New Brunswick, etc., the situation is much the same, but you have pointed out that in Newfoundland there is no passenger rail service; there is no competitive bus service; and because of geographic and weather conditions, the road service that does exist can oftentimes be inaccessible for long periods of time, and you hence make the case that your service is not just a luxury, it is essential not only for personal convenience, but also for economic development.

You talk in your brief on page 10 about the essential air service program which was implemented in the United States as a way of ensuring that unacceptable disruptions in service would not occur in smaller communities where it was deemed that service ought to be essential. Can you tell us a bit more about that program; and can you tell us whether or not you are suggesting that a comparable program be established in this country for areas that would be designated by whatever criteria would be established by the government?

Mr. Hammond: I guess, sir, it was addressed in the comment I made that when you apply a national policy universally, for the lack of a better word, if you do not have some sensitivity to the impact of its local application, you could very well cause a great hardship in that local area, we contend, particularly in relatively remote areas such as the one I represent and other areas of peripheral Canada. I think this is what was recognized in the deregulation in the United States; that there was a need to pay attention to some areas, and not just arbitrarily and totally apply a new national policy straight across the country without some local consideration.

Mr. Tobin: As you know, . . . deregulation has really been around for some time, and I think it is fair to say that since July, since the publication of the paper *Freedom to Move*, many of the airlines, in anticipation of legislation in the new year, have begun to take the kind of decisions that would reflect the theory that has been put forward, or the philosophy—the basic principles—that has been encompassed in the paper *Freedom to Move*. I would argue that communities like Stephenville in Newfoundland, and others, particularly on the coast of British Columbia, have already begun to experience deregulation, or at least the intention of airlines with respect to a deregulated environment.

[Translation]

tration, à celle de Terre-Neuve et peut-être d'autres régions du Canada.

Monsieur Hammond, la situation de bien d'autres parties du Canada est analogue à celle de Terre-Neuve, et je suis heureux de constater que vous arrivez vous aussi à la même conclusion: que ce soit dans le nord de l'Alberta, dans le nord de la Colombie-Britannique, dans le nord du Nouveau-Brunswick, etc., la situation est la même, à peu de choses près. Mais vous avez fait remarquer qu'à Terre-Neuve, il n'y avait pas de service de transport ferroviaire des voyageurs; non plus que de service de transport par autobus qui soit concurrentiel; et qu'en raison des conditions géographiques et atmosphériques, les routes qui existent étaient souvent fermées pendant de longues durées, et vous avez fait valoir que les services de transport n'étaient pas qu'un luxe, mais qu'ils étaient essentiels tant pour les habitants de la province que pour le développement économique.

Dans votre mémoire, vous parlez du programme de service aérien essentiel que l'on a mis en oeuvre aux États-Unis pour empêcher que des interruptions inacceptables du service ne puissent survenir dans de petites collectivités où l'on considérait que ce service devait être essentiel. Pouvez-vous nous en dire un peu plus au sujet de ce programme et nous dire en même temps si vous croyez qu'il faudrait mettre en place un programme analogue au Canada pour les régions que l'on pourrait désigner selon des critères quelconques déterminés par le gouvernement?

M. Hammond: Je crois en avoir déjà parlé quand j'ai dit que si l'on appliquait une politique nationale de manière universelle, faute d'une expression plus précise, sans tenir trop compte des conséquences de son application locale, on risquait fort de provoquer de sérieuses difficultés dans cette région, et particulièrement dans les régions plutôt éloignées comme celle que je représente et d'autres régions dans la périphérie du Canada. Je crois que c'est un aspect que l'on a reconnu dans le cadre de la déréglementation aux États-Unis; qu'il fallait accorder une attention particulière à certaines régions et ne pas se contenter d'appliquer arbitrairement et globalement une nouvelle politique nationale d'un bout à l'autre du pays sans tenir compte de certaines particularités.

M. Tobin: Comme vous le savez déjà . . . On parle de déréglementation depuis déjà pas mal de temps, et je crois pouvoir dire que depuis juillet, depuis la publication du document *Aller sans entraves*, de nombreux transporteurs aériens, en prévision de l'application de la nouvelle loi l'année prochaine, ont déjà commencé à prendre le genre de décision qui refléterait la théorie que l'on a proposé, ou la philosophie—les principes fondamentaux—que l'on a avancée dans *Aller sans entraves*. Je dirais, sans trop risquer de me tromper, que des collectivités comme Stephenville, à Terre-Neuve, et d'autres encore, en particulier sur la Côte de la Colombie-Britannique, connaissent déjà en partie certains effets de la déréglementation ou à tout le moins l'intention des transporteurs aériens dans un contexte de déréglementation.

[Texte]

Can you tell us about the Stephenville experience? I am most interested because we heard from many witnesses: You know the bottom line with deregulation for smaller communities is you are going to see all kinds of smaller carriers coming forward with DASH-7s, with 748s, with STU-27s, etc.; you are going to get more frequency; it is going to be in the final analysis a better service; you are going to have more choice. Can you tell us what the experience in Stephenville, on the west coast, generally has been?

Mr. Hammond: I do not know if the scenario you just outlined will be true or not. First of all, I do not think there has been sufficient time elapse since there were relaxations. The Stephenville experience to date has been a good one, but there has not been too much change in Stephenville's picture in the nature of carriers. There has been some change in service and change in frequency.

There was an unfortunate experience with some prop aircraft; but I think the issue is not the kind of aircraft that is provided, as long as it is a state of the art aircraft, and as long as we have the service.

I suppose if the truth were said, the unknown is always of much more concern than the known. It took seven and eight years in the United States for them to start to get some meaningful impact of what deregulation had done to the country so that they then started to make changes. And there was some suffering, such as the one you referred to, during the course of that period. That is our concern as well. As I say, there are things that we do not know that we are concerned about, but we are also concerned about the cargo aspect of it.

• 1020

As I mentioned, there has been a program by the corporation and others to promote the shipment of fresh sea food from Stephenville to the extent that 5 years ago there was 50,000 pounds shipped out and this year it is over a million and it is still growing. I guess it is the opinion of a retired gentleman who I view as Mr. Fishery in Newfoundland that this is the way to the future of the fishery in Newfoundland, certainly one of them; that is, air shipment of fresh product.

Mr. Tobin: Mr. Hammond, you are making the point that having alternate aircraft is all well and good, but if the alternate aircraft in terms of economic activity cannot handle that kind of export then there is a new economic development that would die on the vine, so to speak.

Let me just make this last point, Mr. Chairman. Under the current proposals envisaged in *Freedom to Move* there would be a review process that would occur four or five years down the road to have a look, as was the case in the U.S., at what happened under deregulation—who got hurt, what adjustments if any ought to be made. We heard yesterday from witnesses from Nova Scotia and New Brunswick that one of their prime considerations is that some kind of mechanism be

[Traduction]

Pouvez-vous nous parler de ce qui se passe à Stephenville? Cela m'intéresse au plus haut point parce que de nombreux témoins nous ont dit que dans les petites collectivités, la déréglementation entraînerait l'apparition de toutes sortes de petits transporteurs qui offriraient leurs services à l'aide de DASH-7, de 748 et de STU-27, etc.; l'offre de vols plus fréquents, finalement, un meilleur service et de meilleures possibilités de choix. Pouvez-vous nous dire un peu où l'on en est à Stephenville, sur la Côte Ouest?

M. Hammond: Je ne sais pas si ce que vous venez de décrire reflète la réalité future ou pas. Tout d'abord, je ne crois pas qu'il se soit suffisamment écoulé de temps depuis le desserrement de la réglementation. Jusqu'à maintenant, l'expérience a été positive à Stephenville, mais il n'y a pas eu tellement de changements pour ce qui est des transporteurs. C'est surtout sous le rapport du service et de la fréquence des envolées qu'il y en a eus.

Nous avons vécu une expérience malheureuse avec un certain avion à propulsion, mais je ne crois pas que le genre d'avion utilisé importe tellement pourvu qu'il s'agisse d'un avion moderne et que le service soit offert.

Je suppose que si l'on connaissait la vérité... On s'inquiète toujours beaucoup plus de ce que l'on ignore que de ce que l'on sait. Aux États-Unis, ce n'est qu'après sept ou huit ans que l'on a pu commencer à recueillir quelques indications significatives des effets de la déréglementation au pays qui permettent d'entreprendre des changements. Et pendant toutes ces années, certains en ont souffert, comme dans le cas auquel vous faisiez allusion. Cela fait aussi partie des inquiétudes que nous entretenons. Il y a des choses que nous ne savons pas et qui nous inquiètent, mais l'aspect du transport des marchandises nous préoccupe tout autant.

Comme je l'ai déjà mentionné, notre société, parmi d'autres, a proposé un programme visant à favoriser l'expédition de produits frais de la mer à partir de Stephenville, qui a si bien réussi que d'expédition qui totalisait 50,000 livres il y a cinq ans, nous dépasserons cette année le million de livres, et la demande va croissante. Je ne crois pas faire mentir un certain monsieur à la retraite, que je considère comme le plus grand expert du domaine de la pêche à Terre-Neuve, en disant que le transport aérien de produits frais est la voie de l'avenir à Terre-Neuve dans le domaine où à coup sûr l'une des voies.

M. Tobin: Monsieur Hammond, vous préconisez la solution des avions de rechange, mais si ces avions ne peuvent transporter ce genre de produit, le développement économique va forcément en souffrir.

Juste le temps de faire valoir un autre point, monsieur le président, si vous me permettez. Aux termes des propositions qui figurent à l'heure actuelle dans le document «Aller sans entraves», il y aurait dans quatre ou cinq ans un examen, comme ce fut le cas aux États-Unis, afin de déterminer ce qui s'est produit pendant ces années de déréglementation—quels secteurs en ont souffert et quel rajustement il y aurait lieu d'apporter. Des témoins de Nouvelle-Écosse et du Nouveau-

[Text]

set up to provide an ongoing review process. In fact, to capsule the presentation of the witness from Fredericton, he said they accept deregulation now as a fact of life; they know there is not a lot they can do to turn it around and that it is going to happen; therefore they accept it. They merely ask, if they accept what is in fact an act of faith, that there be an ongoing monitoring process—that there be some agency with powers they can appeal to next year if necessary, not five years down the road, to alleviate unreasonable impacts on their regions. Would you share that view?

Mr. Hammond: Yes. I guess it may be taking unwarranted licence on my part, but I would suggest that where we are encouraging regulatory provisions with respect to routes that would assure the service in our part of the country that such a regulation could be under continuing review. It is a regulatory measure of form.

Mr. Tobin: I have one last comment and then I am finished. You are really saying to us that in so far as certain regions are concerned there ought not to be deregulation, that there should be continued regulation in certain designated areas.

Mr. Hammond: That is correct.

Mr. Tobin: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hammond, I want to start by thanking your corporation for the brief and the amount of homework you have done in terms of putting it together. I think it is going to be a very valuable component in our deliberations next week when we start to write our report.

I want to focus in on one of the areas my colleague, Mr. Tobin, referred to, and that is the whole question of air freight. It is really the first time we have heard about that aspect of deregulation, perhaps because we always assume that rail and trucks and to a certain extent marine are where the bulk of commodities are going to go, or be moved by. But clearly there are areas of this country that rely solely on air freight for a lot of consumer-type goods coming in. I wonder if you could just elaborate a bit more in terms of your understanding of the kinds of goods that do move by air. In terms of my own community I only know of two, and they tend to be the perishables. One is the lobsters from Atlantic Canada, the live ones, and the other the florist shop supplies. But we have a number of other carriers.

What about those isolated communities, whether they are in the north or whether they are in Atlantic Canada or even in parts of what is considered to be southern Canada?

[Translation]

Brunswick que nous avons reçus hier nous ont dit que leur principale préoccupation était que l'on mette sur pied un mécanisme quelconque d'examen continu. Pour résumer l'exposé du témoin de Fredericton, disons que l'on accepte maintenant la déréglementation comme une réalité, que l'on sait qu'il n'y a pas grand chose à faire pour l'empêcher et qu'elle se produira, et qu'on avait donc décidé de l'accepter. Tout ce que les gens de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick désirent, compte tenu qu'ils acceptent ce qui est en réalité un acte de foi, c'est qu'il y ait un processus de surveillance continu—qu'il y ait un organisme quelconque, doté des pouvoirs nécessaires, auxquels ils pourront en appeler l'année prochaine, si le besoin s'en fait sentir, et pas seulement dans cinq ans, pour soulager leur région des répercussions négatives qui pourraient les atteindre. Êtes-vous du même avis?

M. Hammond: Oui. Ce serait peut-être aller trop loin de ma part, mais je suggérerais que là où nous souhaitons que l'on applique des dispositions réglementaires à l'égard des routes qui assureraient le service dans notre région du pays, cette réglementation soit sujette à un examen continu.

M. Tobin: Une dernière observation et je laisse la parole à quelqu'un d'autre. Vous nous dites bien que la déréglementation ne devrait pas toucher certaines régions, que quelques régions désignées devraient continuer à être réglementées.

M. Hammond: C'est juste.

M. Tobin: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Hammond, je désire tout d'abord remercier votre société du mémoire qu'elle nous a présenté et de la somme de travail que vous y avez consacré. Je crois qu'il nous sera fort précieux dans le cadre des discussions que nous aurons la semaine prochaine quand nous nous attaquerons à la rédaction de notre rapport.

Je voudrais me concentrer sur l'un des domaines auxquels a fait allusion mon collègue, M. Tobin, celui du transport aérien de marchandises. C'est en fait la première fois que nous entendons parler de cet aspect de la déréglementation, peut-être parce que nous supposons toujours que ce sont les trains et les camions, et dans une certaine mesure les bateaux qui servent à transporter le plus gros des marchandises. Mais il y a des régions du Canada pour lesquelles le transport aérien est le seul moyen de faire venir des marchandises destinées aux consommateurs. Je me demande si vous pourriez nous en dire un peu plus sur ce que vous savez des genres de marchandises que l'on transporte par avion. Pour la région que j'habite, je n'en connais que deux qui sont plutôt des denrées périssables: les homards vivants en provenance de l'Atlantique et les plantes que l'on peut acheter chez le fleuriste. Mais nous avons bien d'autres transporteurs.

Quelle est la situation à cet égard dans les collectivités éloignées, que l'on parle de collectivités du nord ou de l'Atlantique ou même de régions que l'on considère comme faisant partie du sud du Canada?

[Texte]

Mr. Hammond: Well, sir, I think it would probably be interesting to you to know that while we do ship a quantity of lobster out of Stephenville as well, the majority of the product that is shipped is that exotic specie in Newfoundland known as the cod. Everybody knows that industry, that fishery, is in deep trouble in Newfoundland. What we have been promoting, as I mentioned, for the past five years is the air shipment of any product. Because Air Canada is located in Stephenville with passenger cargo, they have been able to accommodate very readily cargo shipments as well as passenger. If the scenario can be anticipated where Air Canada would question their passenger presence in Stephenville, they would be concurrently questioning their cargo capability and thus curtailing our ability to ship out the fresh product.

• 1025

The markets we are serving are Toronto, Montreal, New York and Los Angeles. We have done a lot of marketing to talk to brokers and buyers in these areas, and there is no question about the fact that people are prepared to pay a premium price if they can be assured of a quality product. With all of the argument going on about factory freezer trawlers and what is done onshore and offshore, our contention is that with the facilities and the services we have available at Stephenville we can take the product from areas like Port aux Basques—and areas just as distant in other directions—and ship it directly. Air Canada will bring in a stretch DC-8 specifically for that product, along with their scheduled service. It is primarily perishable.

Mr. Angus: Yes. Do you see in a deregulated environment for air—with the freedom to enter and exit at will—that in the case of the Stephenville there will develop cargo services? Is there enough demand in the marketplace from your community to warrant a company getting into the business of flying cargo only, no passengers at all?

Mr. Hammond: There could very well be if we can bring to fruition what we have in mind for the international trade zone. One of the reasons we are able to get attractive rates for the seafood product, or any other product, is that in a lot of cases Air Canada is back-hauling empty, so they are anxious to have some cargo. Our contention is, if we can find the proper client with the proper product and can come up with a high value to rate ratio item that is manufactured in the international trade zone, we will have shipments of other types of cargo. Our concern, of course, is that something will happen under a completely deregulated environment before we are more successful than we have been to date.

Mr. Angus: That is sort of your community specifically. There are other communities that do not have anything to send out but are relying solely on air to get a lot of goods in. I would suggest that where you may be in a position to develop a cargo industry, if you like, a lot of those other communities in

[Traduction]

M. Hammond: Je crois qu'il vous intéresserait probablement de savoir que bien que nous expédions aussi beaucoup de homards à Stephenville, le produit que nous expédions le plus est cette espèce exotiques que l'on retrouve à Terre-Neuve et que l'on connaît sous le nom de morue. Tout le monde sait que cette industrie éprouve à l'heure actuelle de grandes difficultés à Terre-Neuve. Comme je l'ai déjà dit, depuis cinq ans, nous avons déployé beaucoup d'efforts pour encourager le transport par avion de tous les produits possibles. Air Canada, desservant déjà Stephenville pour les voyageurs, a pu très rapidement entreprendre de transporter aussi des marchandises. S'il arrivait que la société Air Canada remette en question ses services aux passagers à Stephenville, il lui faudrait par la même occasion revoir ses capacités en matière de transport de marchandises ce qui réduirait notre capacité d'expédier des produits frais.

Nous déservons Toronto, Montréal, New York et Los Angeles. Nous avons fait énormément de promotion auprès des courtiers et des acheteurs dans ces régions ce qui nous a permis de confirmer que nos clients sont disposés à payer le plein prix pour un produit de qualité. Quant à la controverse au sujet des chalutiers usines-congélateurs et des activités côtières et au large, nous sommes d'avis que les installations et les services disponibles à Stephenville sont suffisants pour permettre l'expédition directe des produits de Port aux Basques, par exemple, et d'endroits tout aussi éloignés dans les autres directions. Air Canada va ajouter à ses vols réguliers un DC-8 étiré spécialement pour ce produit. Il s'agit en effet d'une denrée très périssable.

M. Angus: Oui. D'après vous, avec la déréglementation et toute la liberté de décollage et d'atterrissage que cela entraîne, est-ce que des services de transport de marchandises seront offerts à Stephenville? Croyez-vous que la demande est suffisamment importante au sein de votre collectivité pour inciter une ligne aérienne à organiser un service d'expédition de marchandises, exclusivement?

M. Hammond: C'est tout à fait vraisemblable si nos efforts aboutissent pour ce qui concerne la zone de commerce international. Si nous réussissons à obtenir des taux intéressants pour le transport des fruits de mer ou tout autre produit, c'est que les avions d'Air Canada sont souvent vides au retour. C'est pourquoi la société aimerait bien transporter des marchandises. À votre avis, si nous réussissons à trouver le bon client et le bon produit et que nous pouvons offrir un bon rapport de rentabilité pour les produits fabriqués dans la zone de commerce international, nous obtiendrons des expéditions d'autres genres de marchandises. Bien entendu, nous craignons que la déréglementation totale ait une incidence négative sur nos activités avant que nous ne connaissions un peu plus de succès que maintenant.

M. Angus: Mais cela ne concerne que votre collectivité, au fond. Il y en a d'autres qui n'ont rien à expédier et qui dépendent totalement des lignes aériennes pour faire venir beaucoup de denrées. Même si vous avez l'occasion de développer une industrie de transport de marchandises, il y a

[Text]

Canada will end up not having the same kind of access to consumer goods that we have down south.

Mr. Hammond: I guess I am a little bit parochial—or maybe a lot parochial—in my approach in my presentation, but it is also probably worth mentioning that we do serve an area of about 100,000 people, in total, from Port aux Basques up through Corner Brook, in the northern peninsula although, I have made specific reference to Stephenville, but that is the entry and exit point.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Suluk.

Mr. Suluk: Thank you, Mr. Chairman. First of all, let me just say that about the only time I could associate with any of the witnesses are those from Newfoundland. The only alternative mode of travel we did have, in terms of passenger ships, was the one that took place almost 50 years ago, when the *C.D. Howe* used to take patients all away from the Arctic to Montreal. We do not have that any more now, by the way.

On page 2 you mention in your summary that northern Canada will be afforded special economic consideration. What proof or basis did you have in making a statement like this, or is there something you know that I have not heard about?

Mr. Hammond: No, unless I misread and misunderstood some of the briefing that I got, I understood there would be still some special consideration for the northern areas, north of a certain parallel.

Mr. Suluk: Is this special consideration more related to the fact there would be some continued regulation in remote areas, either Newfoundland or the Territories?

Mr. Hammond: Sir, Newfoundland is south of the parallel, but my understanding is that the special consideration could take two forms; one is regulatory and the other is monetary.

Mr. Suluk: Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor.

• 1030

Mr. Taylor: I was very interested in the statement on your first page, that you had established the first free trade zone in Canada. Would you enlarge on that, please.

Mr. Hammond: Yes, sir. One of the things that we inherited, as the legacy from the United States government when their air force moved out, after a 25 year presence, was an 8,000-acre establishment, \$150 million worth of assets. It was a fully integrated airport, with lots of buildings. We were to identify some mechanism by which we could utilize buildings that had not been put to good use until now.

We did some liaison with Canada Customs and Excise, whose contention it is that anything that can be done in United States free-trade zones, can be done under the existing Canada

[Translation]

beaucoup de collectivités canadiennes qui n'auront pas, au bout du compte, le même accès aux biens de consommation que nous dans le sud.

M. Hammond: Au risque de vous paraître un peu chauvin, je tiens à signaler que nous déservons une région de quelques cent milles de population, de Port aux Basques en passant par Corner Brook dans la péninsule septentrionale et même si j'ai fais une allusion précise à Stephenville, il s'agit du point d'entrée et de sortie.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Suluk.

M. Suluk: Merci, monsieur le président. Les seuls témoins auxquels je m'identifie sont bien ceux de Terre-Neuve. Le seul autre moyen de transport à notre disposition, à part les navires qui transportaient des passagers, étaient le *C.D. Howe* qui transportait les patients de l'Arctique à Montréal il y a quelques 50 ans. Mais cela ne se fait plus, soit dit en passant.

Vous signalez à la page 2 de votre mémoire que l'on accordera au Grand Nord canadien les considérations économiques spéciales. Sur quoi vous êtes-vous fondés pour faire cette affirmation et êtes-vous au courant de quelque chose que j'ignore encore?

M. Hammond: Non. À moins que j'ai mal compris certaines informations qui m'ont été transmises, je crois savoir que l'on continuera d'accorder aux régions septentrionales une considération spéciale. Je veux, bien entendu, parler de la région située au nord d'un certain parallèle.

M. Suluk: Cette considération spéciale signifie-t-elle que des règlements continueront d'être appliqués dans certaines régions isolées, soit à Terre-Neuve ou dans les Territoires?

M. Hammond: Vous savez, monsieur, Terre-Neuve est située au sud de ce parallèle. Mais que je sache, il y a deux genres de considérations spéciales, l'une réglementaire et l'autre monétaire.

M. Suluk: Je vous remercie.

Le vice-président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: La déclaration que vous faites à la première page de votre mémoire m'a vivement intéressé. Vous y dites en effet que vous avez créé la première zone de libre-échange au Canada. Pouvez-vous nous donner des détails supplémentaires.

M. Hammond: Avec plaisir. Lorsque l'armée de l'air américaine est partie de chez nous après 25 ans, elle nous a laissé 8,000 acres et 150 millions de dollars de biens, dont un aéroport et beaucoup d'édifices. Nous avons cherché un usage pour ces édifices qui n'avaient pas beaucoup servi jusqu'à ce moment-là.

Nous avons eu des rencontres avec Douanes et Accise Canada. Selon ce ministère, la législation canadienne dans ce domaine permettait d'avoir des zones de libre-échange comme

[Texte]

Customs and Excise laws. They do not really like us to use the words "free-trade zone". They have not designated it as free trade zones because their contention is that is not their purpose in life. Their purpose is to collect duties and taxes. But everything we developed and are using as promotional material has been reviewed by them. And they take no exception or objection to it.

And what we are promoting is that we have buildings and facilities that we will be able to make available at a very attractive rate in return for employment. If we strike a scenario that we can have goods brought into the Stephenville area under either inward processing remission orders or duty drawbacks—manufactured, processed, packaged, or whatever it is that the firm would want to do with it—and then export it to some market outside the domestic area. We would have a good client. We would have a use for our facilities and we would hope, if it had, as I mentioned, a high value to weight ratio, another cargo to be shipped out by air.

I would be quick to admit that we are still grappling with that. We have not been successful in nailing down our first client, but we are still looking for him and we will find him.

Mr. Taylor: Just one further question. Were these American assets left there from the war years?

Mr. Hammond: Sir, most of the stuff that was left from war years was removed and demolished, including three runways. But it was one of the Strategic Air Command's forward aerial refuelling bases. It had about \$100 million pumped into it in the 1950s and 1960s. It was a very modern complex. There were 500 residential units and things. A lot of them are presently in use. We received, as I mentioned, such a large legacy that some of them still exist. As a matter of fact, when they are all in use, you will no longer hear from this corporation because we will self-destruct, having been so successful.

Mr. Taylor: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. Hammond, I would like to ask a question before we go to our last questioner. For airports that are not able to have jet service and that are involved in fish exports, do you foresee the possibility of an aircraft, like a DASH-8 or a DASH-7, being fully converted to a cargo carrier?

Mr. Hammond: Yes, but I guess I would have to have some concern about the volume of cargo that it is capable of carrying and the range over which it could carry it. I would not consider it to be a suitable cargo substitute, nor do I think it was designed with that in mind.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

[Traduction]

il en existait aux États-Unis. Le ministère n'aime pas beaucoup l'expression «zone de libre-échange». D'après Douanes et Accise, ce titre ne définit pas très bien leur vocation qui est de prélever des droits et des taxes. Nous avons soumis à leur considération tout le matériel publicitaire que nous utilisons. Et ils n'ont formulé aucune objection.

Nous faisons valoir surtout le fait que nous avons à notre disposition des édifices et des installations que nous sommes prêts à laisser aller à un taux très intéressant en échange d'emplois. Il devrait pouvoir être possible d'amener des marchandises à Stephenville pour les exporter plus tard à des marchés extérieurs. Ces marchandises pourraient être visées par des commandes concernant la transformation interne ou certains droits. L'entreprise serait libre de faire ce qu'elle veut de ces produits: les soumettre à un processus de fabrication, de transformation ou d'emballage. Je pense que nous aurions de très bons clients. Cela nous permettrait d'utiliser nos installations et d'obtenir un bon rapport valeur/poids pour les marchandises expédiées par avion.

Mais nous n'avons pas encore mis le programme au point. Nous n'avons pas encore trouvé notre premier client. Nous cherchons encore et nous le trouverons.

M. Taylor: Encore une question, je vous prie. Ces biens américains remontent-ils à la guerre?

M. Hammond: Monsieur, la grande partie des installations qui remontaient à la guerre ont été démolies, y compris les trois pistes d'atterrissage. Mais il s'agissait d'une des bases du commandement aérien stratégique avancé pour faire le plein. Quelque 100 millions de dollars ont été investis dans ces installations au cours des années 1950 et 1960. Il s'agissait d'un complexe très moderne. On y trouvait 500 unités résidentielles. Il y en a beaucoup qui sont en usage à l'heure actuelle. Comme je l'ai dit tout à l'heure, cet héritage était tellement considérable qu'il y en a une partie qui existe toujours. Vous savez, quand toutes ces installations seront utilisées, vous n'entendrez plus parler de notre société car nous disparaîtrons une fois notre objectif réalisé.

M. Taylor: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Taylor.

Monsieur Hammond, j'ai une question à vous poser avant que nous donnions la parole à notre dernier intervenant. Pensez-vous qu'il soit possible de transformer des aéronefs comme les DASH-8 ou les DASH-7 en avions de marchandises pour desservir les aéroports qui ne peuvent accueillir d'avions à réaction mais qui desservent des régions exportatrices de poisson?

M. Hammond: Oui. Mais il faudra alors se poser beaucoup de questions au sujet du volume de marchandises que ces aéronefs sont capables de transporter et sur la distance qu'ils peuvent couvrir. Je ne pense pas que ce soit une solution rentable et d'après moi, cet aéronef n'a pas été conçu dans ce but.

Le vice-président: Merci. Monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hammond, I too want to compliment you on your brief. You people have really done your homework.

Mr. Hammond: Thank you, sir.

Mr. Benjamin: I was interested in what you had to say about cost subsidization. Traditionally, it is a very lucrative route. It allowed airlines or trucking companies or buses or whatever to serve thinly populated or low-volume routes. Would it be your view that under deregulation, with the fierce competition on the lucrative routes—fare-cutting, rate-cutting on cargoes and whatnot—that the carriers will either no longer serve those other places or will in fact increase their rates and fares to smaller, outlying places and even medium-sized cities?

Mr. Hammond: Yes, that is my concern, sir. In part I think the reason that airlines have been amenable to cross-subsidization in the past is because there has been some measure of regulation, which said that you can employ this and we want to be sure that you provide service to these relatively remote and peripheral areas of the country. If they have complete freedom, I would suspect that it will be only a marketplace consideration and would probably not auger well for the future of an area such as mine.

• 1035

Mr. Benjamin: So we should make airlines serve more than just the big-city pairs. We should make them serve many places on the route by regulatory order; in other words, we should make airlines take the poor markets along with the good markets. If the good markets outweigh the poor ones, they should make a buck. This has been the history of it. Is it your position that we should retain it?

Mr. Hammond: To some degree, yes, sir.

Mr. Benjamin: Either this or replace the cross-subsidization with direct subsidy. Then you would have a battle on which places should get it and which ones should not, and how much, and who to. This seems to me to be inefficient and it can lead to a lot of other problems, would you not agree?

Mr. Hammond: Well, yes, but I guess I am concerned about going hollis-bollis in the opposite direction.

Mr. Benjamin: Yes. We are, hopefully, just getting out of an economic depression, although some areas of the country are still in it. Is it your opinion that it is prudent to attempt a deregulation experiment with the shape the economy is in? Would you agree that it might be a better idea to wait until we have a relatively booming economy before we tried this?

Mr. Hammond: I do not know that I would say that you have to wait, but I would say that it would be prudent to exercise more caution than one might have to and what might be necessary during a boom time.

[Translation]

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Monsieur Hammond, je tiens à vous féliciter de votre mémoire. Vous avez fait de l'excellent travail.

M. Hammond: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: L'aspect du subventionnement des coûts a vraiment retenu mon attention. En effet, il s'agit là, traditionnellement, d'une solution fort lucrative. Elle permet aux lignes aériennes, aux sociétés de camionnage, aux autobus ou quel que soit le moyen de transport, de desservir des régions peu peuplées et où le volume de marchandises est très peu élevé. Ne craignez-vous pas que la déréglementation entraîne une augmentation de la concurrence sur les routes plus lucratives, ainsi que des réductions de taux et que les transporteurs ne voudront plus desservir les petites et les moyennes villes, ou alors qu'ils augmenteront leur taux pour ces endroits?

M. Hammond: Oui, c'est quelque chose qui m'inquiète, en effet, monsieur. Je pense que si les lignes aériennes ont gardé la porte ouverte à l'interfinancement par le passé, c'est en raison de la réglementation qui prévoyait l'octroi de services dans les régions isolées et périphériques. Si les transporteurs sont libres, je crains qu'ils ne laissent jouer les forces du marché et que cela n'augure très mal pour l'avenir de régions comme la mienne.

M. Benjamin: Il faudra donc que nous obligions les lignes aériennes à desservir d'autres régions à part les liaisons entre grandes villes. Il faudrait adopter des règlements les obligeant à desservir bien d'autres endroits. En d'autres termes, nous pourrions obliger les lignes aériennes à desservir les mauvais marchés en plus des bons marchés. S'il y a plus de bons marchés que de mauvais marchés, elles devraient pouvoir réaliser des profits. C'est d'ailleurs pourquoi nous avons des règlements. Êtes-vous en faveur de leur maintien?

M. Hammond: Dans une certaine mesure, oui, monsieur.

M. Benjamin: L'autre solution serait de remplacer l'interfinancement par des subventions directes. Nous aurions tout un problème sur les bras à ce moment-là car il nous faudrait déterminer qui y a droit, qui non, à combien, et ainsi de suite. Ça ne me semble pas un moyen très efficace de procéder qui risque aussi de donner lieu à toutes sortes de problèmes. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Hammond: Eh bien oui, mais je crains aussi que l'on aille à l'autre extrême.

M. Benjamin: Oui. Nous avons bon espoir d'être à l'aube d'un redressement économique. Cependant, il y a encore des régions du pays qui sont en pleine crise. Croyez-vous qu'il soit prudent de faire une expérience de déréglementation dans la conjoncture actuelle? Ne croyez-vous pas qu'il serait préférable d'attendre que l'économie soit en meilleure posture?

M. Hammond: Je ne sais pas s'il est préférable d'attendre mais je pense qu'il faut faire preuve de beaucoup plus de circonspection maintenant qu'en période de boom.

[Texte]

Mr. Benjamin: Would you agree that deregulation, so-called, at best is an experiment and not an economic strategy?

Mr. Hammond: I think it is an experiment.

Mr. Benjamin: Right. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. A very, very short question, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just a short comment. Since I am the Member of Parliament for the area from which Mr. Hammond comes, you will permit a bit of parochial pride. I want to thank him for an excellent brief and for an excellent presentation. There is very useful material contained within the brief, which you did not read but which is nevertheless tabled with the committee.

Mr. Chairman, may I say I am looking forward to an excellent second presentation following Mr. Hammond's from the people of Deer Lake as well, which is the other essential airport in western Newfoundland.

Mr. Hammond: Thank you, Mr. Tobin.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Hammond, for your report. It has become part of the record and it will be taken into consideration. We thank you, sir.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just on a point of order, while we are waiting for the next witness. This is the second time we have had specific evidence regarding the American scene. Although our schedule is tight, I think we should somehow convince the powers that be to allow us either to bring in some people from the United States who have had first-hand knowledge or perhaps to visit a centre like Minneapolis—St. Paul to talk to the people who have been affected, before we bring forth any recommendations to the government.

The Vice-Chairman: Yes, being the acting chairman, I will take it to the next steering committee and it shall be discussed fully.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I agree it ought to be discussed in the steering committee. But for the record, I think it is an excellent recommendation. The committee ought to pursue it.

The Vice-Chairman: Our next witness is the Deer Lake Chamber of Commerce. I believe we have with us this morning Dr. A. Bloom and Mr. C. McCarthy.

Gentlemen, if you would care to identify yourselves. We have your brief. As has happened in the past, if you prefer to give an overview, you will have more time for questioners, or if you should decide to read, then we will have less time for questions.

Dr. A.M. Bloom (President, Deer Lake Chamber of Commerce): I am Dr. Bloom; this my colleague, Charlie McCarthy. I am president of the Chamber of Commerce in Deer Lake, and he is our Vice-President. We are both on a transportation committee.

[Traduction]

M. Benjamin: Mais d'après vous, la déréglementation n'est-elle pas plus une expérience qu'une stratégie économique?

M. Hammond: Je pense qu'il s'agit d'une expérience.

M. Benjamin: Très bien. Je vous remercie beaucoup.

Le vice-président: Merci, Monsieur Benjamin. Je vous accorde une toute petite question, monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai une simple observation à faire. Je suis le député de la circonscription de M. Hammond. Je ne suis donc pas peu fier. Je tiens à le remercier pour son excellent mémoire et son exposé des plus intéressants. Le mémoire contient énormément d'information utile. Vous ne l'avez peut-être pas lu, mais il a néanmoins été déposé auprès du Comité.

Monsieur le président, c'est avec le plus grand plaisir que j'attends l'exposé des représentants de Deer Lake qui viendront témoigner tout de suite après M. Hammond. Il s'agit de l'autre aéroport important de l'ouest de Terre-Neuve.

M. Hammond: Je vous remercie, monsieur Tobin.

Le vice-président: Merci, monsieur Hammond, pour votre rapport. Il a été intégré au compte-rendu et nous en tiendrons compte. Je vous remercie, monsieur.

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement pendant que nous attendons notre prochain témoin. C'est la deuxième fois que nous recevons un témoignage qui concerne la situation aux États-Unis. Même si notre programme est fort rempli, je pense qu'il faudra néanmoins essayer de convaincre les responsables de l'opportunité d'inviter des américains qui ont des connaissances dans ce domaine ou alors de nous rendre nous à un endroit comme Minneapolis—St. Paul pour rencontrer les personnes concernées avant que nous ne déposions nos recommandations au gouvernement.

Le vice-président: Oui. En ma qualité de président intérimaire, je m'engage à soumettre cette demande à notre prochaine réunion du comité de direction. Nous en discuterons à ce moment là.

M. Tobin: Monsieur le président, je suis d'accord avec vous qu'il conviendrait d'en discuter au comité de la direction. Je tiens cependant à signaler qu'il s'agit d'après moi d'une excellente recommandation. Le Comité devrait y donner suite.

Le vice-président: Notre prochain groupe de témoins représente la Chambre de commerce de Deer Lake. Nous avons le plaisir d'accueillir ce matin Messieurs A. Bloom et C. McCarthy.

Messieurs, je vous prie de vous présenter. Nous avons votre mémoire. Je vais vous demander, que le veuille notre tradition, de nous en donner un bref résumé de manière à laisser un peu plus de temps pour les questions. Si vous le lisez, nous aurons moins de temps pour la période de questions.

M. A.M. Bloom (président, Chambre de commerce de Deer Lake): Je suis M. Bloom et voici mon collègue Charlie McCarthy. Je suis président de la Chambre de commerce de Deer Lake et il est lui, vice-président. Nous faisons tous deux parti de notre comité des transports.

[Text]

I would like to thank the committee for this opportunity to come and speak to you, and for the very pleasant accommodations that you provided for us.

As you suggest, I will try and keep my presentation as brief as possible. I timed it to the 10 or 12 minutes that you suggested. I will go through this, and then we will be glad to answer any questions.

This brief is being presented by the Chamber of Commerce of Deer Lake, a community situated on the west coast of Newfoundland, with a population of 5,000.

• 1040

We are a rural community whose economic base in the past has been based mainly on the forestry industry, but whose future lies with the expansion of its role as a service carrier to the expanding tourism industry and its development as the transportation hub of Newfoundland. It is situated geographically at the central intersection of all the provincial transportation networks. It is thus vitally important we have a transportation system that is efficient, competitive, and stable, in order for us to create the economic environment which will attract the trade and industry we must have to pull us out of the depressed situation we are in now.

We have a Class VI airport which serves the City of Corner Brook, 58 municipalities, seven provincial ridings, and two federal ridings, and many communities above the 52nd parallel. One hundred thousand passengers a year pass through our airport. This represents two trips by every person in our catchment area, a very high utilization factor.

The airport master plan was conceived before deregulation. It projects that in the next 20 years traffic through the airport will increase by 76% whilst the operating losses will decrease by 81%. We currently have daily jet service to our provincial capital, as well as many mainland destinations, and a smaller turbo-prop service connecting the provincial centres. With the proposed deregulation, we are expecting another turbo-prop carrier to start next year.

We have no railway passenger service, no direct railway freight service, and are threatened with the imminent loss of our entire railway system. We have one bus movement east daily, and one west, and we have to use an expensive ferry service to drive to any mainland destination. The road transportation system is grossly over-regulated and the resulting lack of competition has resulted in an expensive and ineffective system which is doing immense damage to our already frail economy.

We question the rationale of proceeding with the implementation of deregulation before and during the public discussion of its validity as a philosophy for managing transportation systems. It was as a result of this quandary that we called a public meeting to discuss and gather public opinion on the matter. We have included the relevant comments and ques-

[Translation]

Je tiens à remercier le Comité de nous avoir invité à comparaître devant lui et de nous avoir aussi bien logé.

Je vais essayer d'être aussi bref que possible. J'ai prévu de me limiter à 10 ou 12 minutes, comme vous nous l'avez demandé. Je vais donc lire ce bref résumé et nous pourrons ensuite répondre à vos questions.

Ce mémoire est celui de la Chambre de commerce de Deer Lake qui est une collectivité située sur la côte ouest de Terre-Neuve et que la population s'élève à 5,000 habitants.

Il s'agit d'une collectivité rurale dont la base économique est l'industrie forestière. Mais notre avenir dépend de l'expansion de son rôle en tant que centre de transport pour l'industrie du tourisme qui est en pleine évolution à Terre-Neuve. Il faudrait également que nous devenions le centre de transport de la province. Nous sommes en effet situés en plein centre de tous les réseaux de transport provinciaux. Il est donc de la plus haute importance que notre réseau de transport soit efficace, concurrentiel et stable si nous voulons créer un environnement économique susceptible d'attirer le commerce et l'industrie nécessaires pour nous faire sortir de la situation de crise dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle.

Nous avons un aéroport de classe VI qui dessert la ville de Corner Brook, 58 municipalités, 7 circonscriptions provinciales, 2 fédérales et bien des collectivités situées au nord du 52^e parallèle. Quelque 100 passagers utilisent notre aéroport chaque année. Cela représente deux voyages par année par personne dans notre région. Il s'agit d'un taux d'utilisation très élevé.

Le grand plan de l'aéroport a été élaboré avant la déréglementation. Il est prévu que la circulation aérienne dans cette région augmentera de 76 p. 100 tandis que les pertes de fonctionnement augmenteront de 81 p. 100 au cours des 20 prochaines années. À l'heure actuelle, nous avons un service d'avions à réaction vers la capitale provinciale ainsi que vers diverses destinations extraprovinciales et un service de turbopropulseurs vers les centres provinciaux. Avec ce projet de déréglementation, nous nous attendons à un autre transporteur turbopropulseur d'ici l'année prochaine.

Nous n'avons pas de service de chemin de fer pour les passagers, ni de transport de marchandises direct par chemin de fer et l'on nous menace de nous couper tout notre réseau de chemin de fer. Nous avons un autobus vers l'est, et un vers l'ouest chaque jour et nous avons un réseau de traversiers très dispendieux qui nous permet de sortir de l'île. Le réseau de transport routier est beaucoup trop réglementé ce qui a entraîné un très faible niveau de concurrence et des taux très dispendieux ce qui n'aide pas notre économie déjà frêle.

Il n'est pas très logique d'après nous d'aller de l'avant avec la déréglementation avant et pendant les discussions publiques sur sa validité en tant que principe pour régir les réseaux de transport. C'est cet aspect qui nous a incités à convoquer une réunion publique pour discuter de la question et obtenir des avis. Nous avons donc inclus des observations et questions

[Texte]

tions to try and balance the chamber's view with those of the people Deer Lake serves.

We found there was some opposition to deregulation, partly because of concern the jet service would be lost from the airport and partly from a lack of faith in the free-enterprise system. A summary of these views will be presented as an appendix to our main brief; but we can sum up the feeling of the meeting by saying we do not have much, and we do not intend to allow what little we have to be taken from us.

The chamber has approached the *Freedom to Move* document from the standpoint that deregulation is already happening and much planning and commitment has already been made on that basis. However, we do insist provisions be made to protect the interests of communities such as ours, which are not the intended beneficiaries of these proposals. We are hopeful we will be able to survive in the new marketplace. We would therefore like to present the following analysis of and comments on the *Freedom to Move* document.

Freedom to Move deals with all phases of the transportation business: air, rail, road, marine and commodity pipelines. The Deer Lake Chamber of Commerce is more knowledgeable on the airline industry, especially as it affects western Newfoundland and Deer Lake in particular. Therefore, our response deals with this mode of transportation at greater length than with the others.

Airlines: The overall effect of deregulation should be as expressed in Transport Canada's objectives: improved service at lower cost. However, deregulation will most likely have its greatest effect on the most heavily travelled runs, where competition should bring the results expected. In less densely populated areas, such as western Newfoundland, the effect of deregulation is not as predictable. It is not clear from the *Freedom to Move* document exactly what happens if carriers fail to tender on service for small airports such as Deer Lake. The document does mention subsidies for services deemed necessary in the public interest, but not provided for by market forces. The Deer Lake Chamber of Commerce would like to know more about how this will work in actual practice.

We would like to be assured that the public travelling through our airport is protected by guaranteed minimum service. Hopefully, the need for a subsidy at Deer Lake will not be a problem. With two turbo-prop services interested in using Deer Lake Airport and Eastern Provincial Airways still showing interest in continuing its jet service, market forces probably will be effective in providing an adequate level of service. We are optimistic that the number of people using the Deer Lake Airport is adequate to maintain both turbo-prop and jet carrier services. However, we would like to have a better understanding of what happens if market forces do not have the expected effect.

[Traduction]

pertinentes qui serviront à équilibrer l'opinion de la chambre avec celle des résidents de Deer Lake.

Certains s'opposent à la déréglementation car ils craignent de perdre les services des aéronefs à réaction ou bien parce qu'ils n'ont pas confiance dans la libre entreprise. Vous trouverez en annexe à notre mémoire un résumé de ces avis. Je peux cependant résumer l'atmosphère de la réunion en vous disant que nous avons très peu et que nous allons nous défendre contre ceux qui veulent nous enlever ce que nous avons.

La Chambre est partie du principe, en lisant le document *Aller sans entraves*, la déréglementation se faisait déjà, qu'il y a beaucoup de planification de faite dans ce sens et que des engagements avaient déjà été pris. Cependant, nous vous exhortons à prendre des mesures pour protéger les intérêts des collectivités comme les nôtres qui ne seront pas avantagées par ces propositions. Nous espérons pouvoir survivre dans ce nouveau marché. Nous allons maintenant vous donner une brève analyse et nos observations sur le document *Aller sans entraves*.

Aller sans entraves traite de tous les aspects de l'industrie des transports: le transport aérien, les chemins de fer, les réseaux routiers, le transport maritime et les pipe-lines pour les denrées. La Chambre de commerce de Deer Lake connaît un peu l'industrie aérienne surtout pour ce qui concerne l'ouest de Terre-Neuve et la région de Deer Lake en particulier. Par conséquent, notre mémoire traitera beaucoup plus de ce mode de transport que des autres.

Les lignes aériennes: D'après nous, la déréglementation devrait avoir une incidence générale qui reflète les objectifs de Transports Canada, à savoir, des services améliorés à un coût inférieur. Toutefois, d'après nous, l'incidence de ce processus se fera beaucoup plus sentir sur les routes les plus empruntées où la concurrence devrait entraîner les résultats escomptés. Mais il est à peu près impossible de prévoir les répercussions de la déréglementation dans les régions à plus faible population comme l'ouest de Terre-Neuve. Le document *Aller sans entraves* n'explique pas clairement ce qui se produira si les transporteurs refusent de desservir les petits aéroports comme Deer Lake. Le document fait état de subventions pour les services jugés nécessaires dans l'intérêt public et que les forces du marché ne justifient pas. La Chambre de commerce de Deer Lake aimerait avoir quelques détails sur la façon dont cela devrait fonctionner en pratique.

Nous tenons à nous assurer que le public qui utilise notre aéroport sera protégé par un service minimal garanti. Il est à espérer que le besoin de subventions à Deer Lake ne posera pas de problème. Il y a des services de turbopropulseurs qui souhaitent utiliser l'aéroport de Deer Lake et la *Eastern Provincial Airways* semble vouloir maintenir son service d'avions à réaction. Les forces du marché à ce moment-là devraient suffire pour assurer un niveau de services suffisant. Nous pensons que le nombre de passagers qui utilisent l'aéroport de Deer Lake est suffisant pour garantir le maintien des services de turbopropulseurs et d'avions à réaction. Toutefois, nous aimerions avoir plus de détails sur ce qui se

[Text]

Another concern of the chamber is what will happen to air fares after deregulation is put into effect. In the United States, where deregulation took place sometime ago, fares went down on the well travelled runs and up on the runs where traffic was lower. *Freedom to Move* suggests the new regulatory agency will be able to review fares on appeal, but also suggests there will be no cross-subsidization. The chamber would like to see the principle of uniform rates continue. Air fares out of Deer Lake are already significantly higher than other modes of transportation.

• 1045

Although not mentioned directly in the *Freedom to Move* document, concurrent with its release, Transport Canada was reported to be investigating the takeover of airports by municipal governments. The Deer Lake Chamber discourages such action because municipal governments, especially the smaller ones, do not have the resources to operate airports. A move in this direction would almost certainly result in a downgrading of service. With council members changing every four years, a certain amount of instability can be expected in the operating environment. Deer Lake would almost certainly be better off with the existing arrangement.

We have some concern about the involvement of Air Canada, a Crown corporation, in the new deregulated environment. For deregulation to be complete, Air Canada should operate on the same basis as any other air carrier providing service in Canada. Any company, Crown corporation or not, controlling 60% of the business, is in a position to squeeze out smaller companies if it wishes to do so. We would like some assurance that mechanisms will be put in place to prevent unfair competition by the larger carriers.

Deregulation will result in a flood of applications by companies attempting to license all sorts of aircraft. We are concerned that safety might be compromised in the rush to speed up competition and obtain the benefit of lower fares, etc. With increased licensing activity, Transport Canada will have to be more diligent on safety than ever before.

Road Transportation. Any effort towards deregulation of the road transport industry must involve deregulation on the provincial level also. The system we have at present is so restrictive that many provincial manufacturers will not market within the province, and extraprovincial manufacturers are not interested in any market other than the Avalon. The present system encourages high prices and poor service and suppresses the free-enterprise system. Allowing the market to determine what services are available can only improve the situation, whereas a continuation of the old system, while the rest of the country has the freedom to move, will be the death knell of our provincial trucking industry.

[Translation]

passera si les forces du marché n'ont pas l'incidence escomptée.

Notre autre préoccupation concerne les tarifs aériens après la déréglementation. Aux États-Unis, où la déréglementation s'est produite il y a déjà un bon moment, les tarifs ont diminué sur les routes les plus empruntées et ont augmenté sur les routes les moins populaires. *Aller sans entraves* propose que le nouvel organisme de réglementation soit habilité de passer les tarifs en revue après appel mais mentionne que l'interfinancement sera aboli. La chambre est en faveur du maintien du principe des tarifs uniformes. Il coûte déjà beaucoup plus cher de sortir de Deer Lake par avion que par un autre moyen de transport.

Même s'il n'en est pas question dans *Aller sans entraves*, il semble que Transport Canada était, au moment de sa publication, en pleine enquête sur la prise en charge des aéroports par les autorités municipales. La Chambre de *Deer Lake* est tout à fait contre ce genre de mesure parce que les administrations municipales, surtout des petites villes, n'ont pas les ressources nécessaires pour faire fonctionner un aéroport. Nous craignons que cela n'entraîne une réduction dans la qualité des services. Et comme les édiles municipaux changent tous les quatre ans, cela devrait entraîner énormément d'instabilité. Je pense que la structure actuelle est préférable pour *Deer Lake*.

Nous nous inquiétons beaucoup de ce que fera Air Canada, une société de la Couronne, dans le nouvel environnement déréglementé. Si nous voulons que la déréglementation soit totale, Air Canada devrait pouvoir fonctionner sur la même base que tous les autres transporteurs aériens qui desservent le Canada. Toute société, qu'il s'agisse d'une société de la Couronne ou non, qui détient 60 p. 100 d'un marché est en mesure de se débarrasser des petites sociétés si elle le souhaite. Nous aimerions avoir quelque assurance quant aux mécanismes qui seront instaurés pour empêcher les gros transporteurs de faire de la concurrence injuste.

La déréglementation devrait entraîner toute une avalanche de demandes de la part de sociétés qui veulent obtenir des permis pour toutes sortes d'aéronefs. Nous craignons que la sécurité ne souffre de l'accroissement de la concurrence et de la lutte pour obtenir l'avantage de tarifs moins élevés. Transport Canada devra faire preuve d'encore plus d'exigences que par le passé en matière de sécurité avec cette nouvelle charge de travail.

Le transport routier. Tout effort visant à obtenir la déréglementation pour l'industrie du transport routier nécessitera la déréglementation à l'échelle provinciale aussi. Le réseau est tellement restrictif que beaucoup de fabricants provinciaux ne vendent par leurs produits à l'intérieur de la province, et des fabricants de l'extérieur de la province ne sont pas du tout intéressés à d'autres marchés que celui d'Avalon. Le système actuel encourage des prix élevés et des mauvais services et empêche toute libre entreprise. Si on permet au marché de déterminer les services offerts, la situation ne pourra que s'améliorer. Mais si on maintient l'ancien système, même si le

[Texte]

Railways. Deregulation will almost certainly have an adverse effect on the continued operation of the railway on the Island of Newfoundland. Due to high financial losses in recent years, Canadian National has been seeking ways to discontinue the service altogether. With no statutory requirement to keep it running, CN will likely move quickly to abandon the service completely.

The Deer Lake Chamber supports the popular view that as long as an unprofitable service is maintained on the mainland, Newfoundland should be able to keep its railway also. Whilst we understand some of the problems, such as small population, incomplete service to all parts of the island, and empty freight cars on the back-haul, we believe it could be put to better use than it is at the moment.

Some of the present problems arise out of CN's apparent efforts to downgrade the service and thereby justify getting rid of it. If the railway could be taken over by an operator who would try to optimize the use of facilities and run an efficient operation, the subsidy required would be much less. Perhaps there is a role for the free-enterprise system to acquire and reorganize the services based exclusively on the practical needs of the people.

We do not see how getting rid of the railway will benefit either Deer Lake or the province. Many people feel it is necessary to have a railway to keep prices charged by other modes of transportation in line. If in the future the railway is not around as an alternative to move freight on the island, considerable attention will be required to keep the large trucking companies from gaining a monopoly.

Marine. The coastal service is very valuable to the scattered population of our province and protection must be maintained so that the service is not lost. However, the opening of the market to other carriers may lead to better and more comprehensive service which may reduce the need for government to subsidize as heavily.

Of course, the ferry service between the Island of Newfoundland and the mainland will continue to be a vital link. This service requires upgrading and will probably always require subsidy. Deregulation should not be permitted to affect this service adversely.

Conclusion. In general, the Deer Lake Chamber of Commerce supports the principle of deregulation with the proviso that special needs for some areas not be overlooked. There should also be a proviso for public input in the future. If problems are encountered concerning any aspect of transportation, there should be a prompt and efficient method of dealing with them. Public hearings for responses to the document

[Traduction]

reste du pays peut aller sans entraves, ce sera la mort de notre industrie provinciale du camionnage.

Les chemins de fer. Il ne fait aucun doute, dans notre esprit, que la déréglementation aura une incidence négative sur le maintien de nos activités ferroviaires à Terre-Neuve. En raison des pertes financières importantes des dernières années, le Canadien National cherche des moyens de mettre fin à ces services. S'il n'existe aucune disposition obligeant le CN à maintenir ses services, il est à craindre qu'il les supprimera encore plus rapidement.

La Chambre de commerce de *Deer Lake* partage l'opinion générale selon laquelle, tant que des services non rentables continueront d'exister dans les autres provinces, Terre-Neuve devrait pouvoir aussi conserver son chemin de fer. Même si nous comprenons certains des problèmes, comme la population peu nombreuse, les services incomplets offerts à toutes les régions de l'île, les wagons de marchandise vides sur le chemin du retour, nous pensons qu'il serait possible d'en améliorer l'utilisation.

En effet, certains des problèmes découlent des efforts que fait le CN pour diminuer ses services de manière à lui permettre d'en justifier l'abandon. Si notre chemin de fer était repris en main par une personne qui essaierait d'en optimiser l'utilisation et d'en promouvoir l'efficacité, je pense qu'il faudrait beaucoup moins de subventions. Il serait peut-être bon que, dans un système de libre-entreprise, ces services soient achetés et réorganisés en se fondant exclusivement sur les besoins pratiques de la population.

Nous ne voyons pas en quoi l'abandon des chemins de fer profitera à *Deer Lake* ou à la province. Nombreux sont ceux qui estiment nécessaire de maintenir le chemin de fer pour éviter que les autres transporteurs n'augmentent démesurément leurs tarifs. Si les chemins de fer ne sont plus disponibles comme moyen de transport de rechange pour expédier des marchandises à Terre-Neuve, il faudra faire bien attention d'empêcher les grosses sociétés de camionnage d'obtenir le monopole dans ce secteur.

Le transport maritime. Le service côtier est essentiel pour la population éparpillée de notre province et il doit être protégé pour en empêcher l'abandon. Toutefois, si d'autres transporteurs peuvent pénétrer le marché, il se peut que les services deviennent meilleurs et plus concurrentiels, ce qui pourrait entraîner une réduction des subventions importantes du gouvernement.

Bien entendu, le service de traversier entre Terre-Neuve et le continent continuera d'être un lien vital. Ce service nécessite des rénovations et ne pourra sans doute jamais se passer de subventions. Il ne faudrait pas que la déréglementation ait une incidence néfaste sur ce service.

Conclusion. En règle générale, la Chambre de commerce de *Deer Lake* appuie le principe de la déréglementation à condition qu'on n'écarte pas les besoins spéciaux de certaines régions. Il faudrait peut-être également prévoir l'apport du public à l'avenir. Si des problèmes surgissent concernant quelque aspect que ce soit des transports, il faudrait qu'il existe un moyen prompt et efficace de s'en occuper. Nous sommes en

[Text]

Freedom to Move are desirable, and we feel the chamber and the area it represents would benefit from a meeting with the Minister of Transport or his representative. Some matters can be dealt with better in discussion than through briefs or public hearings. Every area has its special needs and problems. We believe it is vital that our interests should be considered before major changes are made in the law.

We are prepared to support and encourage the free market system as applied to the transportation system as long as it works for us as well as the large population centres of Canada. If, however, it does not work, there must be the backing of legislation to see that we receive our right to travel as freely and economically as other citizens of this country.

To close, we have the following questions we would like answered:

1. What provision is there in the proposed legislation to guarantee us a reasonable level of transportation service?
2. What provision is there in the proposed legislation to guarantee us that we will not be subject to inequitable fare structures, routings, or scheduling?
3. What provision is there in the proposed legislation to prevent monopoly situations from defeating the principles of the free market system?
4. Is there any intention to allow the onus of safety monitoring to change from the MOT to the carriers themselves?
5. Will the deregulation of the federal aspect be co-ordinated with a similar deregulation of the provincial aspect to ensure fair and equal opportunity throughout the country?
6. When will the legislation be going to the House and at what point can we see it?
7. When can we have input into the formation of the legislation to ensure that our interests have been protected?

• 1050

Finally, there is an appendix which, as I mentioned earlier, reflects some of the views that were expressed at a public meeting we held.

After preparing our brief in response to Transport Canada's *Freedom to Move* document, the chamber's Transportation Committee received some feedback indicating concern by some members over anticipated problems that will develop due to deregulation of the airline business. Because the chamber will be the only body from Deer Lake making a presentation to the Standing Committee on Transportation, it was decided to call a public meeting so we could provide a broader spectrum of opinion from the Deer Lake area.

The meeting was held on Wednesday, November 20 with about 100 people participating. There was fairly good support for the chamber's position. Some people, including the mayor

[Translation]

faveur d'audiences publiques sur les réactions à *Aller sans entraves* et nous estimons que la Chambre de commerce et la région qu'elle représente ne pourrait que bénéficier d'une rencontre avec le ministre des Transports ou son représentant. Il y a des questions qu'il est beaucoup plus facile de régler dans des discussions que par le truchement de mémoires ou d'audiences publiques. Chaque région a ses besoins et ses problèmes spéciaux. Nous estimons essentiel que l'on tienne compte de nos intérêts avant d'apporter des modifications majeures à la loi.

Nous sommes disposés à appuyer et à encourager le système du libre marché dans le secteur des transports tant qu'il nous profite autant qu'aux grands centres du Canada. Si toutefois ce n'était pas le cas, il nous faudrait des lois pour veiller à ce que nous puissions exercer notre droit de voyager de manière aussi libre et économique que tout autre citoyen de ce pays.

En conclusion, nous voulons poser les quelques questions suivantes:

1. Quelles sont les dispositions de la loi actuelle qui nous garantissent un service raisonnable de transport?
2. Quelles sont les dispositions de la loi actuelle qui nous protègent contre toute injustice aux niveaux de la structure des tarifs, des routes ou des horaires?
3. Quelles dispositions doit-on prendre dans la nouvelle loi pour éviter que des monopoles ne viennent miner les principes du libre marché?
4. A-t-on l'intention de faire passer du ministère des Transports aux transporteurs eux-mêmes la responsabilité du contrôle de la sécurité?
5. La déréglementation dans le secteur fédéral s'accompagnera-t-elle d'une déréglementation parallèle dans le secteur provincial, afin d'assurer un système juste et équitable dans l'ensemble du pays?
6. Quand la loi sera-t-elle déposée à la Chambre, et quand pourrons-nous la voir?
7. Quand pourrons-nous participer à la formulation de la loi, afin de veiller à la protection de nos intérêts?

Enfin, en annexe, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous vous donnons un résumé des points de vue qui ont été exprimés lors de la réunion publique que nous avons organisée.

Alors que nous avons déjà rédigé notre mémoire en réponse au document de Transports Canada *Aller sans entraves*, le Comité des transports de la Chambre de commerce a su que certains membres étaient inquiets des problèmes que ne manquerait pas d'entraîner la déréglementation du secteur aérien. Comme la Chambre de commerce sera la seule organisation de Deer Lake à comparaître devant le Comité permanent des transports, nous avons décidé d'organiser une réunion publique, afin de pouvoir vous donner une idée plus représentative de ce que pensent les gens de Deer Lake.

La réunion a eu lieu le mercredi 20 novembre, et 100 personnes environ y ont participé. Le point de vue de la Chambre de commerce a été généralement assez bien reçu.

[Texte]

of Deer Lake, expressed concern over likely downgrading of service due to loss of jet flights, and two speakers were diametrically opposed to deregulation.

Mr. Tobin: On a point of order, Mr. Chairman.

Dr. Bloom, I wonder if I might suggest to you—and I think this is to your benefit as well as ours—that the chairman runs the committee on a very strict timeframe and if we could read the summary ourselves later and use your time that is remaining on questions . . .

Dr. Bloom: I would be very happy to do so. I would just like to say that we did assure the people who came to our meeting that their views would be heard so I would like to ask you to be sure to read that appendix.

Mr. Tobin: I can assure you that it will be read and it will be attached to the record of the proceedings of the committee.

Dr. Bloom: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Dr. Bloom. As regards your questions at the end of your brief, I take this upon myself: I would hope with the preliminary report this committee will be making and with the draft legislation coming in that your questions, either in whole or in part, should be answered.

Dr. Bloom: Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I thank Dr. Bloom for allowing us this time. Unfortunately, the way the committee system works with the many witnesses we are hearing, if you had read all of your brief then we would have had very little time for questions, and I think it is a brief that gives genesis to many questions.

With respect to your questions at the end of the brief, Dr. Bloom, we do not know the answers either because the legislation has not been brought before this committee and I assume will not be until sometime in January. We will attempt as part of the process to ensure that as much as possible organizations and groups can have a look at that legislation and comment on it before we go through it clause by clause.

I just want to focus on the air side of your brief. You said in your presentation that this is where your real expertise lies.

You indicate that you believe some provision must be made to protect smaller communities, rural regions, etc., that have a heavy dependence on air service. You point out, as did the other witnesses this morning, that in the province of Newfoundland we do not have rail passenger service. We do not have a competitive bus service; that is, we only have one. We are very dependent upon air transportation. You say that there must be some provision to ensure that public input is available in the future as the effects of deregulation unfold.

But you are aware that under the proposals contained in *Freedom to Move* entry and exit of airlines, practically at will,

[Traduction]

Certaines personnes, parmi lesquelles le maire de Deer Lake, ont dit craindre une dégradation des services à la suite de l'interruption des vols par avion à réaction, et deux intervenants étaient tout à fait opposés à la déréglementation.

M. Tobin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Monsieur Bloom, permettez-moi de vous dire—et c'est autant à votre avantage qu'au nôtre—que le président est très ferme sur l'horaire, et si nous pouvions lire le résumé nous-mêmes tout à l'heure, et consacrer le temps qui nous reste aux questions . . .

M. Bloom: J'en serais très heureux. Je tiens seulement à vous dire que nous avons promis aux gens qui sont venus à notre réunion que nous nous ferions leur porte-parole, et je vous prierais donc de bien vouloir lire l'annexe.

M. Tobin: Je puis vous assurer que nous la lirons, et qu'elle sera annexée au compte rendu du Comité.

M. Bloom: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Bloom. Pour ce qui est des questions que vous posez à la fin de votre mémoire, je me permets de vous dire ceci: j'espère que vous trouverez vos réponses, du moins en partie, dans le rapport préliminaire que nous allons rédiger ainsi que dans l'ébauche du projet de loi qui doit paraître bientôt.

M. Bloom: Merci.

Le vice-président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je remercie M. Bloom de nous laisser le temps de poser des questions. Malheureusement, le système des comités est tel qu'avec le grand nombre de témoins que nous devons entendre, si vous nous aviez lu tout votre mémoire, nous n'aurions eu que très peu de temps pour les questions, et j'estime que votre mémoire en suscite beaucoup.

En ce qui concerne les questions que vous posez à la fin du mémoire, monsieur Bloom, nous ne pouvons vous répondre, car le Comité n'a pas encore reçu le projet de loi, et je suppose que nous ne le recevrons pas avant janvier. Nous essaierons de donner au plus grand nombre possible d'organisations et de groupes la possibilité d'étudier le projet de loi et de nous donner leur réaction, avant l'étude article par article.

Je voudrais que nous parlions principalement de la partie de votre mémoire qui porte sur le transport aérien. Vous avez dit que c'est votre domaine de compétence.

Vous avez dit que, d'après vous, il faut prendre les dispositions nécessaires pour protéger les petites localités, les régions rurales, etc., qui sont fortement tributaires des services aériens. Vous faites remarquer, comme l'ont fait d'autres témoins ce matin, que Terre-Neuve n'a pas de service ferroviaire passagers. Il n'y a pas non plus de concurrence dans les services d'autocar, puisqu'il n'y a qu'une seule société. Nous sommes donc fortement tributaires du transport aérien. Vous dites qu'il faudra permettre au public d'exprimer son opinion à l'avenir, à mesure que nous comprendrons les effets de la déréglementation.

Mais vous savez que d'après les propositions d'*Aller sans entraves*, les sociétés pourront entrer et sortir du marché

[Text]

will be permitted. In other words, 60 days' notice is all that is required, with no appeal procedure. In other words, an airline that wants to leave your community simply leaves and you do not have anybody to appeal to. The only provision for review is some suggestion that there will be a re-examination of the effects of deregulation five years down the road. So in five years, after whatever has happened to you during the five years, we would have a look at the impact on the country and at that point decide what remedial measures ought to be taken.

Is that a satisfactory arrangement for you, or are you suggesting, as we heard earlier this morning, that some kind of continuity in so far as regulation is concerned and in so far as the public's ability to make comment on the impact of deregulation is concerned be maintained by some version of the CTC or whatever the case might be?

• 1055

Dr. Bloom: We have had some experience with both regulation and deregulation. About five years ago an attempt was made by our only air carrier, EPA, who was in a monopoly situation, to withdraw their service from Deer Lake Airport. The town got together and put a brief in front of the CTC which indicated that there were 100,000 passengers who wished to travel through our airport. The CTC felt that was sufficient justification to order the carrier to continue its service. The question asked most frequently now is: What happens when that order goes by the board? Are we going to lose that service altogether?

We have had some experience with deregulation, also. While EPA was formerly the only carrier, we now have a second carrier which operates a turbo-prop service from our airport and which is doing quite well. They are pleased with their traffic figures and are integrating quite well with the jet service. They are picking up smaller passenger loads at times of day when we do not generate the traffic. They are not significantly affecting the traffic that our major jet carrier is able to handle. There has always been an excess of traffic, an overcapacity that has been supplied.

We are also hearing a lot about a second turbo-prop service that is starting up. We are reasonably confident that the sort of traffic we have and we hope to generate in the future is sufficient to maintain a level of service which is adequate for our needs.

We are, however, concerned about two major things. One concern is that there already appears to have been moves on the part of the major carriers, both CP and Air Canada, to take positions of equity in these smaller carriers, calling them feeder lines, and to integrate their service with theirs. At the moment, my understanding is that the proposals are for us to be able to buy a CP ticket on the feeder line which will take us right through to Toronto and the fares will be structured so that there is no penalty for doing so. You can travel either by turbo-prop or jet aircraft to Halifax and pick up the jet to points west.

The concern that underlies this is if we have three operators where there formerly was one, is there going to be some

[Translation]

pratiquement à volonté. Autrement dit, il leur suffira de donner un préavis de 60 jours, sans possibilité d'appel. Cela veut dire que si une compagnie aérienne désire abandonner votre localité, elle peut le faire sans autre forme de procès, et sans que vous puissiez interjeter appel. Le seul examen que l'on se propose de faire est un examen sur les effets de la déréglementation dans cinq ans. Dans cinq ans donc, quoi qu'il vous soit arrivé dans l'intervalle, nous examinerons les conséquences qu'aura eues la déréglementation sur le pays, et nous déciderons à ce moment-là des mesures correctives à prendre.

Cela vous satisfait-il, ou pensez-vous, comme on nous l'a suggéré ce matin, que nous devons garder un organisme comme la CCT, ou quelque chose du genre, pour assurer le contrôle sur la réglementation restante et permettre au public d'exprimer son point de vue sur les conséquences de la déréglementation?

M. Bloom: Nous avons fait l'expérience tant de la réglementation que de la déréglementation. Il y a environ cinq ans, EPA, qui était le seul transporteur à desservir l'aéroport de Deer Lake a voulu se retirer. La ville s'est organisée et a présenté un mémoire à la CCT, indiquant que 100,000 passagers désiraient utiliser notre aéroport. La CCT a estimé que c'était suffisant pour donner l'ordre au transporteur de maintenir le service. La question que l'on se pose le plus souvent maintenant est la suivante: qu'advient-il lorsque cet ordre ne sera plus valable? Allons-nous perdre le service?

Nous avons également fait l'expérience de la déréglementation. Alors qu'EPA était autrefois le seul transporteur à Deer Lake, nous en avons maintenant un autre qui offre un service par avions à hélices, avec succès. La compagnie est satisfaite du nombre de passagers transportés et elle complète très bien le service d'avions à réaction. Elle transporte de plus petits groupes de passagers, pendant les heures creuses de la journée, sans incidence marquée sur le trafic du principal transporteur. La demande a toujours été excédentaire à la capacité de service.

On parle aussi beaucoup de lancer un deuxième service d'avions à hélices. Nous sommes certains de pouvoir maintenir à l'avenir une demande suffisante pour justifier un niveau de service adapté à nos besoins.

Deux choses cependant nous inquiètent. Il semble que les principaux transporteurs, CP et Air Canada, aient déjà fait des démarches pour prendre des participations dans les petites compagnies de transport qu'ils considèrent comme des lignes de raccordement, dans le but d'intégrer ces dernières à leur réseau. Si j'ai bien compris, d'après les propositions actuelles, nous pourrions acheter un billet de CP auprès d'une compagnie de raccordement, pour aller jusqu'à Toronto, et sans être pénalisé pour autant. Nous pourrions nous rendre par avion à hélices ou à réaction jusqu'à Halifax, et prendre de là un jet en direction de l'Ouest.

Ce qui nous inquiète dans cette proposition, c'est que s'il y a trois transporteurs là où il n'y en avait auparavant qu'un seul,

[Texte]

possibilité in the future that they will not be able to maintain the profit margins they require to keep going and we are going to see some decay in the amount of service we get? If there is a decay in the amount of service, is it going to fall to such a level that it will not service us? This is something we have experienced in the past. During the labour problems EPA had, our service was reduced to almost nothing. We had a service at one time where we could get to St. John's in the morning and come back in the evening. The jet carrier now takes us to St. John's in the afternoon and for practical purposes it is necessary to spend two nights in St. John's in order to complete a day's business.

Mr. Tobin: Dr. Bloom, you point out that EPA has already been through the exercise where a carrier, in this case, EPA, attempted to pull out of an airport. It was only through the intervention of the CTC's decision that there were two distinct catchment areas in western Newfoundland that the service was retained by order of the CTC in Deer Lake. I would only conclude, given the proposed changes, that unless there is some amendment along the lines you recommend, even though there is a separate catchment area, as recognized by the CTC in Deer Lake, there would be nobody to stop EPA from pulling out if they should decide to do so—and no review for five years under the current guidelines.

Dr. Bloom mentioned his concern that not only were new feeder routes working in conjunction with larger carriers in terms of scheduling, but the larger carriers were taking an equity position in these new feeder operations. Are you suggesting that in an era of deregulation if you have that kind of integrated operation between the larger carriers and the feeder routes we could end up with monopoly situations and therefore no real competition, in free market terms, no incentive to maintain lower prices? In western Canada we had a sworn affidavit placed before us by one witness saying that non-aggression pacts have been signed between major carriers and some of the smaller airlines, the net result being the creation of a cartel or monopoly-type situation.

• 1100

Is that a concern of yours? What do you expect air fares are going to do in rural areas with a user-pay concept being applied?

Dr. Bloom: It is of great concern. Obviously our support of deregulation is on the basis of the free-enterprise system; and the free-enterprise system does not work when monopolies are present. The saving grace that we see in the overall philosophy is that if we are supplied by a carrier who is not supplying sufficient service, there is the opportunity for somebody else to go in there and provide service to those people who are not receiving it now.

However, the question arises, what type of service are you able to achieve? If Air Canada, for instance, and CP Air have the exclusive right to carry people from Newfoundland to all destinations, we then are reliant on them to provide us with a

[Traduction]

risquent-ils à l'avenir de ne pas pouvoir maintenir une marge de profits suffisante, et cela risque-t-il d'entraîner une dégradation des services? Si le service diminue, peut-il diminuer au point de ne plus nous être utile? C'est déjà arrivé par le passé. La dernière fois qu'EPA a eu des problèmes avec les syndicats, le service a pratiquement été annulé. Autrefois, nous pouvions aller à Saint-Jean le matin et revenir le soir. Le jet nous emporte maintenant à Saint-Jean l'après-midi, et il faut y passer deux nuits pour avoir une journée d'affaires complète.

M. Tobin: Monsieur Bloom, vous faites remarquer qu'il est déjà arrivé qu'un transporteur, EPA en l'occurrence, cherche à mettre fin au service dans un aéroport. Ce n'est que grâce à l'intervention de la CCT, laquelle a décidé qu'il y avait deux zones de ramassage distinctes dans l'ouest de Terre-Neuve, que Deer Lake a pu garder son service aérien. On ne peut qu'en conclure qu'avec les changements proposés, si nous n'adoptons pas des amendements du genre de ceux que vous recommandez, rien ni personne ne pourra empêcher EPA d'abandonner Deer Lake si elle en décide ainsi, bien que la CCT ait jugé que Deer Lake constituait un centre de ramassage distinct; et d'après ces propositions, il n'y aura pas d'examen de la situation avant cinq ans.

M. Bloom a dit qu'il était inquiet de voir que non seulement les compagnies qui desservent les lignes auxiliaires collaborent avec les grands transporteurs au niveau de l'horaire, mais de voir aussi que ces grands transporteurs prennent des participations dans ces petites compagnies. Voulez-vous dire par là que dans un environnement déréglementé, si les grands transporteurs et les compagnies auxiliaires intègrent leurs opérations, nous pourrions aboutir à une situation de monopole, où il n'y aurait donc plus véritablement de concurrence, telle qu'on l'entend dans un marché libre, plus d'incitation à maintenir des bas prix? Un témoin que nous avons entendu dans l'ouest du pays nous a remis une déclaration faite sous serment, disant que les principaux transporteurs et certaines petites compagnies avaient signé des pactes de non-agression, ce qui revenait en fait à la constitution d'un cartel, ou d'un monopole.

Cela vous inquiète-t-il? Qu'advient-il, d'après-vous aux tarifs aériens dans les régions rurales lorsqu'on appliquera le principe des prix compensatoires?

M. Bloom: Cela nous inquiète énormément. Bien entendu, nous appuyons la déréglementation, dans un esprit de libre-entreprise. Mais la libre-entreprise ne peut pas fonctionner s'il y a des monopoles. Ce qui nous permet d'avoir espoir en la réussite du principe général, c'est que, si les services offerts par un transporteur sont insuffisants, quelqu'un d'autre pourra venir combler le vide.

Il faut cependant se demander quel niveau de service on peut atteindre? Si par exemple Air Canada et CP ont les droits exclusifs sur le transport des passagers de Terre-Neuve vers toutes les destinations, nous dépendrons d'eux pour un niveau

[Text]

level of scheduling which they feel is suitable for us; and if we are not happy with it, whatever is left over, we have to go out and try to market our airport to other operators. If the policy of these larger companies is to take over all other operations, then we do not have anybody to fall back on. We are likely to find ourselves in the situation that was mentioned in the Corner Brook brief, where we are flying around in King Airs, which, again, is quite unsuitable for the type of traffic we have.

• 1105

It also applies very much to the road transportation system. At the moment, the road transportation system is regulated in such a way that carrying goods from east to west across the island is almost exclusively the right of several large companies, which will move your goods when they damn well feel like it and when they are good and ready and when they have the space. If you want to get goods moved to a particular small town along the way, you have to rely on the major carrier having room and the time to move your goods to a large city, then individual carriers who are licensed to carry just between individual towns. It is not unusual for goods to be shipped from St. John's by one of either two modes, rail or road. If it comes by rail, we have to wait for a boxcar to be filled. It is then taken to Deer Lake, via Corner Brook, which is 50 kilometres past Deer Lake, having passed right through our town. We then have to wait for the person who has the licence to carry the goods from Corner Brook to Deer Lake, in order to receive it. That can often take 10 days or 2 weeks for a 450-mile journey.

The same rationale applies to entire road transportation. They will take the goods to Corner Brook, and then you have to wait for someone to bring them back. If you are in the unfortunate position of being a manufacturer on the Island of Newfoundland, and you want to move your goods around, you cannot get a licence to do it. You have to wait for one of the other companies to move your goods for you.

Mr. Tobin: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much sir. Thank you Mr. Tobin. Mr. Benjamin, the chairman relies on your brevity and conciseness.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as usual I will be.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Gentlemen, thank you for your brief. I sense here that while you are all for the free-enterprise system, you do not want an unfettered one. What you are really saying is, we are going to need a fairly large measure of a regulated free enterprise system in transportation.

If you are fully in support of freedom to move, you cannot have it both ways. If you are fully in support of *Freedom to Move* and a deregulated environment, now that is unfettered free enterprise. They will have a right to merge, make acquisitions, go bankrupt, monopolize, come in and leave whenever they feel like it, and it is inevitable that you will lose your jet service, and you will add three, four, five fly-by-night

[Translation]

de service qu'ils jugeront adéquat; et si nous n'en sommes pas satisfaits, ce sera à nous d'essayer d'attirer d'autres transporteurs à notre aéroport. Si les grandes compagnies ont pour politique de prendre des parts majoritaires dans tous les petits transporteurs, nous ne saurons plus vers qui nous tourner. Nous risquons de nous trouver dans une situation comme celle qu'ont mentionnée les gens de Corner Brook, qui doivent dépendre de King Airs, ce qui n'est pas du tout satisfaisant pour le genre de trafic que nous avons.

C'est vrai également du système de transport routier. La réglementation actuelle des transports routiers est telle que le transport des marchandises d'est en ouest, sur l'Île, est presque exclusivement réservé à quelques grandes entreprises, qui prennent nos chargements quand bon leur semble, quand cela les arrange et qu'ils ont la place. Si vous voulez envoyer des marchandises dans une petite ville sur le trajet, vous devez attendre que l'un des grands transporteurs ait la place et le temps d'emmener vos marchandises dans une grande ville, ou des petits transporteurs ont des licences pour le transport entre les petites villes. Il n'est pas rare que des marchandises nous soient expédiées de Saint-Jean par rail ou par route. Si elles viennent par rail, nous devons attendre qu'il y en ait assez pour remplir un wagon. Les marchandises arrivent ensuite à Deer Lake puis à Corner Brook, qui est 50 kilomètres plus loin, après avoir traversé notre ville. Nous devons attendre que le transporteur licencié pour le transport entre Corner Brook et Deer Lake puisse nous les acheminer. Il faut souvent compter 10 jours à 2 semaines pour couvrir une distance de 450 milles.

Et cela est vrai de l'ensemble des transports routiers. Les marchandises sont acheminées vers Corner Brook, et nous devons ensuite attendre que quelqu'un nous les ramène. Si vous avez la malchance d'avoir une fabrique sur l'île de Terre-Neuve, et si vous voulez expédier vos marchandises, vous ne pouvez pas obtenir de permis pour le faire vous-même. Vous devez attendre qu'une autre entreprise puisse le faire pour vous.

M. Tobin: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur. Merci, monsieur Tobin. Monsieur Benjamin, le président compte sur votre brièveté et votre concision.

M. Benjamin: Monsieur le président, comme d'habitude.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Messieurs, je vous remercie de votre exposé. J'ai l'impression que vous êtes tous en faveur de la libre-entreprise, mais pas sans restriction. Ce que vous dites en fait, c'est que dans le secteur des transports, la libre-entreprise devra être réglementée dans une assez large mesure.

Vous ne pouvez jouer sur deux tableaux en même temps. Si vous appuyez pleinement *Aller sans entraves* et si vous êtes pour un secteur déréglementé, vous aurez véritablement une situation de libre-entreprise. Il y aura des fusions, des prises de contrôle, des faillites, des monopoles, des entrées et sorties à volonté, et vous perdrez inévitablement votre service jet, qui sera remplacé par trois, quatre, cinq transporteurs irresponsa-

[Texte]

operators in and out of Deer Lake, taking turns going broke. Fractionalizing a small market into a number of companies is economic suicide, is it not? Is this not all in the cards in an unregulated regime?

Dr. Bloom: I think you have pointed out the crux of the problem we have in dealing with a document like this. We have both positive and negative views. Our feeling was that there is no point in sitting on the fence and expressing both points of view, without tendering an opinion.

This document represents a philosophy, and a philosophy is just that. The application of the philosophy is the important issue. When it comes to the principle of deregulation, as applied to the majority of Canadians, I think it will work very well. What we are saying is that there is a minority of Canadians affected by this legislation, where it may not work so well.

We are prepared to support deregulation if it works, but we want to be sure we are protected in the legislation if it does not, because if it does not work for us and does work for everybody else, it means we are left out in the cold.

• 1110

Mr. Benjamin: Would you think there would be a tendency that the areas in Canada such as yours—and there are many of them—would, even with safeguards in the legislation... then you have one regime in the large market lucrative routes by any mode of transportation in the deregulated environment, and yours becomes a regulated one—or it is being subsidized because there will be no room for cross-subsidization? It sort of sounds as if the reverse has been going into place here; socialism for the big areas and free enterprise for the small. Are you not caught in a terrible dilemma?

Many places in the United States larger than yours lost their jet service. You not only have to change planes now, you have to change airlines two or three times if you are going any distance.

Dr. Bloom: My response to that would be, we are who we are. We recognize that we are a small population and we realize our economic base is very small and our relative contribution to the economy of this country is small. We also recognize that we have a right to be where we are and we have a right to benefits which other Canadians have.

I am speaking more personally than on behalf of the chamber here, because perhaps this was not something we covered in depth. But my feeling is we have a contribution to make to this country and in order for us to make that contribution, we must be dealt with as fairly and equitably as anybody else in the country.

If the policy of the government is to eliminate all areas in the country which are not profit-making, then certainly the ignoring of their special needs is one way to go about it. But I do not believe that is the intention of the government and I do

[Traduction]

bles qui feront faillite l'un après l'autres. Partager un petit marché entre plusieurs compagnies, c'est du suicide économique, n'est-ce pas? N'est-ce pas ce que nous réserve la déréglementation?

M. Bloom: Je crois que vous avez très bien fait ressortir le problème que nous pose un document comme celui-ci. Nos réactions sont à la fois positives et négatives. Nous avons jugé qu'il n'était pas très utile de rester assis entre deux chaises, d'exprimer les deux points de vue, sans prendre partie.

Ce document expose une philosophie, et la philosophie reste théorique. C'est l'application des principes qui compte. Et je pense que le principe de la déréglementation sera très positif pour la majorité des Canadiens. Nous rappelons simplement que pour une minorité de Canadiens, cette nouvelle loi pourrait bien être moins avantageuse.

Nous sommes prêts à appuyer la déréglementation si elle est efficace, mais nous voulons nous assurer que, dans le cas contraire, la loi nous offre une protection, car si la déréglementation n'est pas bonne pour nous et qu'elle est bonne pour tous les autres, nous n'aurons aucun recours.

M. Benjamin: Pensez-vous que la tendance serait que les régions du Canada comme la vôtre—et elles sont nombreuses—seraient, en dépit des mesures de protection prévues par la loi... Vous auriez alors un régime pour les routes lucratives des grands marchés par n'importe quel mode de transport en contexte de déréglementation, alors que le vôtre serait réglementé... Ou est-il subventionné parce qu'il n'y a plus de place pour l'interfinancement? Il semble que c'est plutôt le contraire qui se produit ici: socialisme pour les grandes régions et libre entreprise pour les petites. N'êtes-vous pas enfermé dans un dilemme terrible?

De nombreuses villes des États-Unis plus grandes que la vôtre ne sont plus desservies par les avions à réaction. Maintenant, il faut non seulement changer d'avion, mais aussi changer deux ou trois fois de ligne aérienne si la destination est le moins éloignée.

M. Bloom: Nous sommes ce que nous sommes. Nous reconnaissons que notre population est petite, notre base économique, très restreinte, et notre contribution relative à l'économie du pays, faible. Nous reconnaissons aussi que nous avons le droit d'être où nous sommes et que nous avons droit aux mêmes avantages que les autres Canadiens.

Je parle davantage pour moi-même qu'au nom de la Chambre, car c'est peut-être là une chose dont nous n'avons pas discuté de façon approfondie. Je crois que nous avons quelque chose à apporter au pays, et pour que nous puissions le faire, il faut qu'on nous traite de façon juste et équitable, comme n'importe quel autre groupe de Canadiens.

Si le gouvernement a pour politique d'éliminer toutes les régions du pays qui ne sont pas rentables, il peut certes y arriver en fermant les yeux sur leurs besoins spéciaux. Mais je ne crois pas que ce soit là l'intention du gouvernement et je ne

[Text]

not believe the people who live in these areas will allow them to do so.

The reason I am here today is to express our concern that we should be protected in some way under the proposed legislation. I have not the expertise to suggest exactly the method which should be used, but I intend—and my chamber intends and the town intends and the region intends—to keep a very close eye on what is happening here and to be absolutely sure our interests are looked after under the proposed legislation.

Mr. Benjamin: One of the ways of a community to attract businesses and industry, large or small—one of the prerequisites is for the community to be well served in transportation. Is it not also inevitable under deregulation that it is going to be more difficult for isolated or smaller communities to attract new business, new industry or manufacturing and processing, because of the inadequacy of an air service or a trucking service?

Dr. Bloom: This is true to some extent, but it depends on what you are trying to sell. One of Newfoundland's greatest problems is that it really has not made use of its resources, and there is a large movement now to make use of those resources.

There is considerable prospecting going on. There is the possibility of a very large mining operation being set up nearby. We have also been looking at marketing our airport from the point of view of freight haulage—again, looking at fresh fish—but there are also other possibilities.

We have a tremendous potential for tourism. We have the most beautiful park; we have the most attractive scenery in Newfoundland and probably in Atlantic Canada; we have an excellent skiing facility in Corner Brook—but we have a marketing problem. The correct moves have not been made in the past to market this correctly. The moves are currently being made in order to do so and for us to derive some benefit from this, we must have a transportation system that works.

I would emphasize that working on such a principle, the very fact that we are trying to market it and we are trying to attract people to the area should work with deregulation. The fact that more people want to travel on the routes and that we are able to set up and have special flights to accommodate ski parties and such-like will increase the business at the airport.

At the same time, the Ministry of Transport is restructuring their MOT as it applies to the management of airports, and it has already been expressed to us by the airport manager that they are very interested in selling the airport. As a chamber, we are very interested in picking up on that. We want to see the whole area turned into profit, but without a good transportation system there is no way we can do it.

[Translation]

crois pas que les personnes qui vivent dans ces régions le laisseront faire.

Si je suis là aujourd'hui, c'est pour exprimer nos préoccupations au sujet de la protection que la loi proposée devrait nous assurer. Je ne suis pas compétent pour proposer exactement la méthode qu'il faudrait utiliser, mais j'ai l'intention, tout comme la Chambre et la ville et la région, de surveiller de près ce qui se passe ici et de nous assurer à tout prix que la loi proposée protégera nos intérêts.

M. Benjamin: Une façon pour une collectivité d'attirer les entreprises et les industries, grandes ou petites... Une des conditions préalables est que la collectivité soit bien desservie par les réseaux de transport. N'est-il pas inévitable également, dans le cadre de la déréglementation, qu'il soit plus difficile pour les collectivités isolées ou petites d'attirer de nouvelles entreprises, de nouvelles industries manufacturières et de transformation ou autres, à cause de la mauvaise qualité du service aérien ou routier?

M. Bloom: C'est vrai dans une certaine mesure, mais cela dépend de ce que vous essayez de vendre. Un des plus grands problèmes de Terre-Neuve est qu'elle n'a pas réellement exploité ses ressources. Et il existe maintenant un mouvement fort en vue de l'utilisation de ces ressources.

A l'heure actuelle, il y a des activités d'exploration assez importantes. Il se peut qu'on mette sur pied non loin d'ici une très importante exploitation minière. Nous avons aussi étudié la possibilité de commercialiser les capacités de transport de fret de notre aéroport—encore une fois, nous explorons de nouvelles avenues—mais il y a aussi d'autres possibilités.

Nous avons un potentiel touristique extraordinaire. Nous avons le plus beau parc; nous avons les plus attrayants paysages de Terre-Neuve et probablement de toutes les provinces de l'Atlantique; nous avons d'excellentes pistes de ski à Corner Brook—mais nous avons un problème de commercialisation. Nous n'avons pas, dans le passé, fait ce qu'il fallait pour bien commercialiser ces atouts. À l'heure actuelle, nous faisons le nécessaire, mais pour tirer certains avantages de ces ressources, nous devons avoir un réseau de transport qui fonctionne bien.

Je voudrais souligner qu'en partant de ce principe, le fait même que nous tentons de commercialiser nos installations et que nous essayons d'attirer des gens vers la région devrait aller de pair avec la déréglementation. Le fait qu'un plus grand nombre de personnes veulent utiliser les routes et que nous sommes capables d'organiser et d'offrir des vols spéciaux pour les groupes de skieurs ou autres augmentera l'achalandage de l'aéroport.

En même temps, le MDT est en train de restructurer les fonctions qui s'appliquent à la gestion des aéroports, et le directeur de l'aéroport nous a déjà confié que le ministère souhaiterait bien vendre l'aéroport. En tant que Chambre de commerce, cela nous intéresse vivement. Nous voulons que toute la région devienne rentable, mais à moins d'un bon réseau de transport, cela est impossible.

[Texte]

• 1115

Mr. Mantha: On page 2 you say:

We would like to be assured that the public travelling through our airport is protected by a guaranteed minimum service.

What are you getting now? Are you getting once-a-day or twice-a-day? I am surprised that you are actually... with a little town of 5,000, you must be fortunate to be getting jet service into your area.

Dr. Bloom: We are a town of 5,000, but we serve a much larger area. We serve the entire Northern Peninsula of Newfoundland. We carry a large proportion of the travelling public through from Corner Brook as well as points up to 100 or 150 miles east of us.

The point about the level of service is that at the moment we have a level of service which frankly is quite well tailored to the type of traffic that goes through. It is certainly improved by the addition of the turbo-prop service. The nature of the service provided by the jet carrier is related to the type of aircraft they have. It is a problem for jet aircraft to cover the smaller routes, because they burn a lot of fuel getting up to height and then they glide down again. That is an uneconomic way to operate a jet. We envision that the service will change and that the jet will carry us over the longer routes, such as Deer Lake-Halifax, and the turbo-props will serve not only the present communities but a number of other communities which are in the process of having small runways built.

We also carry a fair amount of traffic to Labrador. Labrador in particular, I note, is not represented here. They are one of these peoples who rely entirely on an air service to eat. After freeze-up there is no other way to get into these communities. If they do not have a reasonable level of air service, they are just not going to be able to get their supplies in. At the moment most of the supplies are carried by coastal boats. If you want fresh fruit or fresh meat or any perishables, they have to be flown in.

Mr. Mantha: Do the airlines get grants?

Dr. Bloom: The government covers a lot of it at the moment.

Mr. Mantha: Are they huge subsidies?

Mr. Tobin: No.

Dr. Bloom: I do not know the level of subsidization at the moment.

I should also note that one of the turbo-prop airlines has applied for a licence to supply a lot of the coastal Labrador towns, and I imagine they will be mixing freight with passenger service on those runs.

[Traduction]

M. Mantha: À la page 2, vous dites:

Nous voulons être assurés que les personnes en transit dans notre aéroport aient la garantie d'un service minimum.

Qu'avez-vous présentement? Un vol une ou deux fois par jour? Cela me surprend... Pour une petite ville de 5,000 personnes, vous en avez de la chance d'avoir des avions à réaction dans votre région.

M. Bloom: Notre ville ne compte que 5,000 habitants, mais nous desservons une région beaucoup plus grande. Nous desservons l'ensemble de la péninsule nord de Terre-Neuve. Nous transportons une grande proportion du public voyageur arrivant de Corner Brook et d'autres endroits situés à 100 ou 150 milles à l'est.

Le point que nous voulons faire ressortir, c'est qu'à l'heure actuelle, le niveau de service est franchement assez bien adapté à notre genre de trafic aérien. Il est certainement amélioré par l'ajout du service par avion à turbopropulseur. La nature du service assuré par les avions à réaction est fonction du type d'avion. Il est difficile pour les avions à réaction de desservir les routes moins longues, car il faut beaucoup de carburant pour prendre de l'altitude, puis amorcer presque tout de suite la descente. Ce n'est pas une façon rentable d'exploiter un avion à réaction. Nous prévoyons que le service changera et qu'on utilisera les avions à réaction pour les routes plus longues, comme le trajet Deer Lake-Halifax, et que les avions à turbopropulseur desserviront non seulement les localités actuelles, mais un certain nombre d'autres localités qui sont en train de construire de petites pistes d'atterrissage.

Nous avons aussi un trafic considérable à destination du Labrador. Je note que le Labrador, en particulier, n'est pas représenté ici. C'est une des régions du pays qui est totalement à la merci du service aérien pour sa subsistance. Après le gel, il n'y a pas d'autres façons d'atteindre ces localités. Si elles n'ont pas un niveau raisonnable de service aérien, il leur sera impossible de s'approvisionner. En ce moment, la plupart des provisions sont transportées par caboteurs. Mais les fruits frais ou la viande fraîche et les autres denrées périssables doivent être transportées par avion.

M. Mantha: Les compagnies aériennes ont-elles des subventions?

M. Bloom: Le gouvernement subventionne une bonne partie des activités à l'heure actuelle.

M. Mantha: Ces subventions sont-elles énormes?

M. Tobin: Non.

M. Bloom: Je ne connais pas le niveau des subventions à l'heure actuelle.

Je voudrais faire remarquer qu'une des lignes aériennes utilisant les avions à turbopropulseur a demandé un permis pour approvisionner un grand nombre des villages côtiers du Labrador. Je suppose qu'elle combinera le transport de fret et le transport de personnes sur ces vols.

[Text]

Mr. Mantha: How are your fares, or rates? Are they considered high? The reason I ask this is if they are getting subsidies and if they are just the one airline going in, there is a possibility in deregulation there would be competition. If government is to subsidize, I am for having two pricing or three bidding on it, to give the guaranteed service so that the taxpayers . . . we are tired of subsidizing everything. I think it is only fair that it should be thrown out to the lowest tender, before they receive the subsidy. That is competition.

Dr. Bloom: The problem with perishables is that their cost compared with their weight is quite different. If you want to carry a load of oranges up to Labrador, you end up paying \$2 an orange because they take up a lot of volume and they are quite heavy. So it is a little difficult to see how exactly that would fit into a regular service. There would obviously have to be some compensation to allow them to carry such goods at affordable rates. I know already . . .

Mr. Mantha: Is that the same carrier that is doing it now?

Dr. Bloom: I think so.

Mr. Mantha: Then they would be in the competition for the lowest tender for the subsidy.

Dr. Bloom: Yes.

Mr. Mantha: The format would be there.

I think you mentioned a while ago, if I am correct, that you might have to stay over two nights to do a day's work in a certain area. I am surprised . . . you are catching me in two ways there.

• 1120

On the one hand you are criticizing that you are staying in an area for two nights to do one day's work, and you seem to be satisfied with the service you are getting. You are scared about losing service. I do not think you should be scared of losing a service. By putting bids out for the service you are going to get better hours. Like now, every time you get up at 6 a.m. and you have to be there and you have to be here . . . I mean, they were doing you one heck of a favour when the contract was given to this airline, for example.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, on a point of information, there is no subsidy paid to the airline.

Mr. Mantha: You told me a while ago there was.

Mr. Tobin: No, there is not.

Mr. Mantha: Then was it not open to competition or they just go after the one airline. I come from a remote area as well, and we are in the same position. I come from an area of 5,000, and it does the whole north on the run. Basically, you have to get up at 6 a.m. because CP said . . . They said you have to service that area. It was forced upon us. In other words, here, do as you like.

[Translation]

M. Mantha: Comment sont vos tarifs? Sont-ils élevés? Si je vous le demande, c'est que si cette ligne aérienne obtient des subventions et qu'elle est la seule à assurer le service dans la région, la déréglementation pourrait bien amener de la concurrence. Si le gouvernement doit subventionner le transport aérien, je serais en faveur d'un appel d'offres, pour garantir le service afin que les contribuables . . . Nous en avons marre de tout subventionner. Je crois qu'il serait juste d'accorder le permis au moins-disant, avant d'offrir la subvention. C'est cela, la concurrence.

M. Bloom: Le problème dans le cas des denrées périssables, c'est qu'il n'y a aucun rapport entre leur coût et leur poids. Transportées jusqu'au Labrador, les oranges finissent par coûter deux dollars chacune parce que ce fruit prend beaucoup de place et est assez lourd. Il est donc assez difficile d'imaginer comment on pourrait intégrer le transport des oranges à un service régulier. De toute évidence, il faudrait indemniser les compagnies aériennes d'une façon quelconque pour leur permettre de transporter des denrées de ce genre à prix abordables. Je sais déjà que . . .

M. Mantha: Est-ce qu'il s'agit du même transporteur que celui qui assure le service présentement?

M. Bloom: Je crois que oui.

M. Mantha: Alors, il aurait à faire face à la concurrence et faire la soumission la moins élevée pour obtenir la subvention.

M. Bloom: Oui.

M. Mantha: La formule serait là.

Je crois que vous avez mentionné plus tôt qu'il se pourrait que vous ayez à rester deux nuits pour faire le travail d'une journée dans une certaine région. Cela m'étonne . . . Vous m'avez de deux façons, là.

D'une part, vous vous plaignez de devoir passer deux nuits dans le même coin pour faire le travail d'une journée, et d'autre part, vous semblez satisfait du service que vous avez. Vous avez peur de perdre des services. Je ne crois pas que cela doive vous préoccuper. En faisant un appel d'offres pour le service, vous allez obtenir un meilleur horaire. Comme maintenant, chaque fois que vous vous levez à 6 h et que vous devez être là-bas et que vous devez être ici . . . Ce que je veux dire, c'est qu'ils vous ont fait toute une faveur en adjugeant le contrat à cette compagnie aérienne, par exemple.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais signaler qu'aucune subvention n'est versée à la compagnie aérienne.

M. Mantha: Vous m'aviez dit plus tôt qu'on en versait une.

M. Tobin: Non, il n'y en a pas.

M. Mantha: Alors il n'y a pas eu de concurrence, ou ils ne demandent qu'à une seule compagnie aérienne d'assurer le service. Je viens, moi aussi, d'une région isolée, et nous sommes dans la même situation. Il y a 5,000 personnes dans ma région, et la ligne aérienne dessert tout le Nord. Au fond, vous devez vous lever à 6 heures parce que le CP a dit . . . Ils ont dit qu'il

[Texte]

Dr. Bloom: Before we had an alternate service, when we just had the single jet carrier, the schedules would constantly be changed. One day we would be able to fly at 7.30 in the morning to St. John's and return at 5.30 in the evening; then they changed the schedule and we could not go until 1.30 in the afternoon and the return flight would also come back at 5 o'clock in the evening or 8 o'clock in the morning. It created all kinds of problems.

Now, with the benefit of some deregulation we have an alternate service. In fact, we have a very good service to St. John's. On the turbo prop service we are able to go in the morning and return in the evening. During the summer we are able to go there and get off the plane and come straight back again.

The question we might have is whether that level of service is going to be able to be maintained when they are flying a jet and two turbo prop services out of the airport. I do not know if we expect it, but there certainly is a possibility of some decay in the level of service we get, although we are hopeful there is sufficient traffic through our airport to maintain a profitable level of service for everyone.

The Vice-Chairman: Your time is up, Mr. Mantha. Gentlemen, Dr. Bloom and Mr. McCarthy, thank you very much for your brief; it is now part of the record. We thank you for your very interesting and informative answers. Thank you.

The Chairman: I would like to go now with the Atlantic Provinces Chamber of Commerce. Appearing for the Atlantic Provinces Chamber of Commerce is Mr. Des Brisay and Jeanne Geldart, its president. So welcome to the table. We have your brief, which has been circulated to members and is part of the record and has been given to our staff. If you could give us an overview, then we could start with questions and answers.

Ms Jeanne Geldart (President, Atlantic Provinces Chamber of Commerce): Thank you very much, Mr. Chairman and members of the committee. The Atlantic Provinces Chamber of Commerce welcomes the opportunity to participate in these hearings. We will summarize our major recommendations. I will introduce the first part of our presentation and then Mr. Des Brisay will conclude and we will then answer questions. We are just having our brief circulated now, I see.

The Chairman: We all saw your brief; it was circulated earlier this morning.

Ms Geldart: Thank you. The Atlantic Provinces Chamber of Commerce is a federation of the four Atlantic Provinces' Chambers of Commerce and 60 community Chambers of Commerce and boards of trade. Collectively, we represent over 12,000 businesses in Atlantic Canada. The chamber is proud of its mandate to promote through its members the progress and development of Atlantic communities and to make them

[Traduction]

faut desservir cette région. On nous y a obligés. En d'autres termes, faites ce que vous voulez.

M. Bloom: Avant que nous ayons un autre service, lorsque nous n'avions qu'un seul transporteur à avions à réaction, les horaires changeaient tout le temps. Une journée, nous pouvions décoller à 7h30 à destination de Saint-Jean et revenir à 17h30; puis, la compagnie modifiait l'horaire et nous ne pouvions pas décoller avant 13h30 et le vol de retour partait à 17 heures ou à 8 heures le lendemain matin. Cela créait toutes sortes de problèmes.

Maintenant, grâce à une certaine déréglementation, nous avons un autre service. De fait, nous avons un très bon service à destination de Saint-Jean. Grâce au service assuré par les avions à turbopropulseur, nous pouvons partir le matin et revenir le soir. Pendant l'été, nous pouvons nous y rendre, descendre de l'avion et revenir tout de suite.

Nous nous demandons s'il sera possible de maintenir ce niveau de service lorsqu'il y aura un service à réaction et deux services par avions à turbopropulseur partant de l'aéroport. Je ne sais pas si nous nous y attendons, mais il est certainement possible qu'il y ait une certaine dégradation du service, bien que nous croyions qu'il y a suffisamment de trafic à notre aéroport pour maintenir un niveau de service rentable pour tous.

Le vice-président: Votre temps est écoulé, monsieur Mantha. Messieurs, docteur Bloom et monsieur McCarthy, merci beaucoup de votre mémoire; il est maintenant au compte rendu. Nous vous remercions de vos réponses intéressantes et instructives. Merci.

Le président: Je voudrais maintenant entendre les représentants de la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique. M. Des Brisay et M^{me} Jeanne Geldart, présidente, comparaissent pour la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique. Alors, bienvenue à la table. Nous avons votre mémoire, que nous avons fait circuler parmi les membres et qui fait maintenant partie du compte rendu. Il a été remis à notre personnel. Si vous voulez bien nous en donner un aperçu, nous pourrions ensuite passer aux questions et réponses.

Mme Jeanne Geldart (présidente, Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique): Merci beaucoup, monsieur le président et membres du Comité. La Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique est heureuse d'avoir l'occasion de participer à ces audiences. Nous résumerons nos principales recommandations. Je ferai une introduction à la première partie de notre présentation, puis M. Des Brisay terminera. Ensuite, nous répondrons à vos questions. Je vois qu'on est en train de faire circuler notre mémoire.

Le président: Nous l'avons tous vu; on l'a fait circuler plus tôt ce matin.

Mme Geldart: Merci. La Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique est une fédération des quatre chambres de commerce des provinces de l'Atlantique et de 60 chambres de commerce locales. Nous représentons plus de 12,000 entreprises dans les provinces de l'Atlantique. La Chambre est fière de son mandat, qui est de promouvoir, par l'intermédiaire de ses membres, le progrès et le développement

[Text]

better places in which to live and work. We feel we represent a good cross-section of the business community of Atlantic Canada and that our views are supportive of their positions.

We view transportation as one of the most important issues of the decade. We know the proposals for economic regulatory reform in the transportation sector are one of the most critical issues you have before you today. We want you to know that APCC endorses the basic thrust of the *Freedom to Move* document. We concur with the guiding principles that were outlined in the letter Mr. Mazankowski presented at the beginning of the document.

• 1125

That being said, however, we also know that a deregulated transportation environment will not be enjoyed equally throughout all parts of Canada. Atlantic Canada is one region where the benefits will be unevenly distributed.

For this reason, we were very encouraged when we noted that the First Ministers outlined, as one of their Nine Principles for Regional Economic Development, a very strong support in Principle Nine for transportation as a key to regional economic development. All regions of Canada are highly sensitive to the use of transportation as an instrument of economic development, and we maintain that Atlantic Canada is particularly sensitive.

We also support very strongly the position that you have already received from the Atlantic Provinces Transportation Commission, which you heard yesterday morning. The submission pointed out very succinctly that companies whose home base is in Atlantic Canada have been the providers of the best long-term employment opportunities for Atlantic Canadians. Since many of these companies are not large by Canadian standards, they still face a freight cost barrier in reaching markets of sufficient size to permit economies of scale. For this reason, we support the Atlantic Provinces Transportation Commission's recommendations, and we will not repeat these before you today.

We also recognize that APTC does not deal with the specific area of air transportation. The recommendations in our brief deal more specifically with this area. I will leave it to Mr. Des Brisay to enunciate our position there.

Mr. R.B. Des Brisay (Chairman-Elect, Atlantic Provinces Chamber of Commerce): Thank you, Mr. Chairman. I am also the Past-President of the Moncton Chamber of Commerce and Chairman of a special committee of the Moncton Chamber of Commerce called the Passenger Transportation Task Group. The objective of this group over the last couple of years has been to try to obtain superior air service for Moncton.

[Translation]

des collectivités de l'Atlantique et d'en faire de meilleurs endroits où vivre et travailler. Nous croyons que nous sommes représentatifs du monde des affaires des provinces de l'Atlantique et que nos avis traduisent ses positions.

Selon nous, le transport est l'une des plus importantes questions de la décennie. Nous savons que les propositions de réforme de la réglementation économique dans le secteur des transports comptent parmi les problèmes les plus critiques dont vous soyez saisis aujourd'hui. Nous tenons à vous assurer que la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique appuie les principes de base du document «Aller sans entraves». Nous sommes d'accord sur les principes directeurs ébauchés dans la lettre de M. Mazankowski au début du document.

Ceci dit, toutefois, nous savons aussi que les bienfaits d'un milieu déréglementé pour les transports ne se feront pas sentir uniformément dans toutes les régions du Canada. Les provinces de l'Atlantique sont une région où les avantages ne seront pas répartis également.

Pour cette raison, nous avons été très encouragés lorsque nous avons remarqué que les premiers ministres ont indiqué, dans le dernier de leurs neuf principes pour le développement économique régional, un très fort appui pour le transport comme clef du développement économique régional. Toutes les régions du Canada sont très sensibles au transport comme instrument de développement économique, et nous soutenons que les provinces de l'Atlantique y sont particulièrement sensibles, elles aussi.

Nous appuyons aussi sans réserve la position dont vous a déjà fait part hier matin la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Le mémoire faisait ressortir très succinctement que les compagnies ayant leur siège social dans les provinces de l'Atlantique ont fourni les meilleures occasions d'emploi à long terme pour les Canadiens de cette région. Puisqu'un grand nombre de ces compagnies ne sont pas grosses selon les normes canadiennes, elles butent encore à un obstacle, sous forme du coût du fret, pour atteindre des marchés suffisamment grands pour permettre des économies d'échelle. Pour cette raison, nous appuyons les recommandations de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, que nous ne vous rappellerons pas aujourd'hui.

Nous reconnaissons aussi que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ne traite pas du domaine particulier du transport aérien. Les recommandations de notre mémoire portent plus particulièrement sur ce domaine. M. Des Brisay expliquera notre position à cet égard.

M. R.B. Des Brisay (président élu, Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique): Merci, monsieur le président. Je suis aussi le président sortant de la Chambre de commerce de Moncton et le président d'un comité spécial de la Chambre de commerce de Moncton appelé le Groupe de travail sur le transport des personnes. L'objectif de ce groupe au cours des deux ou trois dernières années a été d'essayer d'obtenir un service aérien de qualité supérieure pour la ville de Moncton.

[Texte]

The Atlantic Provinces Chamber of Commerce agrees in basic principle with the objectives outlined in *Freedom to Move*. We agree with it as a concept. We do, however, take issue with some specific details.

One of those is the aspect in *Freedom to Move* which deals with the option of a carrier to exit certain routes. We feel there should be regulation of this aspect of it. The paper makes an assumption that there will be numerous carriers seeking to participate in all markets. We dispute it and feel that, particularly in areas of less population density and less business activity, there should be some regulation with regard to exit, specifically exit control.

With this in mind, we suggest the new regulatory agency proposed in the paper should be required to approve all market exit of air carriers. We feel, because there is total availability to enter into a market and restricted availability to leave it, in order to accommodate the carriers who go in and cannot get out there should be a subsidy program made available to carriers who can justify the requirement for subsidy. This justification should be made to the regulatory agency.

This subsidy can come from a number of sources, but it should come from the users, according to the user-pay concept. We are suggesting that there are a number of ways of doing it. For example, there could be a new tax on all carriers where the more densely populated city payers would generate a pool of funds to be used in the less densely populated areas, the less profitable routes. There are other ways of doing it. We suggest perhaps adjusting landing fees at smaller airports and the like.

Any weakening of the transportation system, the air transportation for smaller business communities, will have a serious negative impact on those communities. We feel deregulation may, indeed, be a very good thing for the larger communities in Atlantic Canada. I can only speak for the Atlantic area. Communities such as Halifax and St. John's, Newfoundland, may gain from total deregulation. Communities such as Moncton, Charlottetown, Saint John, Fredericton and Sydney can only lose, and we are very concerned about that.

• 1130

Although it is not in our brief, I would like to go back to the first point on page 5 where we talk about the regulatory agency. It is proposed in *Freedom to Move* that this regulatory agency would report to the Minister. We think that is wrong. We think the regulatory agency should be completely separate, an independent agency, such as the CTC currently is. We feel that may be a good argument for saying that the CTC should be kept in place. Perhaps it should be—like the automobile manufacturers do—downsized and made more aerodynamic, but it should be kept independent. To leave the question of regulation and exit control to the winds of politics, as we are suggesting, is not satisfactory, in our opinion.

[Traduction]

La Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique est d'accord en principe sur les objectifs d'*Aller sans entraves*. Nous sommes d'accord sur le concept. Toutefois, nous sommes en désaccord sur certains détails particuliers.

Un de ces points est l'option dont dispose un transporteur de cesser de desservir certaines routes. Nous croyons qu'il faut une réglementation à cet égard. Le document suppose que de nombreux transporteurs tâcheront d'être présents sur tous les marchés. Nous ne partageons pas cet avis. Nous croyons plutôt qu'il faudrait instituer, surtout pour les régions où la population est moins dense et l'activité commerciale moins importante, des règlements sur la sortie des marchés, régissant de façon particulière le contrôle de la sortie.

Par conséquent, nous proposons que le nouvel organisme de réglementation proposé dans le document ait notamment pour rôle d'approuver toutes les sorties des transporteurs aériens. Comme il serait possible d'entrer dans n'importe quel marché et qu'il y aurait des contrôles de sortie, nous croyons qu'il y aurait lieu d'établir un programme de subventions, à l'intention des transporteurs qui entrent dans un marché et qui ne peuvent en sortir, sous réserve d'une justification du besoin. Cette justification serait à faire auprès de l'organisme de réglementation.

La subvention pourrait venir d'un certain nombre de sources, mais elle devrait venir des utilisateurs, suivant le concept de l'utilisateur-payeur. Nous croyons qu'il y aurait plusieurs façons de procéder. Par exemple, on pourrait imposer une nouvelle taxe à tous les transporteurs, de sorte que les payeurs de villes plus peuplées fourniraient des fonds à affecter aux régions moins peuplées, pour les routes moins rentables. Il y a d'autres façons de procéder. Il serait peut-être possible de rajuster les droits d'atterrissage aux petits aéroports.

Tout affaiblissement du réseau de transport aérien pour les petites localités commerciales aura de graves retombées négatives sur ces localités. Nous pensons que la déréglementation peut, en effet, se révéler fort avantageuse pour les grandes villes des régions de l'Atlantique. Je ne parle que des régions de l'Atlantique. Des villes comme Halifax et Saint-Jean (Terre-Neuve) peuvent tirer parti d'une déréglementation totale. Par contre, des villes comme Moncton, Charlottetown, Saint-Jean (N.-B.), Fredericton, et Sydney ont tout à perdre, et cela nous préoccupe beaucoup.

Bien qu'il ne figure pas dans notre mémoire, j'aimerais discuter de nouveau du premier point de la page 5, où il est question de l'organisme de réglementation. On propose, dans *Aller sans entraves* que cet organisme de réglementation relève du ministre, ce qui serait une erreur. Nous pensons que l'organisme de réglementation devrait être complètement distinct et indépendant, comme l'actuelle CCT. Selon nous, il s'agit là d'un bon argument en faveur du maintien de la CCT. Nous devrions peut-être—comme le font les constructeurs d'automobiles—réduire sa taille et le rendre plus aérodynamique, mais il faudrait avant tout conserver son indépendance. À votre avis, il ne suffit pas de laisser aux courants politiques la question de la réglementation et du contrôle de sortie.

[Text]

Thank you for this opportunity.

The Chairman: Thank you very much for giving us an overview of your brief.

Mr. Ouellet: I would like to ask the representative of the Atlantic Provinces Chamber of Commerce to explain their concluding paragraph on page 6 where they say that the chamber agrees with the basic thrust of deregulation in the air transportation industry. The previous page suggests a series of regulations. In fact, you suggest that there should be regulation to monitor market exit of air carriers. You also suggest that the regulatory body should look at a subsidy arrangement. All of your brief speaks in favour of keeping regulations or bringing in new regulations.

Certainly I have difficulties in understanding why you agree with the basic thrust of deregulations because you seem to understand that deregulation might have a very severe impact on smaller business centres.

Yesterday the Atlantic Provinces Economic Council was here, and they were very direct. They told us that they do not want deregulation. What they were asking for were reregulations. That is what they were suggesting.

Would it not have been simpler, more direct and more accurate for your Chamber of Commerce to come before us and tell us bluntly that you do not like what the government is proposing and that what you would like is something similar to what exists—it would probably mean some changes—but that you basically believe that for Canadian development, you need some regulation in the air industry.

Mr. Des Brisay: I think you may have misinterpreted what we are saying. We are saying that we believe in deregulation, except for one thing, and that is the ability to exit a market. Everything else should be deregulated.

The ability to enter a market, the ability to set fares and the type of aircraft to be flown, etc., should be totally wide open. Once you are in it, once you have made a commitment as a carrier to serve a market, you have to demonstrate why you should get out of it.

In order to protect the smaller communities, we have to come up with a compromise. There would be one element of regulation: once you are in it, you have to prove why you should get out. The regulatory agency would have the opportunity to tell you that you cannot get out and that they are prepared to give you a subsidy. Going back to public need and convenience, there is a need, and it should not be just tossed to the total free market, and we are concerned about that. We do not think there should be regulation throughout all aspects of it, just that one thing—exit.

• 1135

Mr. Ouellet: You mean that you would be willing to accept anybody, under any circumstances, irrespective of safety

[Translation]

Merci pour cette occasion.

Le président: Merci beaucoup de nous avoir donné un survol de votre mémoire.

M. Ouellet: J'aimerais demander au représentant de la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique d'expliquer le paragraphe final, à la page 6, où l'on mentionne que la Chambre appuie l'orientation fondamentale de la dérégulation de l'industrie du transport aérien. À la page précédente, on propose la mise en oeuvre d'une série de règlements. En réalité, vous dites qu'il faudrait réglementer la sortie des transporteurs aériens. Vous dites également que l'organisme de réglementation devrait envisager la possibilité de subventions. Tout votre mémoire favorise le maintien des règlements ou l'introduction de nouveaux règlements.

En tout cas, j'ai de la difficulté à comprendre pourquoi vous appuyer l'orientation fondamentale de la dérégulation, puisque vous semblez croire que la dérégulation pourrait avoir des répercussions très graves sur les centres d'affaires de moindre importance.

Hier, nous avons reçu le Conseil économique des provinces de l'Atlantique, ses membres ont été très directs. Ils nous ont dit qu'ils ne voulaient pas de dérégulation, mais plutôt une nouvelle réglementation. C'est ce qu'ils semblaient indiquer.

N'aurait-il pas été plus simple, plus direct et plus exact que votre Chambre de commerce nous dise carrément qu'elle n'aime pas la proposition du gouvernement et qu'elle souhaite un système semblable à celui qui existe actuellement—à quelques changements près—mais qu'elle croit fondamentalement qu'une certaine réglementation de l'industrie aérienne est nécessaire au développement du Canada.

M. Des Brisay: Je pense que vous avez peut-être mal interprété nos propos. Nous disons et nous croyons à la dérégulation, à une exception près, c'est-à-dire la capacité de quitter un marché. Tous les autres aspects devraient être dérégulés.

La possibilité d'entrer sur un marché, d'établir les tarifs et le type d'avion à utiliser, etc., devrait être offerte à tous. Une fois sur le marché, une fois que le transporteur s'est engagé à desservir un marché, il doit justifier son éventuelle intention d'en sortir.

Pour protéger les petites localités, nous devons en arriver à un compromis. Il n'y aurait qu'un élément de réglementation: une fois sur le marché, le transporteur doit prouver qu'il doit vraiment en sortir. L'organisme de réglementation aurait la possibilité de lui dire qu'il n'en est pas question, mais que l'organisme est prêt à lui accorder une subvention. En ce qui concerne la commodité et l'intérêt publics, il existe un besoin, et il ne faut pas compter sur le marché libre pour le combler. C'est ce qui nous préoccupe. Nous ne pensons pas qu'il est nécessaire de réglementer tous les aspects du transport aérien, mais seulement celui de la sortie du marché.

M. Ouellet: Vous voulez dire que vous seriez prêt à accepter n'importe qui, en toutes circonstances, sans tenir compte des

[Texte]

procedures, of certain guarantees of being able to do the service for a period of time. What you are saying is, let anybody come in and indeed show that they cannot fly, and then the government will pick up the tab on behalf of the taxpayers of Canada. That is a very surprising position to be entertained by a chamber of commerce.

Mr. Des Brisay: If they are fit, willing and able—absolutely. They should be able to come in, and the payer deals with that.

Mr. Ouellet: Who will determine that they are fit, able and willing?

Mr. Des Brisay: The regulatory agency will. Is it not proposed that, as long as they are fit, willing and able, the regulatory agency would give a licence?

Mr Ouellet: All right. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I want to discuss, for a few moments, your fund for the air carrier subsidy. You lay out, in reasonable detail, how you perceive that money being raised. However, is it not an example of reinventing the wheel? Currently in terms of air, we already have in place cross-subsidization, where the passengers on the gravy runs, the Windsor to Montreal corridor, are paying, in effect, a higher price to fly those routes, in order that services can be provided by those same carriers to the less populated, the less dense parts of the country. We already have in place a mechanism, and the only government interference is in the entry and exit aspect of permission to fly the particular routes, where basically they are told: Well, if you want this run, you also have to provide this kind of service elsewhere. Does what you are proposing not have a higher bureaucratic cost in order to administer it, than what we have in place today?

Mr. Des Brisay: We perceive it as being, actually, quite a simple system. We do not agree with cross-subsidization because under the free market system you could conceivably have an air fare of \$19 between Montreal and Toronto if there is a whole lot of competition. That will not exist between Halifax and St. John's, Newfoundland, as an example, or between Halifax and Charlottetown.

There is no incentive for the carrier to cross-subsidize his routes under deregulation. The incentive is to withdraw the service if he is not making any money. What we are saying is: Cross-subsidization does not work. There has to be a pool of funds made available, and let us charge \$10 a ticket or whatever it has to be, to put into this pool to allow the regulatory agency to subsidize, where necessary, the less profitable carriers, less profitable routes.

Mr. Angus: Surely under the existing environment, the semi-regulated air industry or the regulated environment of a few years ago, that cross-subsidization was in fact working.

[Traduction]

procédures de sécurité et sans exiger certaines garanties d'aptitude à assurer les services en question sur une période donnée. Ce que vous dites, c'est qu'on doit laisser n'importe qui entrer sur le marché et prouver son incapacité d'assurer le service, après quoi le gouvernement devra payer la note au nom des contribuables canadiens. Voilà à une position fort surprenante pour une chambre de commerce.

M. Des Brisay: S'ils sont prêts, aptes et disposés—absolument. Ils devraient être en mesure de lancer leur service, et les contribuables feront leur choix en conséquence.

M. Ouellet: Qui déterminera s'ils sont prêts, aptes et disposés?

M. Des Brisay: L'organisme de réglementation. N'a-t-on pas proposé que, pourvu qu'ils soient prêts, aptes et disposés, l'organisme de réglementation leur délivrerait un permis?

M. Ouellet: Très bien. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. J'aimerais, pendant quelques instants, discuter de votre fonds de subventions pour les transporteurs aériens. Vous exposez, de façon raisonnablement détaillée, votre perception de la méthode utilisée pour recueillir ces fonds. Cependant, n'est-ce pas là un exemple de la roue réinventée? À l'heure actuelle, dans le transport aérien, nous avons déjà en place un système d'interfinancement, en vertu duquel les passagers qui empruntent les circuits rentables, comme le corridor aérien Windsor-Montréal, paient, en réalité, plus cher, de façon que les mêmes transporteurs puissent desservir les régions moins peuplées. Nous avons déjà un mécanisme en place, et le gouvernement n'intervient que pour autoriser l'entrée et la sortie des transporteurs qui veulent desservir des routes particulières. Fondamentalement, on les prévient que, s'ils veulent établir un circuit donné, ils doivent également assurer le même genre de service ailleurs. Votre proposition ne comporte-t-elle pas des frais d'administration plus élevés que le système actuellement en place?

M. Des Brisay: Le système que nous proposons nous apparaît assez simple. Nous sommes contre l'interfinancement parce que, sur un marché libre, il serait concevable de payer un tarif aérien de 19\$ pour aller de Montréal à Toronto si la concurrence est forte. Cela ne serait pas possible entre Halifax et Saint-Jean (Terre-Neuve), par exemple, ni entre Halifax et Charlottetown.

Sans réglementation, il n'existe aucune mesure pour inciter le transporteur aérien à interfinancer ses routes. Le transporteur a plutôt intérêt à éliminer un service peu rentable. Ce que nous voulons dire, c'est que l'interfinancement ne fonctionne pas. Il nous faut établir un fonds commun, auquel on verserait 10\$—peu importe la somme—par billet vendu afin de permettre à l'organisme de réglementation de subventionner, si nécessaire, les transporteurs aériens et les routes moins rentables.

M. Angus: Tout de même, dans l'environnement actuel, dans l'industrie du transport aérien à moitié réglementée ou dans

[Text]

Also, in your proposal, it is user pay, no question about it, but you say higher landing fees on more profitable destinations or significantly lower landing fees on less profitable destinations. You are building-in the very thing you are arguing against.

Mr. Des Brisay: I do not understand why you say we are building into it. What we are saying is that it might be advisable to charge \$1,000 to land an aircraft in Toronto and \$1 in Moncton. What is wrong with that?

Mr. Angus: Those costs are transferred back to the air passenger, so in effect, because of the higher fees, the air passenger at Toronto would be subsidizing the air passenger at a small airport.

Mr. Des Brisay: My point exactly.

• 1140

Mr. Angus: My point is that we already have that situation where the traveller from Toronto to Montreal is already paying a bit more so that the traveller out in Atlantic Canada can pay less because of the provision of service.

Mr. Des Brisay: But under deregulation there is no incentive for cross-subsidization.

Mr. Angus: That is part of my argument; maybe we should not be dealing with deregulation. But thank you anyway, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, thanks very much. I do not know what your premise is for that proposition you put to the witness that the traveller between Montreal and Toronto is paying more. Anyway, we will have our experts . . . Certainly, in our air transport a lot of the corridor routes—not the international routes, but the corridor routes—because of competition, there were bottom-line fares that were much more economical than the fares from Halifax to Montreal and Halifax to Toronto. Anyway, I do not want to argue with you because we are not supposed to argue with witnesses.

Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman. I have just a couple of questions. First of all, I think the thrust of the brief is the proper one. It is certainly the right attitude, I think, for a chamber to take. It does, I think, also echo some of the reservations we have seen from other groups that have presented in Atlantic Canada with regard particularly to the air industry.

When you talk about exit from the market, what would be the criteria for someone being allowed to exit? For example, are you looking at obviously availability of service, frequency, number of seats and so on? Share with us your thoughts about what would be the criteria for exit.

Mr. Des Brisay: I think the main concern is that adequate service is maintained at all times. We have given considerable

[Translation]

l'environnement réglementé d'il y a quelques années, l'interfinancement donnait de bons résultats.

Également, d'après votre proposition, c'est l'utilisateur qui doit payer la note, et j'en conviens, mais vous parlez de frais d'atterrissage plus élevés pour les destinations plus rentables ou de frais d'atterrissage considérablement moins élevés pour les moins rentables. Vous êtes en train d'intégrer à votre proposition le point même que vous contestez.

M. Des Brisay: Je ne comprends pas pourquoi vous dites que nous l'intégrons à notre proposition. Ce que nous disons, c'est qu'il pourrait être opportun de faire payer 1,000\$ pour poser un avion à Toronto et 1\$ à Moncton. Quel mal y a-t-il à cela?

M. Angus: Ces coûts sont reportés sur les voyageurs, de sorte que, en réalité, à cause des tarifs plus élevés, celui qui prend l'avion à Toronto subventionne celui qui part d'un petit aéroport.

M. Des Brisay: C'est exactement ce que je veux dire.

M. Angus: À mon avis, on retrouve ce problème-là dans les cas où un voyageur de Toronto à Montréal paie déjà un peu plus cher, pour qu'un voyageur des régions de l'Atlantique paie moins cher à cause du service.

M. Des Brisay: Mais, avec la déréglementation, l'interfinancement est inutile.

M. Angus: C'est ce que je soutiens; peut-être ne devrions-nous pas parler de déréglementation. Mais merci tout de même, monsieur le président.

Le président: Très bien, merci beaucoup. Je ne sais pas sur quoi vous vous appuyez pour dire au témoin que le voyageur de Montréal et Toronto paie plus cher. De toute façon, nos spécialistes . . . Assurément, lors de notre étude du transport aérien il y a deux ans, nous avons vu le contraire, soit que dans bon nombre des corridors aériens—non pas les routes internationales, mais les corridors—étant donné la concurrence, les tarifs étaient à leur niveau le plus bas et donc beaucoup plus économiques que les tarifs d'Halifax à Montréal et d'Halifax à Toronto. De toute façon, je ne veux pas me disputer avec vous, car nous ne sommes pas censés nous disputer avec les témoins.

Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président. Quelques questions seulement. Tout d'abord, je crois que l'orientation du mémoire est la bonne. À mon avis, c'est là certes l'attitude que doit adopter la Chambre. Il reflète aussi, il me semble, certaines des réserves dont nous ont fait part d'autres groupes de la région de l'Atlantique, particulièrement à l'égard du transport aérien.

Lorsque vous parlez de la sortie du marché, selon quel critère permettriez-vous à quelqu'un de sortir? Par exemple, pensez-vous nécessairement à la disponibilité des services, à la fréquence, au nombre de places et ainsi de suite? Dites-nous ce que serait pour vous un critère donnant droit de sortie.

M. Des Brisay: Je crois que le principal point dont il faut se préoccuper, c'est le maintien d'un service convenable en tout

[Texte]

thought to trying to look into the crystal ball for Moncton, in particular, because this has been my main concern, to try to look down the road five years from now to see what kind of service we might have in Moncton, as an example, under total deregulation. We can see a scenario developing and we can justify it—and I do not think I will take the time to go into the details of it at this time—whereby Moncton might have very little, if any, air service and Halifax would have very, very strong service. So we feel that, in order to allow Moncton, as an example, to maintain its objectives of being a business community, a business centre in Atlantic Canada, Moncton will have to have good air service, and it should not just be thrown completely wide open to the free enterprise system because of an obligation, I believe, of the rest of Canada, clearly established in the concepts of transfer payments, equalization, etc., to make sure communities like Moncton have adequate service.

So that should be the criterion: Is there adequate service? After a carrier exits, what is left? Is that adequate?

Mr. Cochrane: Okay. I think perhaps in the example you have used there may be a possibility of another carrier competing for western routes—let us say out of Moncton, for example—and with easy entrance into the market, it could make the existing carriers' operation less viable.

Mr. Des Brisay: Let us take a look at a hypothetical situation, then. Moncton is now served westbound by Air Canada only. Assume, in our hypothetical situation, that CP wanted to service that same route; also assume that neither one of them makes any money. At some time down the road, one of them would bow out. Now, that would still leave one left. Our main concern is that further on down the road, if the one who is left says they are not making enough money in serving Moncton to Montreal, as an example, that they would like to leave, under *Freedom to Move* all they would have to do is give 30 days' notice and they are gone. As far as we are concerned, that is not acceptable.

Mr. Cochrane: Okay. I think that is the clarification I was looking for: What do you consider adequate? If there is still service provided and there is not enough of a market for both, then obviously one can . . .

Mr. Des Brisay: Adequate does not mean we would fly Twin Otters from Moncton to Montreal. That is not adequate.

Mr. Cochrane: Okay. Do you see a role for DRIE to play? A number of the briefs have suggested that transportation be considered a key to economic development, and I know that a number of small commuter-type airlines have applied to the federal government for assistance, and it seems to be coming under DRIE. Do you see a role for them to play, interfacing with a regulatory agency in order to make sure you get x number of dollars if you provide a service and guarantee it for so many years?

[Traduction]

temps. Nous avons songé sérieusement à la possibilité de prédire l'avenir de Moncton, plus particulièrement, car il s'agit d'une question à laquelle je m'intéresse vivement, pour essayer de prévoir le genre de services qui y seront offerts dans cinq ans, par exemple, en régime de déréglementation totale. Nous pouvons voir prendre forme un scénario et le justifier—mais je ne vais pas entrer dans les détails à ce stade-ci—un scénario, donc, selon lequel Moncton risque de bénéficier de très peu de services de transport aérien, si tant est qu'il y en a, tandis qu'Halifax sera très très bien servie. Ainsi nous croyons que, pour que Moncton, par exemple, puisse maintenir ses objectifs et devenir une ville commerciale, un centre d'affaires de la région de l'Atlantique, elle devra avoir un bon service de transport aérien. Et, étant donné l'obligation du reste du Canada—établie clairement selon les concepts de paiements de transfert, d'égalité, etc.—nous ne devrions pas laisser uniquement à la libre entreprise la responsabilité de voir à ce que des collectivités telles que Moncton jouissent de service convenable.

Ainsi, le critère devrait être: Le service est-il convenable? Après la sortie d'un transporteur aérien, que reste-t-il? Est-ce convenable?

M. Cochrane: Très bien. Il me semble que, dans votre exemple, il est possible qu'un autre transporteur tente d'arracher les routes vers l'ouest—disons à partir de Moncton, par exemple—et puisse accéder facilement au marché, ce qui menacerait la viabilité des transporteurs existants.

M. Des Brisay: Voyons donc une situation hypothétique. Seule Air Canada offre des vols vers l'ouest en partance de Moncton. Mettons, dans notre exemple hypothétique, que CP désire desservir cette même route; mettons aussi que ni l'une ni l'autre ne réalise de profits. Après un certain temps, l'une des deux tirerait sa révérence. Mais il resterait encore un transporteur. Notre grande crainte, c'est qu'après encore un certain temps ce transporteur décide qu'il ne réalise pas suffisamment de profits sur la route Moncton-Montréal, par exemple, et qu'il désire l'abandonner. Alors, selon *Aller sans entraves*, il n'aurait qu'à donner un préavis de 30 jours et puis sortir du marché. À notre avis, cela est inacceptable.

M. Cochrane: Très bien. Je crois que c'est l'éclaircissement que je voulais: selon vous, qu'est-ce qui est convenable? Si l'on offre toujours un service et si le marché n'est pas assez important pour les deux alors, naturellement, l'un d'entre eux peut . . .

M. Des Brisay: Convenable ne signifie pas que nous pourrions voler en Twin Otter de Moncton à Montréal. Cela n'est pas convenable.

M. Cochrane: Très bien. Croyez-vous que le MEIR a un rôle à jouer? Selon certains mémoires, le transport doit être considéré comme un élément essentiel du développement économique, et je sais que certaines petites compagnies aériennes de troisième niveau ont demandé l'appui du gouvernement fédéral, et que cet appui semble devoir venir du MEIR. À votre avis, ont-elles un rôle à jouer, avec un organisme de réglementation pour assurer que vous receviez x dollars en contrepartie des services assurés et garantir ce revenu pendant un certain nombre d'années?

[Text]

• 1145

Mr. Des Brisay: We have not thought that one through, so I am just going to give you a quick off-the-cuff answer. My off-the-cuff answer is: no, we would like the government to stay out of it as much as possible. We think the free enterprisers should try to finance their ventures on their own. Why have the government, DRIE, determining who is going to be in and who is not going to be in by giving grants? Let the free market take as much play as possible.

Mr. Cochrane: You would rather see it come through an application, or to enter into a market and then apply for a subsidy if you cannot function.

Mr. Des Brisay: If they cannot function, they can be subsidized, but of course the subsidy would only be given if there is a necessity for it. If there are two carriers, both of them giving adequate service, there is no justification to give either one of them a subsidy.

Mr. Cochrane: So we should not encourage the bush pilots who want to land everywhere and try to make a go of it.

Mr. Des Brisay: If bush pilots apply for DREE grants to service Moncton-Montreal, I would not be very happy about that.

Mr. Cochrane: Very good. You are concerned with regard to the regulatory agency answering to the Minister. You are looking for more of an existing CTC on a streamlined system because the reporting procedure is perhaps less political?

Mr. Des Brisay: We think the politics should be taken out of that particular issue. Politics is an interesting game, but in dealing with the destiny or the future of small communities, I do not think it should be open to the whims of politics. And it should be clearly independent. So if it is done through the existing format of CTC, or a new set of rules, for the new regulatory agency, either one would be acceptable to us, but not reporting directly to the Minister.

Mr. Cochrane: Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Cochrane. Mr. Forrestall, a short intervention.

Mr. Forrestall: A brief supplementary, I suppose. You talk about taking the politics out of this aspect of transportation. Surely one of the purposes of the paper is to bring back into the public domain the responsibility for making policy. You are suggesting that it remain where it is?

Mr. Des Brisay: I think the policy will be established as a basic concept of *Freedom to Move*. What we are suggesting, set your own fares, fly wherever you want, whatever equipment, as long as you are fit, willing and able. That is the policy, with one caveat—if you want out, you have to apply.

[Translation]

M. Des Brisay: Nous n'avons pas envisagé cette situation. Je vais donc me contenter de vous donner une réponse au pied levé. Ma réponse au pied levé est la suivante: non, nous aimerions que le gouvernement reste le plus possible à l'écart. Nous sommes d'avis que les entrepreneurs libres devraient essayer de financer eux-mêmes leurs entreprises. Pourquoi le gouvernement, le MEIR, devrait-il déterminer qui pourra entrer sur le marché en accordant des subventions? Laissez les forces du marché s'exercer dans toute la mesure du possible.

M. Cochrane: Vous préféreriez que cela se fasse selon un système de demandes, ou qu'une compagnie entre d'abord sur le marché et fasse ensuite une demande de subvention si ses opérations ne sont pas rentables.

M. Des Brisay: Si ses opérations ne sont pas rentables, elle peut recevoir une subvention mais, bien sûr, cette subvention ne sera consentie que si c'est vraiment nécessaire. S'il y a deux transporteurs, et que les deux offrent un service convenable, il n'y a aucune raison d'accorder une subvention à l'un ou à l'autre.

M. Cochrane: Ainsi, nous ne devrions pas encourager les pilotes de brousse qui veulent atterrir partout et tenter leur chance.

M. Des Brisay: Si les pilotes de brousse demandent au MEIR de leur accorder des subventions pour qu'ils desservent le trajet Moncton-Montréal, cela ne ferait pas mon affaire.

M. Cochrane: Très bien. Vous n'aimez pas que l'organisme de réglementation soit comptable au ministre. Vous préféreriez une CCT existante dans un système rationalisé où la filière hiérarchique est peut-être moins politique?

M. Des Brisay: Il faut dépolitiser cette question particulière. La politique est un jeu intéressant mais, lorsqu'il y va du sort ou de l'avenir de petites collectivités, je ne crois pas que nous devrions s'abandonner à ses caprices. Il s'agit d'une affaire qui devrait être totalement indépendante. Par conséquent si, pour le nouvel organisme de réglementation, nous avons recours à la formule actuelle de la CCT, ou à un nouvel ensemble de règles, l'un ou l'autre ferait notre affaire, mais pas le fait de relever directement du ministre.

M. Cochrane: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cochrane. Monsieur Forrestall, une courte intervention.

M. Forrestall: Une brève question supplémentaire, je suppose. Vous parlez de dépolitiser cet aspect du transport. Sûrement, l'un des objectifs du mémoire est de redonner au secteur public la responsabilité d'établir une politique. Vous souhaitez que les choses en restent où elles en sont?

M. Des Brisay: Je crois que la politique sera établie en tant que concept de base d'*Aller sans entraves*. Ce que nous suggérons, c'est d'établir vos propres tarifs, de voler là où vous voulez, avec les appareils que vous voudrez, tant et aussi longtemps que vous êtes prêt, apte et disposé. Voilà la politique, à laquelle s'ajoute une mise en garde: si vous désirez vous retirer, vous devez en faire la demande.

[Texte]

Mr. Forrestall: Just on that point. The paper contemplates a very difficult route out if it is the only service.

Mr. Des Brisay: That was not our interpretation of it. The route out was to give 30 days' notice. It did not seem to me very difficult.

Mr. Forrestall: Not where it is the only service.

Mr. Ouellet: Are you telling us things we do not know?

The Chairman: Just before you step down, I must say you have come forward with a very interesting proposal. As I understand it, having been clarified by Mr. Cochrane, in these markets on the periphery and smaller markets, as long as there is adequate service, then you are not quite as concerned about the exit, but once you get down into a single service, that is where there should be some built-in protection as to the unilateral exit of the carrier, for whatever reason—obviously losing money.

Mr. Des Brisay: This question of adequate service is a subjective one. That will be open to some discussion as to what is adequate service. I can tell you that we in the Atlantic provinces set very high standards for our service.

The Chairman: I am going to throw one more question. We had some comment on it in our briefs across the country. You have not mentioned it, although it came up in a roundabout way when you were talking about a landing tax and potential cross-subsidization of landing tax from lucrative airports to less lucrative airports. Do you have any proposal or concern to this committee on the passenger tax and the change there? We have had very definite evidence from witnesses that it should be abolished altogether, say in the north, and/or a ceiling anyway. Has your Chamber of Commerce considered that?

Mr. Des Brisay: Yes, we have, and we have taken a policy. I believe that our policy is, and we are on record of saying that, there should be a ceiling. It is not fair, particularly those of us in the outlying areas, to have to pay a very high tax to travel to Toronto or to Montreal, as an example.

The Chairman: I want to thank you very much, Jeanne Geldart and Mr. Des Brisay, for a very good brief, which will be part of the record, for the overview and the very thoughtful presentation you have advanced before the committee which is concerned about reflecting some of the regional characteristics of this country.

• 1150

Mr. Des Brisay: Thank you.

The Chairman: We call the next witness, which is Transport 2000. We have with us today, Mr. John Pearce, President. I welcome Mr. Pearce.

We have your brief and it is relatively short. Perhaps you can give us an overview, so we can start the questions. I am

[Traduction]

M. Forrestall: Précisément, à ce sujet. Le document présente un cheminement très complexe lorsqu'il s'agit d'un service unique.

M. Des Brisay: Ce n'est pas notre interprétation. Pour sortir du marché, il suffirait de donner un préavis de 30 jours. Cela ne me semblerait pas très difficile.

M. Forrestall: Pas lorsqu'il s'agit du seul service.

M. Ouellet: Nous apprenez-vous des choses que nous ne savons pas?

Le président: Avant que vous ne vous retiriez, je dois vous avouer que vous nous avez fait une proposition très intéressante. Si je comprends bien, d'après les précisions de M. Cochrane, sur ces marchés périphériques et les petits marchés, tant qu'il existe un service convenable, vous ne vous préoccupez pas tellement de la sortie, mais lorsqu'il ne reste plus qu'un seul service, c'est là qu'il faudrait prévoir une protection interne contre la sortie unilatérale d'un transporteur, pour quelque raison que ce soit—évidemment, la perte d'argent.

M. Des Brisay: Cette question de service convenable est subjective. Restera à voir ce qu'est un service convenable. Je puis vous assurer que nous, des provinces de l'Atlantique, avons des normes de service très élevées.

Le président: Je vais poser une dernière question. Nous avons eu quelques commentaires à cet effet dans nos mémoires d'un bout à l'autre du pays. Vous n'en avez pas parlé, bien qu'il en ait été indirectement question lorsque vous avez discuté de taxe d'atterrissage et de la possibilité d'interfinancement de cette taxe entre les aéroports rentables et moins rentables. Auriez-vous quelque proposition ou commentaire à faire au Comité quant à la taxe exigée des passagers et aux modifications à y apporter? Des témoins ont été catégoriques: il faut l'abolir entièrement, disons dans le Nord ou de toute façon la plafonner. Votre Chambre de commerce a-t-elle étudié la question?

M. Des Brisay: Oui, nous y avons songé, et nous avons pris position. Je crois que nous avons décidé, et nous l'avons déjà dit, qu'il faut la plafonner. Il est injuste, surtout pour ceux d'entre nous qui habitons des régions isolées, d'avoir à payer une taxe très élevée pour nous rendre à Toronto ou à Montréal, par exemple.

Le président: Je désire vous remercier, Jeanne Geldart et M. Des Brisay, de votre excellent mémoire, qui sera versé au compte rendu, ainsi que de l'aperçu général et de la présentation bien réfléchie que vous avez donnés à notre Comité pour refléter certaines des caractéristiques régionales du Canada.

M. Des Brisay: Merci.

Le président: Le témoin suivant est Transport 2000, dont nous accueillons aujourd'hui M. John Pearce, son président. Bienvenue, monsieur Pearce.

Nous avons votre mémoire en main. Il est relativement court. Peut-être pourriez-vous nous en donner un aperçu afin

[Text]

going to have a proposal to make to the committee after the conclusion of this witness.

Mr. John Pearce (President, Transport 2000, Atlantic): Thank you very much, Mr. Chairman. I think I will try to skim through this fairly fully, but I will certainly try to leave lots of time for questions.

We wish to comment on the air deregulation aspect of the *Freedom to Move* document. It is not the first time we have addressed this issue. We made comments to the Air Transport Committee of the CTC in May of 1982 and again in March of 1984, which we think has turned out to be rather prophetic.

In 1982, the issue was the division of EPA into two segments, the medium-to-long haul jet operations and the short-haul, inter-city carrier which was proposed to be called Air Maritime. At that time a lot of interveners felt this division would allow EPA to retain the inherently profitable jet operation, while the less economic Air Maritime operation, the short trip, low volume routes, would either become directly subsidized by the federal government, by some application, or be phased out or abandoned, perhaps through the insolvency of Air Maritime.

The recent steps by CP Air to completely absorb the jet operations of EPA and close down or propose to close down the Air Maritime sector seem to fulfil these 1982 predictions.

They also cause concern about the viability of short-haul, low-volume air operations, typical of many areas of southern Canada, including the Atlantic provinces.

The question in many travellers' minds—we represent the consumer and the travelling public, that is our constituency—is this: If Air Maritime is a loser, even with the management expertise and financial backing of CP Air, then can other fledgling airlines succeed? Perhaps a very lean operation can. This is the opinion we have heard. There will be fewer employees. They will be paid lower wages. There will be smaller aircraft without on board food and drink. Passengers may have to carry their own luggage on board. The ticketing and reservation systems will be much less sophisticated, perhaps more like an inter-city bus service.

Now, it may be that service quality is not an urgent need on short regional flights but it has some effect on traffic volume and hence on profitability. It does not seem to us, in Transport 2000, that it approaches our goal of improved public transportation.

Perhaps the public might accept lowered service quality if cheaper fares were available. Without cross-subsidy, from profitable long-haul jet routes, and with the federal fiscal restraint preventing the lowering of airport charges or fuel taxes, airline officials constantly are warning that lower fares on regional routes are very unlikely. Perhaps we will see them on routes like Halifax-Toronto, but chances are very slim on

[Translation]

que nous puissions passer aux questions. J'aurai une proposition à faire au Comité après la comparution de ce témoin.

M. John Pearce (président, Transport 2000, Atlantique): Merci beaucoup, monsieur le président. J'essaierai de donner une bonne vue d'ensemble, mais je tâcherai certainement de laisser beaucoup de temps pour les questions.

Nous voulons faire quelques observations sur la dérégulation du transport aérien dont il est question dans le document «Aller sans entraves». Ce n'est pas la première fois que nous abordons cette question. Nous avons fait certaines observations au Comité des transports aériens de la CCT en mai 1982 et en mars 1984, et il semble qu'elles aient été plutôt prophétiques.

En 1982, il était question de scinder l'EPA: un segment pour le transport par avions à réaction sur de moyennes à longues distances et un service de transport interurbain sur de courtes distances, qu'on se proposait d'appeler *Air Maritime*. À l'époque, un grand nombre des intervenants étaient d'avis que cette division permettrait à l'EPA de conserver le service à réaction rentable en soi, alors que le service moins rentable d'*Air Maritime*, les trajets de courtes distances et à faible volume, seraient soit subventionnés par le gouvernement fédéral, soit éliminés progressivement ou abandonnés, peut-être du fait de l'insolvabilité d'*Air Maritime*.

Les démarches récentes que CP Air a entreprises pour absorber complètement le service d'avions à réaction de l'EPA et pour fermer ou proposer de fermer le secteur *Air Maritime* semblent réaliser nos prédictions de 1982.

Ces démarches soulèvent aussi des inquiétudes au sujet de la viabilité des opérations aériennes sur de courtes distances et à faible volume, qui sont typiques de nombreuses régions du sud du Canada, dont les provinces de l'Atlantique.

La question que se posent de nombreux voyageurs—nous représentons le consommateur et le public voyageur—est la suivante: si *Air Maritime* n'est pas rentable, même avec la compétence en gestion et le soutien financier de CP Air, comment d'autres jeunes compagnies aériennes pourraient-elles réussir? Peut-être une compagnie très économe. C'est l'avis que nous avons entendu. Il y aura moins d'employés. Leurs salaires seront moins élevés. On utilisera des avions plus petites où on ne servira ni à manger ni à boire. Il se peut que les passagers doivent transporter leurs propres bagages à bord. Les réseaux de billetterie et de réservations seront beaucoup moins évolués, et ils ressembleront peut-être davantage à ceux d'un service d'autobus interurbain.

Il se peut que la qualité du service ne soit pas un besoin urgent pour les vols régionaux de courtes distances, mais elle a un certain effet sur le volume et, partant, sur la rentabilité. Selon nous, à Transport 2000, une baisse de qualité ne traduit pas notre objectif d'amélioration des transports publics.

Le public accepterait peut-être une baisse de qualité du service moyennant une baisse correspondante de tarifs. Sans interfinancement provenant du transport par avions à réaction sur de longues distances, et compte tenu des contraintes financières fédérales qui interdisent la diminution des charges aéroportuaires ou les taxes sur les carburants, les cadres des compagnies aériennes ne cessent d'affirmer qu'une baisse des

[Texte]

other lower volume routes in the Atlantic provinces. In fact, the United States experience has shown fare increases on such routes, and I am thinking particularly of the Dakotas, the Montana area. The People Express fare, for instance, on the heavily travelled Montreal-New York route last August was \$39 one way. That was an introductory fare. But nonetheless, to go a little over half the way, from Montreal to the state capital of Albany, the fare was \$78 and you had to change planes.

There is a great difference, depending on which route you are serving, what the traffic volume is, what deregulation does for you.

• 1155

There is a good deal of apprehension about fare increases on local routes. We are pleased to note on page 28 of the *Freedom to Move* document that a government regulatory agency, when it receives a complaint, will review upward pricing. We feel that this review might be a good idea in all cases of significantly higher inflation, not necessarily dependent on a formal complaint. The question arising from this provision, of course, concerns what is to be done when a carrier proves it has to have a substantial fare increase in order to remain solvent.

Something which is not brought up very often but which I think it is very significant is the fact that lower air fares may not be beneficial to travellers everywhere. For example, air deregulation in the U.S. has been largely responsible for severe cuts in Greyhound bus services and for plans by Greyhound to abandon all service over 500 miles.

Cuts in air fares on the Halifax-Toronto route, for instance, could result in reduced train service in Canada. This would affect many intermediate communities, which would not benefit from the reduced air fares. Competition from level 2 or 3 air carriers could produce lower air fares on the comparatively well-travelled Halifax-Sydney route. It is a regional route but it has pretty good traffic volume. Acadian Lines express bus services generate a large part of the company's profits. The company is the intercity bus carrier in Nova Scotia, by and large. A large part of the company's profits could be threatened. If this bus route becomes less economic and cuts back, intermediate points not served by air will suffer. Other local Acadian bus routes may be cut because there will be a loss of available cross-subsidy.

The problem is that, while passengers in major cities may have a choice of rail, bus, or air services, those in smaller cities

[Traduction]

tarifs sur les routes régionales est très peu probable. Il y a peut-être une baisse des tarifs sur les routes comme Halifax-Toronto, mais les chances sont très minces en ce qui a trait aux routes à faible volume dans les provinces de l'Atlantique. De fait, l'expérience aux États-Unis nous enseigne que les tarifs ont augmenté sur ces routes. Je pense en particulier aux Dakotas et à la région du Montana. Par exemple, le tarif de *People Express* sur la route très achalandée Montréal-New York était de 39\$ pour un aller simple en août dernier. C'était là un tarif d'introduction. Néanmoins, pour aller un peu plus de la moitié aussi loin, soit de Montréal à Albany, la capitale, il en coûtait 78\$ et il fallait changer d'avion.

Ce que la déréglementation peut faire dépend beaucoup de la route desservie et du volume.

On appréhende les augmentations de tarifs sur les routes locales. Nous avons remarqué avec satisfaction à la page 28 d'*Aller sans entraves* qu'un organisme gouvernemental de réglementation examinera les majorations quand il recevra une plainte. Nous croyons que l'examen des hausses serait une bonne idée dans tous les cas de majorations sensiblement supérieures au taux d'inflation et que cela ne devrait pas forcément dépendre d'une plainte officielle. Bien sûr, la question que soulève cette disposition concerne ce qu'il faudra faire lorsqu'un transporteur prouve qu'il a besoin d'une augmentation considérable pour demeurer solvable.

Il est une chose dont on ne parle pas très souvent mais qui, selon moi, est très importante. C'est qu'il se peut que les tarifs aériens moins élevés ne soient pas à l'avantage de tous les voyageurs. Par exemple, la déréglementation du transport aérien aux États-Unis a été à l'origine des réductions considérables des services d'autocars Greyhound ainsi que de l'intention de cette compagnie d'abandonner tous les parcours de plus de 500 milles.

Par exemple, des baisses des tarifs aériens sur la route Halifax-Toronto pourraient entraîner une réduction des services ferroviaires au Canada. Cela toucherait de nombreuses collectivités intermédiaires, qui ne profiteraient pas de la baisse des tarifs aériens. La concurrence des transporteurs aériens de niveau 2 ou 3 pourrait amener une baisse des tarifs aériens sur la route comparativement bien fréquentée d'Halifax-Sydney. C'est une route régionale, mais assez bien fréquentée. Les services d'autobus express *Acadian Lines* produisent une bonne part des bénéfices de la compagnie. La compagnie est pour ainsi dire le transporteur routier interurbain de la Nouvelle-Écosse. Elle risquerait de perdre une grande partie de ses bénéfices. Si cette route d'autocars devient moins rentable et qu'il y a réduction des services, les points intermédiaires non desservis par le transport aérien en souffriront. Cela pourrait amener une réduction du service sur d'autres routes locales d'autocars Acadian parce qu'il y aura perte d'interfinancement.

Le problème est le suivant: même si les passagers des grandes villes ont le choix entre le train, l'autocar et l'avion,

[Text]

and towns often rely on only one mode, particularly the bus mode.

Loss of air service, we feel, is the major risk in deregulation, as we see it. A significant schedule downgrading could result in the loss of air service in lower-density population areas in the Atlantic provinces. We are particularly concerned about small-city airports such as Charlo, serving Campbellton-Dalhousie; St. Leonard, serving Edmundston—Grand Falls; Newcastle-Chatham and Yarmouth, Nova Scotia; and Stephenville, Deer Lake and Gander, Newfoundland. They serve immediate population areas of 20,000 to 40,000.

Already in the past two or three years, we have found that air services to Yarmouth by the IMP Group and air service to St. Leonard airport in northwestern New Brunswick by Quebec Aviation has terminated as a result of financial losses. In the latter case, a federal subsidy was needed to entice the carrier to operate in the first place. But the traffic volume was so low that a million-dollar grant, which was expected to last for five years, was depleted in two, and the carrier pulled out.

The most serious question we have today concerns the safeguards the *Freedom to Move* legislation will give for the permanence of air service in the smaller cities of Canada. In view of the northwestern New Brunswick case just cited—that of St. Leonard—we find it hard to accept the suggestion on page 27 of *Freedom to Move* that in cases of exit of a carrier from a community in the absence of any direct subsidy from other routes or from government sources there would be other carriers eager to step in in many of the cases. It would be particularly surprising if a replacement could be found within the 60-day limit for monopoly routes, which is suggested to us by the document as being appropriate.

We would remind the committee that, in the United States, where the population density is much higher than in Canada, over 100 cities—many of them larger than those involved in the Atlantic provinces; most of them—lost all scheduled air service following deregulation.

Transport 2000 was surprised to read on pages 29 and 30 of *Freedom to Move* that the government will seek no assurance that new air carriers will be capable of providing a reliable, stable, air service in the long term:

Where the financial backers have thus satisfied themselves of a reasonable assurance of success, there should be no need for government bureaucracy to second-guess them.

We fear this leads to a very unstable air industry and that the uncertainty resulting from such an unstable system will make it quite difficult to promote industrial development or tourism outside the major growth centres already established

[Translation]

ceux des petites villes dépendent souvent d'un seul mode de transport, et particulièrement des autocars.

Selon nous, la perte de service aérien est le grand danger de la déréglementation. Une baisse considérable du nombre de vols pourrait entraîner la perte du service aérien dans les régions moins denses des provinces de l'Atlantique. Nos préoccupations touchent surtout les aéroports de petites villes comme Charlo, desservant Campbellton-Dalhousie; Saint-Léonard, desservant Edmundston-Grand Falls; Newcastle-Chatham et Yarmouth (Nouvelle-Écosse); et Stephenville, Deer Lake et Gander (Terre-Neuve). Ils desservent des centres intermédiaires de 20,000 à 40,000 habitants.

Déjà, au cours des deux ou trois dernières années, les services aériens pour Yarmouth offerts par le Groupe IMP et le service pour l'aéroport Saint-Léonard dans le Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick, assuré par Aviation Québec, ont été abandonnés en raison de pertes financières. Dans le deuxième cas, il a fallu une subvention fédérale pour convaincre le transporteur d'offrir le service au départ. Mais le volume était si faible que le transporteur avait épuisé en deux ans une subvention d'un million de dollars qui devait suffire pour cinq ans, si bien qu'il a abandonné le service.

La question la plus grave que nous nous posons aujourd'hui a trait aux mesures de protection que la loi proposée dans *Aller sans entraves* prévoira à l'égard de la permanence du service aérien dans les petites villes du Canada. À la lumière du cas dont nous venons de parler dans le nord-ouest du Nouveau-Brunswick—celui de Saint-Léonard—nous acceptons mal la proposition à la page 27 d'*Aller sans entraves* selon laquelle il y aurait d'autres transporteurs disposés, dans de nombreux cas, à remplacer un transporteur sortant en l'absence de toute subvention directe d'autres routes ou de sources gouvernementales. Il serait assez surprenant qu'on puisse trouver un service de remplacement dans la limite de 60 jours, que le document indique comme préavis approprié, pour les routes de monopole.

Nous aimerions rappeler au Comité que, aux États-Unis, où la densité démographique est beaucoup plus élevée qu'au Canada, plus de 100 villes—dont bon nombre, voire la plupart, sont plus importantes que celles qui se trouvent dans les provinces de l'Atlantique—ont perdu tout leur service de transport aérien à horaires fixes par suite de la déréglementation.

Transport 2000 a été surpris de lire aux pages 29 et 30 du document *Aller sans entraves* que le gouvernement ne cherchera pas de garantie quant à la capacité des nouveaux transporteurs aériens d'assurer à long terme un service de transport aérien fiable et stable:

Si les bailleurs de fonds sont satisfaits des chances raisonnables de réussite, la bureaucratie gouvernementale ne devrait avoir aucun motif de s'en mêler.

Nous craignons que cette situation ne débouche sur une grande instabilité de l'industrie du transport aérien et que l'incertitude qui en naîtra rendra très difficile la promotion de l'expansion industrielle ou du tourisme en dehors des principaux centres de croissance déjà établis dans la région de

[Texte]

in the Atlantic region. In particular, we might look at Halifax. Outside the major cities, we have a difficult problem.

We would like to speak also about the need for an independent regulatory body. With all the uncertainty under air deregulation—and we feel that many speakers have addressed this—Canadians badly need a watchdog of the public interest. Transport 2000 is very concerned over the planned phasing out of the CTC. There is a risk that the quality of air service Canadians receive could depend on political considerations. We think this is wrong. We need an independent agency to safeguard the regional and the social interests of the people in transport.

• 1200

In concluding, we made these comments somewhat generalized because the *Freedom to Move* document leaves many details unanswered. We do not want to let air deregulation become an instrument to further increase regional disparity. We hope the quality and cost of air service to a Canadian will not become more and more a function of where he resides.

Transport 2000 asks the Transport committee to do its best to ensure that regional equity and a stability and security of service will be enshrined in the forthcoming legislation. It is the old idea, I guess, of some kind of equalization payments from the have areas to the have not areas of Canada. We also hope that an easily accessible public interest agency, distant from political influence, will ensure that these principles are in fact practised.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Pearce. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I want to compliment Mr. Pearce for appearing here today and giving us a point of view that is very important. I think Transport 2000 has played a very useful role in Canada, representing the interests of consumers at large. Indeed, thanks to such an organization a number of services have been kept or reintroduced in order to better serve travellers.

I think what Mr. Pearce is telling us makes sense, and in some regards it is sad. The expectation of lower fares in air transportation has certainly been something that everybody expects with their regulations. I think the more pragmatic approach that has been portrayed to us today is certainly relevant.

I am interested in one aspect of your presentation. It has to do with what happened in the U.S. with Greyhound buses. You pointed out that the regulation in the U.S. has been largely responsible for severe cuts to Greyhound bus services. Do you foresee a similar thing happening here in Canada? And if such a thing happened, what would be the consequence for the numbers of small communities that are serviced exclusively by bus?

[Traduction]

l'Atlantique. En particulier, nous pourrions considérer le cas d'Halifax. A l'extérieur des grandes villes, nous faisons face à un problème difficile.

Nous aimerions également parler de la nécessité d'un organisme de réglementation indépendant. Avec toute l'incertitude qui entoure la déréglementation du transport aérien—et nous croyons que bon nombre de gens ont traité de ce problème—les Canadiens ont grand besoin d'un organisme qui veillerait à l'intérêt public. Transport 2000 est très inquiet du projet d'abolition graduelle de la CCT. La qualité du service aérien que recevraient les Canadiens pourrait dépendre de considérations politiques. Selon nous, il ne le faut pas. Il nous faut un organisme indépendant pour protéger les intérêts régionaux et sociaux de la population en matière de transport.

En conclusion, nous avons voulu que nos commentaires soient plutôt généraux parce que le document «Aller sans entraves» est muet sur une foule de détails. Nous ne voulons pas que la déréglementation du transport aérien devienne un outil de multiplication des disparités régionales. Nous espérons que la qualité et le coût du transport aérien pour les Canadiens ne deviendront pas de plus en plus fonction du lieu de résidence.

Transport 2000 demande au Comité des transports de ne rien ménager pour enchâsser dans la mesure législative qui s'annonce l'équité régionale ainsi que la stabilité et la sécurité du service. C'est la même vieille idée, je suppose, des paiements de péréquation de la part des régions nanties au profit des régions démunies du Canada. Nous espérons qu'un organisme facilement accessible voué à l'intérêt public, à l'abri de toute influence politique, veillera à l'application de ces principes.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Pearce. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je tiens à féliciter M. Pearce de s'être présenté devant nous aujourd'hui pour nous faire part d'un point de vue extrêmement important. J'estime que Transport 2000 a joué un rôle très utile au Canada, en représentant les intérêts de l'ensemble des consommateurs. De fait, grâce à cet organisme, bon nombre de services ont été maintenus ou réintroduits dans les meilleurs intérêts des voyageurs.

Selon moi, les propos de M. Pearce sont très sensés, et, à certains égards, cela est malheureux. Certes, chacun s'attend à une diminution des tarifs de transport aérien dans la réglementation. J'estime que l'approche plus pragmatique qu'on nous a dépeinte aujourd'hui est certes pertinente.

Un aspect, en particulier, de votre exposé a piqué mon intérêt. C'est ce qui est arrivé aux autocars Greyhound aux États-Unis. Vous avez dit que la déréglementation aux États-Unis est la grande responsabilité des réductions considérables des services Greyhound. Nous prédisiez-vous la même chose pour le Canada? Et si cela se produisait, quelles en seraient les conséquences pour les nombreuses petites localités desservies uniquement par l'autocar?

[Text]

Mr. Pearce: Yes, I foresee this happening. In fact, I think we have already seen it happen. There are a number of variables, but Air Maritime had a cheaper-than-bus fare between Halifax and Fredericton for some time last summer. While there are a lot of other factors bearing on the issue, in fact that cut into the express bus service of Acadian Lines and SNT. It was a high-speed bus service that took people from Halifax to Fredericton in six hours or six hours and ten minutes. That new service skimmed off the cream of that service so that the Fredericton connection to that service... The bus service still operates through to Saint John, but it does not go to Fredericton; it was discontinued this fall, just a couple of months ago. I think to some extent that was a result of those low air fares.

Now, I do not know that the fare cut was successful, but that is an example of what we have already seen. I think in the corridor, certainly low air fares on certain routes in the corridor might affect both bus and train service. I speak of the Quebec City to Windsor corridor. I gave the example that Acadian Lines here in Nova Scotia is very dependent on their Halifax-Sydney service. I am not sure if the traffic volume could sustain a highly competitive cut-rate air service, but if that should happen I think the Acadian bus financial position would be threatened. Of course that means the intermediate stops, such as New Glasgow, for instance, an urban area of maybe up to 50,000 people in Pictou County, might suffer loss of bus service. It is the intermediate communities. The air service can skim the cream off the major routes, but the intermediate cities having only buses or trains will suffer.

• 1205

Mr. Ouellet: I am also interested in your remark on the bottom of page 3 of your presentation, indicating government should seek more assurance that the new air carrier will be able to provide reliable, stable air service in the long run. I certainly appreciate your desire to keep an independent regulatory body to look at it and monitor the situation. I just regret that the previous witness from Moncton has left, he should have stayed to hear your presentation in this regard.

In your view, what should be enshrined in the legislation to ensure that the new legislation will safeguard the public, not only in terms of continuing service but in terms of reliable service right at the beginning?

• 1210

Mr. Pearce: It is a very difficult question. As a consumer group, we have not delved too deeply into the economics of air operation.

One of our thoughts would be in fact to restrict the ease of exit, so that we would not get too many carriers going in and experimenting, and then suddenly moving out.

[Translation]

M. Pearce: Oui, je le prévois. En fait, cela s'est déjà produit. Il y a plusieurs variables, mais pendant un certain temps l'été dernier, le trajet Halifax-Fredericton par Air Maritime coûtait moins cher que le voyage par autobus. Même s'il y a une foule d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte, cela a porté un dur coup au service express des *Acadian Lines* et de SNT. Il s'agissait d'un service d'autocars à grande vitesse amenant les gens d'Halifax à Fredericton en six heures, ou six heures et dix minutes. Le nouveau service a été écrémé le premier, de sorte que la liaison de Fredericton... Le service d'autocars fonctionne toujours jusqu'à Saint-Jean, mais il ne va plus à Fredericton; il a été discontinué cet automne, il y a quelques mois à peine. Dans une certaine mesure, cela est imputable à la réduction des tarifs aériens.

J'ignore si la réduction de tarifs a donné de bons résultats, mais voilà un exemple de ce que nous avons déjà vu. Une chose est certaine: la réduction des tarifs aériens sur certaines routes du corridor pourrait avoir des répercussions sur le service routier et ferroviaire. Je veux parler du corridor Québec-Windsor. J'ai dit, en exemple, que les *Acadian Lines*, ici en Nouvelle-Écosse, sont hautement tributaires de leur service Halifax-Sydney. Je ne suis pas sûr que le volume de trafic pourrait résister à un service aérien à prix réduits et hautement compétitif, mais si cela se produisait, la situation financière d'*Acadian* en serait compromise, je pense. Naturellement, cela signifie que les villes intermédiaires, comme New Glasgow, par exemple, soit une région urbaine de 50,000 habitants, à peu près, dans le comté de Pictou, pourraient se voir priver du service d'autocars. Il s'agit des localités intermédiaires. Le service aérien peut écrémer les grandes routes, mais les villes intermédiaires desservies uniquement par l'autocar ou le train en souffriront.

M. Ouellet: Je suis aussi intéressé par votre remarque au bas de la page 3 de votre exposé, où vous indiquez que le gouvernement devrait obtenir de meilleures garanties que le nouveau transporteur aérien sera en mesure d'offrir un service aérien stable et fiable à long terme. Je comprends, bien sûr, votre désir de maintenir un organisme indépendant de réglementation pour examiner la situation. Je regrette tout simplement que le témoin précédent, qui venait de Moncton, soit déjà parti; il aurait dû rester pour entendre cet exposé à cet égard.

>A votre avis, quelles dispositions faudrait-il prévoir dans la loi pour protéger le public, non seulement pour lui assurer un service ininterrompu, mais un service fiable, dès le départ?

M. Pearce: Il est très difficile de répondre à cette question. En tant que groupe de consommateurs, nous n'avons pas examiné très en profondeur l'économie de l'exploitation aérienne.

Mais il nous semble nécessaire de restreindre les possibilités de sortie pour empêcher que nombre de transporteurs ne mettent un service à l'essai pour ensuite l'abandonner.

[Texte]

However, if a carrier is becoming insolvent, it becomes difficult to know how you can prevent that from happening. For instance, with the fragmentation of the industry you cannot insist that carrier be cross-subsidized from some of its more profitable routes. In fact, if it is serving only two or three routes, it is a local carrier. It may not have other routes.

One could go to CP Air or Air Canada, and even EPA in recent years, where they were granted the Halifax-Toronto route basically on the understanding it would subsidize their local routes. But we do not have that option with smaller, fragmented carriers.

It is a difficult problem. I am afraid I would have to leave it up to some of the air economists to look at the situation.

Mr. Ouellet: You say air economists more than bankers. I notice in your memorandum you have picked up this incredible suggestion, made in the document *Freedom to Move*, that instead of having experts looking at these new entries, we would leave it to bankers to decide whether airlines should be operative.

Mr. Pearce: It rather shook me when I read that.

Mr. Ouellet: Me, too. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Banks cannot even decide how to operate themselves these days, so let us not let them at our industry.

The Chairman: This was written before recent events.

Mr. Angus: Mr. Pearce, as a consumer group—and we really have not heard from many—you have appeared before the CTC. How do you feel about the CTC as it exists today, in terms of access by consumers for transportation matters they are concerned about?

Mr. Pearce: We very much like the hearing process. We thought the hearings into rail passenger rationalization in 1977 were particularly well done, in depth, and showed considerable independence from what I might loosely call political interference or political influence.

The CTC has a record of listening to the consumer. That is very important. They have a staff of experts in transportation, which is also very important. The CTC has unfortunately been emasculated by decisions in recent years. The 1981 rail cuts were a case in point. I know policy has to be made in the political arena, but any policy decision makes it somewhat more difficult for the transportation commission to operate.

[Traduction]

Mais si un transporteur est sur le point de devenir insolvable, il est difficile de savoir comment l'on peut empêcher cela. À cause de la fragmentation de l'industrie, l'on ne peut par exemple insister qu'un transporteur ait recours à l'interfinancement grâce à des liaisons plus rentables. S'il n'exploite que deux ou trois liaisons, il s'agit d'un transporteur local, et il n'a peut-être pas d'autres routes.

L'on peut songer à CP Air ou Air Canada, ou même EPA depuis quelques années, c'est-à-dire depuis que ce transporteur s'est vu accorder la liaison Halifax-Toronto, essentiellement parce que celle-ci devait subventionner ses liaisons locales. Mais dans le cas des petits transporteurs fragmentés, l'on n'a pas cette possibilité.

Cela pose donc un problème épineux. Je crains d'être obligé de m'en remettre aux économistes du transport aérien.

M. Ouellet: Vous dites des économistes du transport aérien plutôt que des banquiers. Je constate que dans votre mémoire vous avez relevé la suggestion incroyable qui est faite dans le document intitulé *Aller sans entraves*, à savoir que, plutôt que de demander à des spécialistes d'examiner ces nouvelles entreprises, il faudrait confier aux banquiers la tâche de décider de l'opportunité pour les lignes aériennes d'exploiter.

M. Pearce: J'ai été renversé en lisant cela.

M. Ouellet: Moi aussi. Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Les banques ne peuvent même plus décider comment exploiter leurs propres services, ces jours-ci. Ne les laissons pas s'en prendre à notre industrie.

Le président: Ce document a été écrit avant les faits auxquels vous songez.

M. Angus: Monsieur Pearce, vous avez comparu comme représentant d'un groupe de consommateurs—et vous avez été l'un des seuls—devant la CCT. Que pensez-vous de la CCT actuelle, c'est-à-dire de la possibilité pour les consommateurs d'y avoir accès et de faire valoir leur point de vue au sujet des questions de transports qui les intéressent?

M. Pearce: Nous nous félicitons de la procédure des audiences. Nous avons spécialement trouvé bien organisées celles qui ont eu lieu en 1977 au sujet de la rationalisation des services voyageurs des chemins de fer; elles traduisaient à notre avis une absence de ce que j'appellerais l'ingérence ou l'influence politique.

La CCT a acquis la réputation d'écouter les consommateurs, ce qui est très important. Elle compte au sein de son personnel des spécialistes en transports, et cela aussi est extrêmement important. Malheureusement, elle a été émasculée à cause de décisions prises ces dernières années, par exemple au sujet des restrictions dans le domaine du transport ferroviaire. Je sais que ce sont les autorités politiques qui doivent établir les lignes de conduite, les politiques, mais cela ne fait que compliquer le fonctionnement de la commission.

[Text]

We have found them very sympathetic in looking impartially at the needs of communities and we would like to see that type of organization continue. It may well be that, with deregulation, the CTC could be downsized. Perhaps it could be made more efficient. But the essential element of expertise in transportation directed at the public interest without political influence is very important. We would like to see that continue.

• 1215

Mr. Angus: I appreciate those comments. I want to ask you about your comments on the rate increases. It seems like you are looking for, or suggesting, some kind of trigger mechanism—in terms of whether it is the Consumer Price Index, or some kind of government measure of inflation—that, if an airline proposes to raise its rates—whether it is across the board or on specific routes—above this figure there should be a formal process where they would either have to go under a review or, in effect, apply for permission to go above that rate. Is this what you are looking for?

Mr. Pearce: Yes, that is what we are looking for. Now, the exact trigger mechanism, or the exact indicator—of whether that should be the cost-of-living index or double the cost-of-living index or just how that would work—is again a little difficult. Certainly, I think that if the rates are to remain stable, or if they are being cut, we should dispense with regulatory niceties. Where rates, especially on monopoly routes, are going to be increased—and that may well be the case—we would like to see some sort of automatic review by the regulatory agency. It is difficult for the consumer to be on top of things, and to know the regulatory routes to go into this sort of thing. Depending on receiving complaints—we find anyway, and I work with consumers—they are not always willing or able or informed enough to step forward quickly.

Mr. Angus: Good. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. I want to thank you very much, Mr. Pearce, for appearing with some very thoughtful points that we can consider.

Colleagues of the committee, I want to announce something that is really unique. We are going to adjourn now, until 1 p.m. sharp, when we will then have the Minister of Transportation from Newfoundland and Labrador, the Hon. Mr. Dawe. Then we will have Mr. Frank McKenna, the Leader of the Opposition in the Province of New Brunswick. I understand, the next witness will be the Premier of New Brunswick. Those are the three witnesses this afternoon. I appreciate the cooperation of members for getting through the questioning this morning. The questioning this afternoon has three very interesting witnesses. Thanks very much. We stand adjourned till 1 p.m. sharp.

[Translation]

Nous avons trouvé la CCT à la fois compatissante et objective dans son examen des besoins des collectivités et nous espérons qu'il puisse continuer d'en être ainsi. Il est fort possible que la déréglementation des transports s'accompagne d'une compression de la CCT. Peut-être pourrait-on améliorer l'efficacité de la commission. Mais il est essentiel de préserver cette ressource de savoir spécialisé dans le domaine des transports visant la protection de l'intérêt public et libre de toute influence politique. Nous espérons que cela continue.

M. Angus: Je suis heureux de ces commentaires. Je veux vous interroger sur ce que vous avez dit au sujet des augmentations de tarifs. Il me semble que vous recherchez, ou suggérez, un genre de mécanisme de déclenchement—l'indice des prix à la consommation, ou une autre mesure gouvernementale quelconque de l'inflation—qui ferait que, si une compagnie aérienne a l'intention de porter ses tarifs—de façon uniforme ou pour certaines routes seulement—au-delà de ce chiffre, il devrait y avoir un processus formel l'obligeant à se soumettre à une revue ou encore à demander la permission de dépasser ce tarif. C'est cela que vous voulez?

M. Pearce: Oui, c'est ce que nous voulons. Pour ce qui est du mécanisme exact de déclenchement, ou de l'indicateur exact—si cela doit être l'indice du coût de la vie ou le double de l'indice du coût de la vie ou un autre mécanisme quelconque—c'est, là aussi, une question assez difficile. Certes, j'estime que si les taux doivent demeurer stables, ou s'ils sont réduits, nous devrions nous dispenser des caprices de la réglementation. Lorsque les taux, surtout sur les routes de monopole, doivent augmenter—ce qui pourrait bien être le cas—nous aimerions que l'organisme de réglementation procède à une revue automatique. Il est difficile pour le consommateur d'être au courant de tout, et de connaître les voies de la réglementation pour ce genre de choses. Selon les plaintes reçues—c'est ce que nous constatons de toute façon, et je travaille avec des consommateurs—les consommateurs ne sont pas toujours disposés ni capables ni suffisamment informés pour intervenir rapidement.

M. Angus: Très bien. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Je tiens à vous remercier beaucoup, monsieur Pearce, d'avoir soumis à notre attention certaines réflexions bien mûries.

Collègues du Comité, je veux annoncer quelque chose de tout à fait particulier. Nous allons maintenant lever la séance, jusqu'à 13 heures précises, et nous accueillerons ensuite le ministre des Transports de Terre-Neuve et du Labrador, l'honorable M. Dawe. Nous recevrons ensuite M. Frank McKenna, chef de l'Opposition du Nouveau-Brunswick. Sauf erreur, le témoin suivant sera le premier ministre du Nouveau-Brunswick. Ce sont les trois témoins pour cet après-midi. Je vous sais gré de votre collaboration, qui nous a permis de finir les interrogatoires ce matin. Nous aurons cet après-midi trois témoins très intéressants. Merci beaucoup. La séance est levée, et nous reprenons à 13 heures précises.

[Texte]

AFTERNOON SITTING

• 1300

The Chairman: We resume, and welcome the first witness.

Hon. Ron Dawe (Minister of Transportation, Government of Newfoundland and Labrador): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to apologize, first of all, for not having given the members of the committee an opportunity to see the brief before this. I think if I am permitted, I would like to go through it because the points I want to emphasize are outlined in it and perhaps may either cause some questions or in fact answer some questions before they are asked.

The Chairman: Do not worry about apologizing. I had your telex to me as chairman and I guess, although I do not know, that you got my letter in reply. You naturally had justified concerns that we were not travelling to all capitals of the country and unique parts of the country, so I just want to extend to you, without repeating the thoughts in my letter, that we know this is sort of an abbreviated tour.

There are many parts of the country we did not get to. What our report finally says on December 13, may very well be that it is of a more interim nature until we will be able to have the chance to go to other parts and delightful parts like Newfoundland.

So do not worry about an apology, because we have a semi-apology to you. I can tell you there were no members of this committee who were happy, including the chairman, with the abbreviated timeframe.

Mr. Dawe: I appreciate that, and I thank you very much for your letter which indicated exactly what you just said.

I guess I am similar to a number of people whom I have listened to this morning. Unfortunately I did not have an opportunity to be here yesterday, but the theme seems to be... We agree with the thrust, but—and I guess it is the 'but' that causes the problems, the uncertainty of what the detail would involve.

Basically I think, from a philosophical point of view, there is no question that the government I am a member of welcomes the opportunity for discussion as it relates to deregulating the transportation sector in the country. We welcome the decision by the federal government to look into the whole question of regulation of the transportation industry. However, we must be very quick to caution that decisions affecting new transportation legislation cannot be unilateral ones.

While the provinces and various interest groups have been given the opportunity to respond to the proposals, we believe the consultative process should have been structured to allow for a better co-ordinated exchange of views. No formal mechanism for consultation on the detail in these very important initiatives was established between the federal and provincial governments.

[Traduction]

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous reprenons. J'aimerais tout d'abord accueillir notre premier témoin.

L'hon. Ron Dawe (ministre des Transports, gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador): Je vous remercie, monsieur le président.

Je veux tout d'abord m'excuser de ne pas avoir remis aux membres du Comité une copie de mon mémoire avant aujourd'hui. Si vous me le permettez, j'aimerais reprendre les points qui y sont énoncés, parce que c'est sur ceux-là que je veux insister. Cela suscitera peut-être des questions, ou répondra même à certaines questions avant qu'elles ne soient posées.

Le président: Ne vous excusez pas. J'ai reçu votre télex et je suppose, bien que je n'en sois pas certain, que vous avez reçu ma réponse. Vous avez évidemment raison de déplorer le fait que nous ne visitons pas toutes les capitales et toutes les régions du Canada. Je veux donc vous rappeler, sans tout reprendre ma lettre, qu'il s'agit en l'occurrence d'une tournée abrégée.

Nous avons malheureusement omis beaucoup de régions. Il est fort probable que notre rapport qui paraîtra le 13 décembre ne soit qu'un document d'étape et qu'il en soit ainsi tant que nous n'aurons pas visité d'autres régions, fort agréables soit dit en passant, comme Terre-Neuve.

Alors, ne vous excusez pas, parce que nous vous devons nous-mêmes des excuses. Je vous assure qu'aucun membre du Comité, y compris son président, ne se réjouissait de ce calendrier abrégé.

M. Dawe: Je vous suis reconnaissant et je vous remercie de votre lettre qui faisait justement état des points que vous venez de mentionner.

Je crois partager l'avis de beaucoup de personnes que j'ai écoutées ce matin. Malheureusement, je n'ai pu être ici hier. Le thème général semble toutefois être... Nous sommes d'accord avec le sens général des propositions, mais—et ce sont les mais qui causent les difficultés—nous sommes préoccupés par l'incertitude des mesures détaillées que cela suppose.

En principe, mon gouvernement se félicite de pouvoir participer à une discussion sur la déréglementation du secteur des transports au Canada. Nous nous réjouissons de la décision prise par le gouvernement fédéral de se pencher sur cette question de la déréglementation. Mais nous nous empressons d'ajouter que toute décision portant sur de nouvelles mesures législatives en la matière ne saurait être unilatérale.

Il est vrai que les provinces et les divers groupements d'intérêts ont été invités à faire part de leurs réactions aux mesures proposées, mais il nous semble que le processus consultatif aurait pu être mieux structuré pour permettre un échange plus coordonné des points de vue. Les gouvernements fédéral et provinciaux n'ont pas participé à l'établissement de mécanismes de consultation officiels sur le détail de ces mesures d'une importance pourtant capitale.

[Text]

Nevertheless, my role today is to consider the proposals outlined in the document entitled *Freedom to Move* and the impacts proposed changes to the National Transportation Act will have upon the national economy in general and of course, more specifically, on the economy of Newfoundland and Labrador.

The proposals outlined constitute a very important undertaking for the federal government. Not only will fundamental change occur within the transportation industry but, just as importantly, there will be significant implications for other sectors of the economy. Profound changes in the existing regulatory structure will require new approaches and a reshaping of existing attitudes which no doubt will result in substantial benefits to some and to others, impacts that may not be so positive.

In recent correspondence to the federal Minister, I indicated that the Government of Newfoundland and Labrador is prepared to support the overall new direction outlined in the *Freedom to Move* document. However, we must also express some concern about the potential impacts proposed changes will have on the province's economy.

I must stress at the outset that no region of this country should be allowed to suffer as a result of changes to existing transportation legislation. Furthermore, regions like Newfoundland and Labrador, who for years have tolerated substandard transportation infrastructure, should be regarded as a special case, and this should be clearly enunciated in the proposed legislation. This argument has been put forward by the provincial government and others, including several royal commissions.

The regional distribution of economic activity has in the past been determined largely by the adequacy of transportation systems. It then follows that if we are to attain a measure of growth and development comparable to other regions of the country, transportation in Newfoundland and Labrador must be viewed as a means to a larger end. It is equally important from our perspective to consider the social contributions the provision of adequate transportation services makes to the people of our province, who are still in large measure relatively isolated from the mainstream of Canadian society.

Throughout the *Freedom to Move* document constant reference is made to the need for reliance on competition and free market forces to promote freedom and flexibility and enhance efficiency and lower costs. The government of this province is a keen supporter of these principles. However, we all know that not all regions of the country are on the same economic footing, so it is sometimes difficult to apply these principles across the board. Decisions relating to transportation are sometimes likely to be in conflict with decisions designed to promote efficiency and this point must be recognized.

[Translation]

Je suis toutefois venu ici pour examiner avec vous les propositions que renferme le document intitulé *Aller sans entraves* et les incidences des modifications proposées à la Loi nationale sur les transports sur l'économie nationale en général et, bien sûr, sur l'économie de Terre-Neuve et du Labrador.

Les mesures proposées constituent une initiative majeure pour le gouvernement fédéral. Non seulement entraîneront-elles des transformations au sein de l'industrie des transports, mais elles auront aussi des répercussions importantes sur les autres secteurs de l'économie, fait qui est tout aussi important. Les changements en profondeur que le gouvernement propose d'apporter à la structure de réglementation exigeront des optiques nouvelles et l'adoption d'une mentalité nouvelle, ce qui produira sans aucun doute des retombées très salutaires pour certains, mais aussi des répercussions moins favorables pour d'autres.

Dans de récentes lettres à mon vis-à-vis fédéral, j'ai fait savoir que le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador était disposé à appuyer l'orientation générale présentée dans *Aller sans entraves*. Mais j'ai aussi dit craindre les répercussions que les mesures proposées pouvaient avoir sur l'économie de notre province.

Je me dois tout d'abord d'insister sur le fait qu'aucune région au Canada ne devrait souffrir à cause des modifications apportées à la législation sur les transports. En outre, les régions qui, comme Terre-Neuve et le Labrador, ont pendant des années toléré une infrastructure des transports inférieure à la normale, devraient être considérées comme des cas spéciaux et cela devrait entrer en ligne de compte dans les nouvelles mesures législatives. Le gouvernement provincial et d'autres, dont plusieurs commissions royales, ont fait valoir ce point.

La répartition régionale de l'activité économique a été largement dominée, dans le passé, par l'acceptabilité des réseaux de transport. Il s'ensuit donc que pour nous permettre d'atteindre un degré de croissance et de développement comparable à celui d'autres régions du Canada, il faudra que le gouvernement considère les transports à Terre-Neuve et au Labrador comme un moyen menant à une fin plus importante. Il faut aussi tenir compte, à notre avis, des contributions sociales que la prestation de services de transports adéquats peut faire aux résidents de notre province qui, dans une large mesure, sont encore isolés de la société canadienne.

Dans *Aller sans entraves*, le gouvernement fait valoir la nécessité de compter sur la concurrence et les forces de la libre entreprise pour favoriser la liberté et la souplesse, améliorer l'efficacité et réduire les coûts. Mon gouvernement appuie fermement ces principes. Mais nous savons tous que les diverses régions du Canada ne sont pas toutes sur un pied d'égalité en matière économique, de sorte qu'il peut parfois être difficile d'appliquer ces principes d'une manière générale. Les décisions touchant les transports peuvent parfois contredire celles qui visent à favoriser l'efficacité, et il importe de bien le reconnaître.

[Texte]

• 1305

The role that transportation plays in the development of the regions must be clearly and concisely spelled out. While this was recognized by the provincial Ministers responsible for regional economic development in their deliberations throughout the year, including the federal Minister, it is not recognized in the proposed new transportation legislation. The regional development Ministers in the release entitled *Regional Economic Development Intergovernmental Position Paper* adopted as a principle the recognition that transportation is the key to regional economic development. It went on to state that all regions of Canada are highly sensitive to the use of transportation as an instrument of economic development, and furthermore that transportation is essential to the growth of the nation and has a key role in any regional development policy. These statements, on which the First Ministers are also in complete agreement, is a clear expression of how the provision of transportation infrastructure and systems is to be viewed. On this basis, there must be a better reconciliation of this principle with those that are outlined in the *Freedom to Move* document.

There cannot be any misunderstanding or inconsistency in government's approach to regional development. Rather, they must be carefully enshrined in any new transportation legislation.

Even though it is true to say that much has changed since the passage of the National Transportation Act of 1967 it is, I believe, a little ambitious to state that the transportation industry has matured. That certainly is not the case in Newfoundland and Labrador as it relates to the transportation of freight. We are still very involved in the development process and nothing can be done to upset or constrain this process.

The Newfoundland railway which for years languished under little managerial attention and insufficient capital has performed very well during the past couple of years. We must build upon this success to ensure a suitable and stable rail system. The trucking industry, which experienced phenomenal growth through the 1970s, has levelled off and is now the most stable element of our transportation system. The direct water service which has experienced considerable problems is, I believe, starting to achieve a measure of stability. These three segments of the transportation industry in Newfoundland and Labrador are considered vital if we are to achieve our goals in economic and social development.

Recent studies completed on the transportation industry in the province have confirmed these statements. In particular, I would like to draw your attention to the Modal Roles Assessment—Newfoundland Interprovincial Freight Study, the purpose of which was to suggest the most cost-efficient role for each mode and to develop a strategy for realizing these roles in the provision of provincial freight services for the province up until 1991. The main conclusion of this report was that the status quo or the existing three mode freight system is recommended as the basis for future intermodal freight service

[Traduction]

Il faut énoncer clairement et explicitement le rôle des transports dans le développement des régions. Bien que les ministres provinciaux chargés du développement économique régional aient reconnu ce fait dans leurs délibérations tout au cours de l'année, notamment avec le ministre fédéral, cet aspect est laissé pour compte dans les nouvelles mesures qui ont été proposées. Dans leur énoncé de principe intergouvernemental sur le développement économique régional, les ministres ont reconnu que les transports étaient la clef du développement économique régional. Ils ont ajouté que toutes les régions du pays sont sensibles à l'utilisation des transports comme outil de développement économique, que les transports sont essentiels à la croissance du pays et qu'ils sont appelés à jouer un rôle clef dans la politique de développement régional. Ces énoncés, qui ont aussi fait l'unanimité parmi les premiers ministres, traduisent bien la façon dont doivent être considérés l'infrastructure et les réseaux de transport. Dans ce contexte, il importe donc de mieux accorder ce principe à ceux qui sont présentés dans *Aller sans entraves*.

L'optique du gouvernement en matière de développement doit être bien comprise et cohérente. Elle doit être soigneusement enchâssée dans toute nouvelle loi en matière de transport.

S'il est vrai que la situation a beaucoup évolué depuis l'adoption en 1967 de la Loi nationale sur les transports, il me semble un peu présomptueux d'affirmer que l'industrie des transports a atteint l'âge adulte. Cela n'est certes pas le cas à Terre-Neuve et au Labrador en ce qui concerne le transport de marchandises. Nous en sommes encore aux stades infantiles du développement, et rien ne doit venir entraver ce processus ou y nuire.

Le chemin de fer de Terre-Neuve qui, pendant des années, a été privé d'une gestion attentive et de capitaux, a donné un très bon rendement ces dernières années. Nous devons nous servir de ce succès comme tremplin afin d'aménager un réseau ferroviaire stable et acceptable. De son côté, le secteur du camionnage, qui a enregistré un taux de croissance phénoménal dans les années 1970, a maintenant atteint un plateau et il est assurément l'élément le plus stable de notre réseau de transport. Le service de transport par eau, qui a connu passablement de difficultés, commence maintenant à se stabiliser. Ces trois segments de l'industrie des transports de Terre-Neuve et du Labrador sont considérés comme essentiels à la réalisation de nos objectifs de développement social et économique.

Des études récentes sur le secteur des transports effectuées dans la province ont confirmé ces énoncés. Nous attirons notamment votre attention sur l'évaluation des rôles des modes de transport, soit l'étude sur le transport interprovincial de marchandises à Terre-Neuve, dont l'objet était de proposer la fonction la plus rentable de chaque mode de transport et d'élaborer une stratégie pour la concrétiser dans le cadre de la prestation de services de transports de marchandises jusqu'en 1991. Les auteurs du rapport ont conclu que le maintien du statu quo ou du système actuel à trois modes de transport

[Text]

to Newfoundland. It does the most to enhance the social structure of the island while at the same time ensuring the competition necessary to minimize indirect negative impacts which would accrue to consumers if intermodal competition were to deteriorate.

The Newfoundland government supports this recommendation and strongly urges the federal government to consider possible negative impacts that changes to the regulatory structure would have on that modal balance which has been attained.

The *Freedom to Move* paper contains a number of specific measures which may have a direct impact upon the transportation industry in Newfoundland and Labrador. Perhaps, if I am allowed, I will go through those in some detail, as much detail as can be addressed under the present document.

Dealing with air transportation, I have outlined a number of items there and I will just refer to them as I go on.

The government of the province in its submission to the public hearings conducted by the Air Transport Committee, the CTC in St. John's in March of 1984 and in Goose Bay in June of 1984, outlined somewhat similar measures. We stated that because of developments in the province with respect to Eastern Provincial Airways, the government views continued service to all current locations by that carrier with increased doubt. This is now starting to be realized and on this basis we see the role of other smaller Newfoundland and Labrador based carriers becoming increasingly important. Present federal government policy must become more attuned to the structural changes taking place in our air transport system.

We would stress again, however, that as a result of the proposed changes in the regulatory environment, the CTC or the new regulatory agency should have an increased monitoring role. Care should be taken by this agency to ensure that where changes are proposed by a carrier, service levels are not adversely affected such that inconvenience or increased cost to the travelling public will result.

The new agency should also be required to constantly monitor any changes in the air fare structure and be empowered to act if there is evidence that the lesser populated regions are experiencing higher air fares than in the past. Monitoring will also be necessary to ensure that the degree of cross-subsidization for individual carriers is not shifted such that regions like Newfoundland and Labrador will shoulder a greater share of the burden than has been the case in the past.

• 1310

Accordingly, the various air carriers must be required to make available to the new regulatory agency all the necessary financial and operating information to make this type of analysis possible.

[Translation]

devait constituer le fondement du service de transport intermodal de marchandises à venir à Terre-Neuve. C'est le système qui contribue le plus à valoriser la structure sociale de la province tout en garantissant la concurrence nécessaire pour minimiser les retombées négatives indirectes dont se ressentiraient les consommateurs advenant la détérioration de la concurrence intermodale.

Le gouvernement de Terre-Neuve appuie cette recommandation et exhorte fortement le gouvernement fédéral à envisager les conséquences néfastes que des changements à la structure de réglementation auraient si l'équilibre entre les modes de transport ne pouvait être atteint.

Dans *Aller sans entraves* diverses mesures sont proposées qui pourraient avoir des retombées directes sur l'industrie des transports à Terre-Neuve et au Labrador. Si vous me le permettez, j'aimerais les examiner en détail.

En ce qui concerne le transport aérien, j'ai noté certains points auxquels je me reporterai au fur et à mesure de mon exposé.

Le gouvernement de la province a proposé des mesures semblables lors de son témoignage aux audiences publiques du Comité des transports aériens qui se sont déroulées à Saint-Jean en mars 1984 et à Goose Bay en juin 1984. Nous avons signalé que, à cause des mesures visant *Eastern Provincial Airways*, le gouvernement doutait de plus en plus de l'aptitude de ce transporteur à continuer à desservir tous les points qu'il dessert actuellement. Nous avons commencé à le constater et c'est pourquoi il nous semble de plus en plus important de confier un rôle à de petits transporteurs dont la base d'exploitation serait Terre-Neuve et le Labrador. Le gouvernement fédéral doit être sensibilisé aux transformations structurales qui se produisent au sein du système des transports aériens.

Nous insistons toutefois sur le fait que, par suite des modifications proposées au contexte de réglementation, il nous semble que la CCT ou le nouvel organisme de réglementation devrait jouer un rôle de surveillance accru. Ce dernier devra veiller à ce que le public voyageur ne fasse pas les frais de modifications proposées par les transporteurs, sous forme d'inconforts ou de coûts accrus.

Le nouvel organisme devra aussi exercer un contrôle de tout moment sur les modifications à la structure tarifaire et être habilité à intervenir s'il appert que les régions moins peuplées doivent payer des tarifs supérieurs à ceux du passé. La surveillance sera aussi nécessaire afin de s'assurer que la part de subventions réciproques pour les transporteurs individuels ne soit pas modifiée de telle sorte que des régions comme Terre-Neuve et le Labrador se chargent d'une plus grande partie du fardeau qu'elles ne l'ont fait dans le passé.

Par conséquent, il faut exiger que les divers transporteurs aériens fournissent au nouvel organisme de réglementation tous les renseignements nécessaires sur les finances et l'exploitation pour permettre ce genre d'analyse.

[Texte]

Special mention for people residing in remote areas should also be included in any new regulation. In areas like the coast of Labrador where air carrier service is a vital necessity provision should be made for the federal government to shoulder a part of the burden of the ongoing costs of providing the service. In addition, where market exit provisions allow a carrier to leave an isolated area a mechanism should be established to provide for automatic tendering for a new carrier. This mechanism should also include subsidy provisions so that increased costs to users will not result.

In the rail area, which has been discussed by a number of groups from Newfoundland, I have outlined the relevant parts of the *Freedom to Move* document. As you are aware, the island portion of the province is served by one railway, which has undergone dramatic changes over the past five years. The program of revitalization of the Newfoundland railway initiated in 1980 involved the creation of an intermodal service with containers and the elimination of boxcar service. The program, which is now 75% complete, has been a success. Both the efficiency and productivity of the railway have improved and as well the frequency of service, reliability of service and delivery times have improved substantially. Another benefit has been the increased competition between the rail, trucking and direct water modes.

As earlier stated, the provincial government views the retention and maintenance of the Newfoundland railway as being very important for the economic well-being of the province. Nothing, therefore, can be permitted to jeopardize the success which has been attained.

From this perspective, we are sceptical of some of the proposed changes to the railway legislation as outlined. In particular, we are concerned that a repeal of section 279, allowing for confidential contracts between shippers and carriers, will be of little benefit to the shippers in Newfoundland. It is our belief that the only beneficiaries of such a move would be the large shippers located in the central region of this country who have the volumes necessary to attract the lower rates. While we agree that the railways would not, in all likelihood, engage in destructive pricing practices, any shortfall in revenue as a result of an increased competitive environment in the central region would have to be met by increases in rates in the West and particularly in the Maritimes and a subsequent increase in the deficit of the Newfoundland portion of the railway.

Shippers who are captive to rail and regions who rely heavily on the railway would be placed in an obvious disadvantage.

Again, if this proposed change is to remain then confidential contracts should be filed with the new regulatory agency and a monitoring process again set up to ensure that shippers in the

[Traduction]

Toute nouvelle réglementation devrait comprendre une disposition particulière pour les habitants des régions éloignées. Dans des régions comme la côte du Labrador, où le service d'un transporteur aérien est indispensable, il faudrait prendre les dispositions nécessaires pour que le gouvernement fédéral se charge d'une partie du fardeau que représentent les coûts continus de la prestation du service. De plus, si des dispositions sur la résiliation de marchés permettent à un transporteur de quitter une région isolée, un ensemble de procédés devrait être établi pour obtenir un nouveau transporteur au moyen de soumissions automatiques. Il faudrait aussi prévoir des dispositions sur les subventions afin qu'il n'y ait aucune augmentation des prix pour les usagers.

En ce qui concerne les chemins de fer, dont ont discuté un certain nombre de groupes de Terre-Neuve, j'ai exposé les parties applicables du document intitulé *Aller sans entraves*. Vous savez sans aucun doute que l'île de la province est desservie par un chemin de fer, qui a subi de très grandes transformations au cours des cinq dernières années. Le programme de revitalisation du chemin de fer de Terre-Neuve qui a été entrepris en 1980 portait sur la création d'un service intermodal et l'utilisation de conteneurs et l'élimination du service de wagons couverts. Le programme, terminé à 75 p. 100, a été couronné de succès. L'efficacité et la productivité du chemin de fer se sont améliorées. La fréquence du service, sa fiabilité et la livraison se sont aussi considérablement améliorées. Un autre avantage du programme a été une plus grande concurrence entre les services ferroviaires, de camionnage et de transport direct par voie d'eau.

Tel que mentionné plus tôt, le gouvernement provincial considère que le maintien et l'entretien du chemin de fer de Terre-Neuve est très important pour le bien-être économique de la province. On ne peut donc permettre que quoi que ce soit compromette le succès du programme.

À ce point de vue, nous sommes sceptiques sur certaines des modifications proposées à la Loi sur les chemins de fer. Nous nous préoccupons en particulier du fait que l'abrogation de l'article 279, qui prévoit des marchés confidentiels entre les expéditeurs et les transporteurs, offre très peu d'avantages pour les expéditeurs de Terre-Neuve. Nous croyons que les seuls bénéficiaires d'un tel changement seraient les gros expéditeurs qui se trouvent dans les régions centrales du pays et ont les volumes nécessaires pour favoriser les taux moins élevés. Bien que nous admettons que les services ferroviaires ne s'engageraient pas, selon toute probabilité, dans des pratiques d'établissement des prix destructives, tout manque de revenus en raison d'un milieu où s'exercerait une plus forte concurrence dans la région centrale devrait être compensé par une augmentation des taux dans l'Ouest et particulièrement dans les provinces Maritimes et une augmentation ultérieure du déficit pour la partie du chemin de fer de Terre-Neuve.

Les expéditeurs captifs des services ferroviaires et les régions qui comptent beaucoup sur le chemin de fer seraient évidemment dans une position désavantageuse.

Encore une fois, si la modification proposée doit être acceptée, les contrats confidentiels devraient être déposés auprès du nouvel organisme de réglementation et un processus

[Text]

central region are not benefitting rate-wise at the expense of shippers in more remote areas.

I am pleased that an attempt has been made to reconcile the provisions for confidential rate-making with the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act. The filing of tariffs and the availability of information is necessary if these acts are to be properly administered. Accordingly, periodic summaries of all confidential contracts, including those not subject to assistance programs, should be made available to the public.

We are in agreement with the provision that common carrier obligations will be retained. This will ensure that shippers will have a continuous access to a railway system.

Changes to the captive shipper provisions, section 278 of the Railway Act, do not, we believe, reflect the realities of the shippers located in Newfoundland and Labrador. We recommend that instead the definition of the captive shipper be broadened to embrace those industries that do not have intra-rail competition.

We are in agreement with the repeal of section 276 of the Railway Act, which requires that a railway's rates be compensatory. As stated earlier, Newfoundland railway is undergoing dramatic changes, which are resulting in substantial improvements to the cost of providing this service. It is important that during this development period the railway be granted the flexibility to establish rates which will ensure continued consumer utilization. However, we recognize that this must not be done to the detriment of competing modes.

The Newfoundland government has maintained that not only should the railway not be subject to section 276 of the Railway Act but that any setting of compensatory rates be done in accordance with section 32.(2) of The Terms of Union. This section states that for the purpose of railway rate regulation the Island of Newfoundland will be included in the Maritime region of Canada. This would require that certain tariffs to and from Newfoundland be replaced with tariffs based on the rate structure in effect on the movement of traffic to and from the Maritime provinces. This long-standing interpretation of the railway rate regulation for the province should therefore be included in the new National Transportation Act.

• 1315

Finally, the provision for branch line abandonment needs more clarification, in our view. The criteria that will be considered by the regulatory agency is not specified in circumstances where no local railway operator is prepared to

[Translation]

de surveillance devrait être établi pour s'assurer que les expéditeurs de la région centrale ne profitent pas des taux aux dépens des expéditeurs des régions plus éloignées.

Je suis heureux qu'on ait tenté de concilier les dispositions pour l'établissement des taux pour les marchés confidentiels avec la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport dans la région Atlantique. L'enregistrement des tarifs et l'accès à l'information sont nécessaires pour que ces lois soient convenablement appliquées. Par conséquent, des résumés périodiques de tous les marchés confidentiels, y compris ceux qui ne sont pas prévus par les programmes d'aide, devraient être rendus publics.

Nous sommes d'accord avec la disposition selon laquelle il faut maintenir les obligations du transporteur public, ce qui permettra de s'assurer que les expéditeurs aient continuellement accès à un réseau de chemins de fer.

Nous sommes d'avis que les modifications aux dispositions sur les expéditeurs captifs des services ferroviaires, article 278 de la Loi sur les chemins de fer, ne reflètent pas les réalités des expéditeurs qui se trouvent à Terre-Neuve et au Labrador. Nous recommandons que la définition de ce genre d'expéditeur soit plutôt élargie et comprenne les industries pour lesquelles aucune concurrence intra-chemin de fer n'existe.

Nous sommes d'accord avec l'abrogation de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer qui exige que les taux d'un service ferroviaire soient compensateurs. Tel que mentionné plus tôt, le chemin de fer de Terre-Neuve subit de très grandes transformations qui entraînent d'importantes améliorations en ce qui concerne le coût de la prestation de ce service. Il est important que pendant cette période d'aménagement, on accorde au service ferroviaire une plus grande souplesse dans l'établissement des taux, ce qui assurera une utilisation continue par les usagers. Nous reconnaissons cependant que cela ne doit pas se faire au détriment des autres moyens de transport qui font concurrence.

Le gouvernement de Terre-Neuve soutient que non seulement les services ferroviaires ne doivent pas être assujettis à l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer mais que tout établissement des taux compensateurs soit fait en vertu de l'article 32.(2) des Conditions de l'Union. Cet article prévoit qu'aux fins de la réglementation des tarifs ferroviaires, l'Île de Terre-Neuve soit comprise dans la Région maritime du Canada. Il serait donc nécessaire que certains tarifs de transport à destination et en provenance de Terre-Neuve soient remplacés par des tarifs basés sur la structure tarifaire en vigueur sur le mouvement du trafic à destination et en provenance des provinces Maritimes. Cette interprétation de longue date du règlement sur les tarifs ferroviaires pour la province devrait donc faire partie de la nouvelle Loi nationale sur les transports.

Finalement, nous sommes d'avis qu'il faut davantage préciser la disposition sur l'abandon d'une ligne d'embranchement. Les critères dont tiendra compte l'organisme de réglementation ne sont pas précisés dans les circonstances où

[Texte]

take over the line and there is an objection filed. In addition, the circumstances under which lines other than branch lines may be abandoned is not spelled out. We sincerely hope it is not an attempt to provide a method for abandoning the Newfoundland railway should current CN corporate policy change.

The marine sector: In our view, reserving the coasting trade for Canadian ships is not consistent with government policy of reform for the transportation system. It simply makes the coasting trade more restrictive. The removal of Commonwealth ships could have a negative impact on area shippers and receivers as the use or potential use of these ships has, up to now, constrained water, rail and truck rates from central Canada.

However, if this proposal is allowed to stand, then provisions should be made to make the waiver system more effective. Waivers should be granted quickly when no suitable Canadian ship is available, and the definition of 'suitable' should be enlarged to include physical, technical and commercial factors. In addition, when a non-Canadian ship is temporarily admitted to the Canadian coasting trade under a waiver, no customs duties, taxes or fees should be charged.

Another change to the Canadian Shipping Act which is also cause for concern is the section of the act which deals with charges relating to navigational services, and in particular, with ice-breaking and escorting services. These services, provided by the Canadian Coast Guard, are essential for the maintenance and operation of the majority of interprovincial ferry services during the winter months. The province is currently providing generous support to the provision of ferry services, and any increases in the cost of support services could well lead to a diminished level of service. It is important for the federal government to reconsider their action in this area.

There are several other areas outlined in the white paper that I wish to briefly address. The first is the proposed changes to the economic regulation of the extraprovincial trucking industry. Significant progress has already been made in this area with the signing of a memorandum of understanding in February of this year. The consultative process that was clearly evident at that time will, we hope, provide the impetus for the debate that will be necessary in other aspects of regulatory reform of the transportation industry.

The maintenance of a strong, stable Canadian trucking industry is very important, in our view. Safety as well must remain an overriding consideration, and any changes that are contemplated must be done only in close co-operation with the provinces.

The second area is the emphasis on transportation-oriented Crown corporations and the role they will play in the implementation of government policy. While we agree that

[Traduction]

aucun exploitant de chemin de fer local n'est disposé à s'occuper de la ligne et qu'une objection est formulée. De plus, les circonstances en vertu desquelles les lignes autres que les lignes d'embranchement peuvent être abandonnées ne sont pas clairement expliquées. Nous espérons sincèrement qu'il ne s'agit pas d'une tentative pour fournir une méthode afin d'abandonner le chemin de fer de Terre-Neuve si la politique actuelle de la société CN change.

En ce qui concerne le domaine maritime, nous sommes d'avis que le fait de réserver le cabotage aux navires canadiens n'est pas conforme à la politique gouvernementale de réforme du système de transport, parce qu'il restreint simplement le cabotage. La suppression des navires du Commonwealth pourrait avoir des répercussions négatives sur les expéditeurs et les réceptionnaires de la région parce que l'utilisation de ces navires a jusqu'à présent permis d'éviter les taux maritimes, ferroviaires et de camionnage de la région centrale du Canada.

Si cette proposition est toutefois valide, il faudra prendre des dispositions pour rendre le système de renonciation plus efficace. Des renonciations devraient être accordées rapidement lorsque aucun navire canadien approprié n'est disponible et la définition du terme «approprié» devrait être élargie de façon à comprendre les facteurs physiques, techniques et commerciaux. De plus, lorsqu'un navire étranger est temporairement admis au cabotage canadien en vertu d'une renonciation, aucun droit d'entrée, taxe ou droit ne devrait être exigé.

Une autre modification à la Loi sur la marine marchande du Canada qui est aussi une source de préoccupation est l'article de la loi qui porte sur les frais relatifs aux services de navigation et en particulier aux services de brise-glace et d'escorte. Ces services, fournis par les garde-côtes canadiens sont essentiels au maintien et à l'exploitation de la majorité des services de traversier interprovinciaux pendant les mois d'hiver. La province offre actuellement un généreux appui financier pour la prestation des services de traversier et toute augmentation du coût des services de soutien pourrait très bien entraîner une diminution de la qualité du service. Il est important que le gouvernement fédéral reconsidère les mesures prises à ce sujet.

Je tiens aussi à traiter de plusieurs autres questions exposées dans le Livre blanc. La première porte sur les modifications proposées à la réglementation économique de l'industrie du camionnage extraprovinciale. D'importants progrès ont déjà été accomplis dans ce domaine par la signature d'un protocole d'entente en février, cette année. Le processus consultatif qui était clairement évident à ce moment donnera, nous l'espérons, l'impulsion pour le débat qui sera nécessaire pour d'autres aspects de la réforme de la réglementation de l'industrie du transport.

Le maintien d'une industrie canadienne du camionnage vigoureuse et stable est, à notre avis, très important. La sécurité doit aussi demeurer d'une importance primordiale et tout changement ne doit être envisagé qu'en étroite collaboration avec les provinces.

La deuxième question porte sur l'importance accordée aux sociétés d'État qui s'intéressent au transport et le rôle qu'elles joueront dans la mise en application de la politique gouverne-

[Text]

Crown corporations in transportation or any other sector, for that matter, should be expected to act as good corporate citizens, it is not clear how the federal government intends to enforce this requirement. As well, the role of Crown corporations and the provision of constitutional services, such as the gulf ferry service and coastal service on the Newfoundland railway, must be spelled out.

Another area is the proposed changes to the dispute-resolving mechanisms of the regulatory agency. No one can deny that the mechanisms currently in place are cumbersome, time-consuming and, for the most part, unrealistic. The new mediation and final-offer arbitration provisions would appear to provide a much easier method of resolving disputes. We are therefore in agreement with the proposal outlined.

The reparation provisions, however, need considerably more clarification. It is not clear, for example, whether reparation will be limited to the person who succeeds with the complaint or that payment will be made to all shippers who experience the same problem. The establishment of a new regulatory agency to replace the Canadian Transport Commission is, we believe, consistent with the new approach that has been taken. The proposed decentralization of this new agency to include branch offices in eastern and western regions will, we hope, result in a better appreciation of local concerns and interest by regulators. The structure of this new agency, however, should receive very careful attention. Consultation with the provinces in this important undertaking is highly desirable.

Finally, the revised legislation will provide the Minister of Transport with the power to provide policy direction to the regulatory agency. This is, we believe, compatible with the functions of the Minister. However, we would caution that the new regulatory agency must be permitted a large measure of autonomy and any ministerial direction must be restricted to matters of policy, with the Minister not becoming involved in individual cases before the agency.

Mr. Chairman, a new national transportation policy will have far-reaching implications for all regions of this country. Indeed, the proposals outlined will result in uneven impacts in many areas. It is imperative then, that the consultative process be given the chance to work. We would therefore strongly recommend that a federal-provincial task force be established, part of whose mandate would be to study and report on the implications of the proposed changes on the regions. We would caution that any regulatory change be undertaken in a gradual and orderly fashion so as to minimize any disruptions that may occur.

[Translation]

mentale. Bien que nous convenons que les sociétés d'État, dans le domaine des transports ou dans tout autre domaine, doivent agir à titre de bons citoyens moraux, il n'est pas clair comment le gouvernement fédéral a l'intention de mettre en application cette exigence. Aussi, le rôle des sociétés d'État et la prestation des services constitutionnels, comme le service de traversier du golfe et le service côtier du chemin de fer de Terre-Neuve, doivent être bien clairement expliqués.

Une autre question porte sur les changements proposés aux mécanismes de règlement des différends de l'organisme de réglementation. Il est impossible de nier que les procédés existants sont fastidieux, exigent beaucoup de temps et dans la majorité des cas sont peu réalistes. Les nouvelles dispositions sur la médiation et l'arbitrage pour les dernières propositions semblent offrir une méthode beaucoup plus facile pour résoudre les conflits. Nous sommes donc d'accord avec la proposition exposée.

Les dispositions sur les réparations doivent toutefois être considérablement mieux définies. Il n'est pas clair, par exemple, si la réparation est limitée à la personne dont la plainte prévaut ou s'il faut dédommager tous les expéditeurs qui ont le même ennui. L'établissement d'un nouvel organisme de réglementation afin de remplacer la Commission canadienne des transports est, d'après nous, conforme aux nouvelles démarches. La décentralisation proposée de ce nouvel organisme doit comprendre des bureaux dans les régions de l'Est et de l'Ouest, ce qui entraînera, nous l'espérons, une meilleure appréciation chez les responsables des préoccupations et des intérêts locaux. Il faudra toutefois prêter une attention toute particulière à la structure de ce nouvel organisme. Il est très souhaitable qu'une consultation ait lieu avec les provinces pour cette importante entreprise.

Finalement, la loi révisée donnera au ministre des Transports le droit de fournir des directives sur la politique à l'organisme de réglementation. Nous croyons que cette fonction est compatible avec les attributions du ministre. Nous affirmons toutefois qu'il faut donner au nouvel organisme de réglementation une grande autonomie, que toute directive ministérielle doit se borner aux questions de politique et que le ministre ne doit pas s'intéresser aux cas individuels avant que l'organisme ne s'en charge.

Monsieur le président, une nouvelle politique nationale sur les transports aura des répercussions d'une grande portée pour toutes les régions du pays. De fait, les propositions décrites auront une incidence inégale d'une région à l'autre. Il est donc impératif de donner au processus de consultation la chance de fonctionner. Par conséquent, nous recommanderions fortement que soit créé un groupe de travail fédéral-provincial, dont le mandat consisterait notamment à étudier les répercussions des changements proposés sur les régions et à présenter un rapport à ce sujet. Nous recommanderions que tout changement apporté aux règlements se fasse de manière graduelle et ordonnée afin de réduire au minimum les perturbations éventuelles.

[Texte]

• 1320

While we can accept that a move toward further deregulation and an increase in competition is desirable, we must continue to stress that in areas like Newfoundland and Labrador, regional development objectives must become the first consideration. Given that the committee members recognize that the provision of an efficient, affordable and dependable transportation system presents a great challenge, as Canadians living in Newfoundland and Labrador, we have a full right to a transportation system comparable to that which exists in the rest of the country, and no effort must be spared to ensure that this is achieved.

The Chairman: I want to thank you, Mr. Minister, for a thoughtful presentation. It raises some very fundamental problems with which this committee knows it has to deal.

Mr. Tobin: I would like to begin by thanking Mr. Dawe for what I think is an excellent presentation and one that summarizes many of the problems which confront Atlantic Canadians in trying to assess the impact of deregulation on our region.

In considering his province's position with respect to the *Freedom to Move* document and while he accepts and encourages less regulation and more relevant regulation, is the Minister really telling us in this committee that regulation of transportation industries in Atlantic Canada—Newfoundland in particular—must be continued? Are we really not talking about re-regulation versus deregulation?

Mr. Dawe: I suppose we are talking about re-regulation in essence. Everybody looks for the happy medium and I guess from our position that is what we are trying to identify.

I think one of the concerns we had about the general thrust of the *Freedom to Move* document was that it tried to present a Canadian document by making something that would be uniform. I would suggest to the committee that a Canadian document is one that recognizes fully the various regions of this country and that there have to be different policies and different directions applied to different parts of the country.

Mr. Tobin: Mr. Dawe, assuming we would proceed with a new national transportation act in the new year that did not entail the principle outlined by the premiers at their conference in St. John's which said that transportation is a key to regional economic development... assuming we were to proceed on the basis of having a level playing field in so far as regulation was concerned across Canada, with few exceptions, and not have that principle encompassed in the new national transportation act—the act would then perhaps abrogate existing arrangements or agreements such as the one you have pointed out between the Ministers of Regional Development Ministers... Is that a fair assessment of your government's position?

Mr. Dawe: I think it is a fair assessment—I do not want to speak for the other provinces—of what is happening or the

[Traduction]

Même si nous pouvons accepter qu'une déréglementation plus poussée et une concurrence plus vive sont souhaitables, nous devons continuer de souligner que, dans des régions comme Terre-Neuve et le Labrador, les objectifs en matière d'expansion régionale doivent prévaloir. Les membres du Comité reconnaissent que l'existence d'un réseau de transport efficace, abordable et fiable présente un défi de taille. En tant que Canadiens vivant à Terre-Neuve et au Labrador, nous avons pleinement droit à un réseau de transport comparable à celui qui existe dans le reste du pays et aucun effort ne doit être ménagé pour que ce droit soit respecté.

Le président: Je vous remercie, Monsieur le ministre, de cet exposé très sérieux. Il soulève quelques problèmes des plus fondamentaux auxquels le comité sait qu'il doit apporter une réponse.

M. Tobin: J'aimerais d'abord remercier monsieur Dawe pour son excellent exposé qui résume bon nombre des problèmes auxquels sont confrontés les Canadiens de l'Atlantique qui cherchent à évaluer les conséquences de la déréglementation dans notre région.

Considérant la position de sa province au sujet du document «Aller sans entraves» et le fait qu'il accepte et appuie une diminution de la réglementation et une réglementation plus pertinente, le ministre est-il en train de dire au Comité que la réglementation de l'industrie des transports dans la région de l'Atlantique et à Terre-Neuve en particulier doit se poursuivre? Ne sommes-nous pas en train de parler d'une nouvelle réglementation plutôt que de déréglementation?

M. Dawe: Je suppose que nous parlons essentiellement de nouvelle réglementation. Tout le monde cherche le compromis idéal et d'après notre position, je crois que c'est ce que nous essayons de définir.

L'un des aspects qui nous inquiète dans le document «Aller sans entraves» est qu'il tente de présenter une vision canadienne fondée sur l'uniformité. Je dirai humblement au Comité qu'une vision canadienne est celle qui reconnaît pleinement les diverses régions du pays et qu'il faut appliquer des politiques et des orientations différentes à ces diverses régions.

M. Tobin: Monsieur Dawe, en supposant que nous adoptions une nouvelle loi nationale sur les transports au cours de la prochaine année et que cette loi ne stipule pas le principe énoncé par les premiers ministres au cours de leur conférence de St. John's que les transports sont un facteur clé du développement économique régional, en supposant que nous nous appuyions plutôt sur le principe que les règles du jeu sont, à quelques exceptions près, les mêmes partout au Canada et que ce principe ne serait pas formulé dans la nouvelle loi nationale sur les transports—la loi abrogerait peut-être les dispositions ou les ententes actuelles telles que celle que vous avez énoncée et qui existe entre les ministres de l'Expansion régionale. S'agit-il d'une évaluation juste de la position de votre gouvernement?

M. Dawe: Je crois que c'est une bonne évaluation de ce qui se passe, de ce qu'on pense dans notre province. Je ne veux pas

[Text]

thinking in our province. It seems to me to be echoed by all the provinces across the country. This was highlighted on three separate occasions: when the First Ministers met out west; when the economic development Ministers met in St. John's; and, laterally, the Premiers Conference held in St. John's echoed the same sentiments. You cannot isolate transportation from every other single aspect of economic development in the country. As it relates to regional development, it is by far the largest key element.

Mr. Tobin: Mr. Dawe, I want to ask you something in particular. At the top of page 12 you say:

We are in agreement with the repeal of Section 276 of the Railway Act, which requires that a railroad's rates be compensatory.

• 1325

Then you go on to indicate subsection 32.(2) of the Terms of Union of Newfoundland provide that service shall be provided Newfoundland at the Maritime rate. Hence subsidy is involved.

Your position is very clear; but I want to put it to you that the Atlantic Truckers' Association was before this committee yesterday and said to us... as you know, the CTC had ordered at one point that increases of 17% to 50% be imposed, and a federal Cabinet moratorium was imposed on that decision. We are still waiting to see what the outcome is going to be. But they indicated that they felt in the final analysis the CTC decision would prevail. Secondly, they said even if it does not, what they were arguing, at the very least, was that the same subsidy CN is exercising in setting its rates ought to be applied to them as well.

How do you respond to that, sir?

Mr. Dawe: I certainly would not want to speak on behalf of an individual transportation sector, i.e., the trucking association.

Mr. Tobin: No, but as Minister in Newfoundland.

Mr. Dawe: Certainly they have a point as it relates to their industry. But I would like to refer you back to what I mentioned about a study that was done, commissioned by both the federal government and the province; an assessment of freight movement in the province up to 1991; an intermodal study. The conclusion from that assessment—and that was done by people from the federal bureaucracy, our own staff, and others—was that both levels of government should try to do whatever they could to maintain that *status quo*, which was about a three-way split in the freight movement in the province. From a provincial point of view, that was by far the best economic way to proceed. If there had to be some slight adjustments through minor subsidies or through different things in other areas, then that should be done to maintain that fairly balanced split among water, rail, and trucks. And that, based on that analysis and that study, is really where we are coming from with our policy on the three-mode system.

Mr. Tobin: Mr. Dawe, you would be interested in knowing that we heard about TerraTransport rates as far away as

[Translation]

parler pour les autres provinces. Il me semble que cette position reçoit l'appui de toutes les provinces. C'est ce qui est ressorti à trois occasions: quand les premiers ministres se sont rencontrés dans l'Ouest; quand les ministres de l'Expansion économique se sont rencontrés à St. John's; puis dernièrement, au cours de la Conférence des premiers ministres qui a eu lieu à St. John's. Il est impossible de dissocier le transport des autres aspects du développement économique du pays. En ce qui concerne le développement régional, le transport est l'élément clé, et de loin.

M. Tobin: Monsieur Dawe, j'aurais une question précise à vous poser. En haut de la page 12 vous dites:

Nous approuvons l'abrogation de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer, qui prévoit que les tarifs ferroviaires seront compensatoires.

Puis, vous ajoutez que le paragraphe 32.2 des Conditions de l'union de Terre-Neuve prévoit que le service devra être offert à Terre-Neuve au tarif des provinces maritimes. D'où la nécessité d'une subvention.

Votre proposition est très claire, mais j'aimerais vous indiquer que l'*Atlantic Truckers' Association* s'est présentée devant nous hier et nous a déclaré, comme vous le savez, que la CCT a ordonné des hausses de 17 à 50 p. 100 et que le cabinet fédéral a décrété un moratoire sur cette question. Nous attendons toujours la décision finale. Mais, selon l'Association, en dernière analyse, la décision de la CCT devrait prévaloir. Deuxièmement, même si la décision de la CCT était renversée, l'Association soutient que, à tout le moins, le niveau de subvention intégré à la structure tarifaire du CN devrait s'appliquer aussi au camionnage.

Que répondez-vous à cet argument, monsieur?

M. Dawe: Je n'oserais certainement pas me faire le porte-parole d'une branche particulière du secteur des transports, en l'occurrence celle du camionnage.

M. Tobin: Non, mais à titre de ministre de Terre-Neuve.

M. Dawe: Ils ont certainement un argument valable en ce qui concerne leur secteur d'activité. Mais j'aimerais vous rappeler mes propos au sujet d'une étude intermodale qui a été commandée par le gouvernement fédéral et la province afin d'évaluer l'évolution du fret dans la province jusqu'en 1991. La conclusion de cette évaluation, réalisée par des fonctionnaires fédéraux, notre personnel et d'autres, est que les deux paliers du gouvernement devraient faire tout leur possible pour maintenir le *status quo*, autrement dit une répartition égale du fret entre trois moyens de transport. Du point de vue provincial, c'est de loin la manière la plus économique de fonctionner. S'il fallait apporter des ajustements mineurs par le biais de petites subventions ou par d'autres moyens dans d'autres domaines, ces ajustements devraient viser à maintenir une répartition assez équilibrée entre les transports maritime, aérien et terrestre. Et c'est sur cette analyse et cette étude que repose notre politique du réseau trimodal.

M. Tobin: Monsieur Dawe, vous serez certainement intéressé de savoir que nous avons entendu parler des tarifs

[Texte]

British Columbia; repeated references to TerraTransport and section 276 of the act. Is it fair to say that the Government of Newfoundland's position would be that subsection 32.(2) would be used, if necessary, by way of constitutional challenge, were section 276 applied in a straight form to TerraTransport?

Mr. Dawe: I think it would be fair to say we do have Terms of Union, they are constitutionalized, and subsection 32.(2) is a part of those Terms of Union. I suppose they would apply, hopefully, in this instance and others as well.

Mr. Tobin: I only ask the question for the benefit of members, to put on the record that more than just a regulation is at stake here. There are also the Terms of Union, in the case of Newfoundland.

If I read you correctly on the air side, what you are clearly saying to us is that regulation of the air industry in Newfoundland—and that is not much different from what we have heard from other witnesses about the rest of Atlantic Canada—must continue. You ask for some control of service, levels of service, fares, methods for utilizing cross-subsidies, etc., and a constant monitoring role; none of which, if you read the paper *Freedom to Move*, would be included in any new set of regulations. The only monitoring process—and I welcome your recommendation for a federal-provincial task force to study the impact of deregulation—under *Freedom to Move* would be an assessment in five years. There would be no cross-subsidization per se except where an airline wanted to feed its own major routes, fares would be based on costs—user-pay—and service would be commensurate with whatever the market dictated service should be, versus whatever the needs might be in a particular community.

Are we to take it from your presentation that you are saying we have to continue regulation on the air side?

Mr. Dawe: What the paper is proposing, and what has been proposed, is a complete reversal of what has been the case. I think transportation is too important to let that occur and wait for a five-year period or a two-year period. If it is going to occur—and the consensus seems to be that we do need change and that we do need accommodation, particularly as it relates to the lessening of regulatory controls on the industry—then we should be wise enough to have an ongoing monitoring process of that right from the beginning and not wait and see where the snow falls but make sure we know beforehand what the implications are going to be.

• 1330

Mr. Tobin: So you do not accept that the marketplace should determine in Deer Lake as the marketplace would determine in Toronto the structures, rates and types of equipment to be used on the service in Newfoundland.

Mr. Dawe: It is very difficult to allow the same rules to apply, obviously, because of the numbers of people who are

[Traduction]

TerraTransport jusqu'en Colombie-Britannique; nous avons souvent entendu parler de TerraTransport et de l'article 276 de la loi. Est-il juste d'affirmer que le gouvernement terre-neuvien se servirait, au besoin, du paragraphe 32.2 pour contester la constitutionnalité de la loi si l'article 276 s'appliquait sans distinction à TerraTransport?

M. Dawe: Je crois qu'il serait juste d'affirmer que nous avons les Conditions de l'union, qu'elles sont constitutionnalisées et que le paragraphe 32.2 fait partie de cet acte constitutionnel. J'ose espérer que cet acte s'appliquerait dans ce cas comme dans les autres.

M. Tobin: Je ne pose la question que pour le bénéfice des membres, pour que l'on sache que la réglementation n'est pas le seul enjeu dont il est question ici. Il y a aussi les Conditions de l'union dans le cas de Terre-Neuve.

Si je lis bien entre les lignes, ce que vous nous dites vraiment, c'est que la réglementation des transports aériens doit continuer à Terre-Neuve—et, en cela, votre position ne se démarque pas vraiment de celle des autres témoins du reste de la région de l'Atlantique. Vous demandez une certaine forme de contrôle des services, des niveaux de service, des tarifs, des méthodes d'utilisation croisées et l'exercice constant d'un rôle de surveillance. Aucun de ces aspects, si vous lisez bien le document «Aller sans entraves» ne serait compris dans la nouvelle réglementation. Le seul mécanisme de surveillance—et je prends note de la recommandation que vous faites de créer un groupe de travail fédéral-provincial chargé d'étudier l'incidence de la déréglementation—prévu dans le document «Aller sans entraves», serait une évaluation dans cinq ans. Il n'y aurait pas de subventions croisées proprement dites, sauf que lorsqu'un transporteur aérien voudrait alimenter ses routes principales, les tarifs se fonderaient sur les coûts, et le niveau de service serait établi en fonction du marché plutôt que par rapport aux besoins d'une communauté particulière.

Devons-nous déduire de votre exposé que nous devons continuer de réglementer le transport aérien?

M. Dawe: Ce qui est proposé dans le mémoire et ce qui a été proposé, c'est un virage à 180 degrés. Je crois que les transports sont trop importants pour que nous laissions une telle chose se produire et attendions cinq ou deux ans. Si cela devait arriver—et on semble être d'accord sur le fait que nous avons besoin d'un changement et de souplesse, en particulier en ce qui concerne le relâchement des contrôles réglementaires sur l'industrie—alors nous devrions avoir la sagesse de nous munir d'un mécanisme de surveillance dès le départ et ne pas attendre de voir dans quelle direction tournera le vent, mais de nous assurer plutôt que nous connaissons d'avance les conséquences de nos gestes.

M. Tobin: Par conséquent, vous n'acceptez pas que le marché détermine à Deer Lake, comme il le fait à Toronto, les structures, les tarifs et le type de matériel à utiliser pour desservir Terre-Neuve.

M. Dawe: De toute évidence, il est très difficile d'appliquer les mêmes règles, en raison du nombre de personnes touchées

[Text]

involved and the type of service that is offered. We have to be very careful about those structures and how they impact, both socially and economically, on the people in the more remote areas of the country.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman, and thank you, Mr. Minister, for coming to appear before us.

I find your submission is very similar to a number of others we have had in Halifax and Winnipeg and Vancouver. We did not get much of it in Ottawa, because it is not what you would call an outlying region.

Mr. Dawe: It depends on where you are coming from.

Mr. Benjamin: Yes. Is it not true that the *Freedom to Move* paper, in general, runs completely contrary to transportation policy in just about every province in Canada? I am interested in knowing, were you or your officials or your government or other provinces consulted during the writing or prior to the making public of *Freedom to Move*? Did you have any input into it at all, because we have heard a lot about consultation in the last year and a half?

Mr. Dawe: I think it would be fair to say that our big involvement has been subsequent to the release of that document. I do not find anything wrong with that, if the document is itself a discussion paper, which it is intended to be. What happens after the distribution of that document and the input is of concern to me. As a provincial transportation minister, I expressed concern that if appearing before the House of Commons standing committee were the only opportunity I would get to express provincial views and to have input, then I would be somewhat upset. However, I was assured, and there have been ongoing discussions at the officials' level and again at the transportation ministers' conference in Vancouver just recently about this particular document, and there is an ongoing process.

I guess my concern as a provincial legislator and as a provincial Minister of Transportation is that as of yet—and I am sure that the committee is in the same boat—we do not have any answers to some of the questions we have been posing for some time, as it relates to the 'what if', and there is nothing after 'what if'. There has been a big series of questions asked by all the Ministers across the country, without, I think, answers at the end of those questions, and this is where we are concerned. There are some real questions, and if we had the answers, and if the answers were developed jointly, then I think we could bring forward, in the not-too-distant future, a transportation policy, a national transportation policy that could address some of the regional concerns. I am hopeful that the process will continue and will, in fact, occur.

Mr. Benjamin: You would like to see this committee hold further hearings in other parts of the country on the paper, and also hold hearings on legislation, as and when we get it?

[Translation]

et du type de service offert. Nous devons faire attention à l'incidence sociale et économique de ces structures sur les populations des régions éloignées du pays.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci à vous, monsieur le président et à vous aussi, monsieur le ministre, de comparaître devant nous.

Je trouve que votre mémoire ressemble beaucoup à de nombreux autres que nous avons reçus à Halifax, Winnipeg et Vancouver. Nous n'en avons pas beaucoup vus à Ottawa, parce qu'il ne s'agit pas de ce qu'on pourrait appeler une région éloignée.

M. Dawe: Tout dépend d'où vous venez.

M. Benjamin: Bien sûr. N'est-il pas vrai que, en règle générale, le document *Aller sans entraves* s'oriente dans une direction tout à fait opposée à celle des politiques de presque toutes les provinces en matière de transports? J'aimerais savoir si vous, vos collaborateurs ou encore votre gouvernement ou les provinces, vous êtes consultés pendant la rédaction d'*Aller sans entraves* ou avant que ce document ne soit publié? Avez-vous eu votre mot à dire, parce que nous avons beaucoup entendu parler de consultation depuis un an et demi?

M. Dawe: Je pense qu'il serait juste d'affirmer que notre plus grande participation s'est faite après la parution du document. Je n'y vois aucune objection, si le document dont il est question est vraiment un document de travail. Ce qui m'intéresse, c'est ce qui arrive une fois que le document est distribué et l'apport qu'on peut avoir à ce moment-là. En tant que ministre provincial des Transports, j'ai indiqué que je serais un peu vexé si la seule occasion qui m'était donnée d'exprimer les points de vue provinciaux et d'apporter ma contribution se limitait à une présence devant un comité permanent de la Chambre des communes. On m'a toutefois rassuré; de plus, il y a des discussions constantes entre les hauts fonctionnaires, on en a parlé au cours de la conférence des ministres des Transports qui a eu lieu récemment, et il y a un processus permanent.

A titre de législateur provincial et de ministre provincial des Transports, je m'inquiète de ce que jusqu'ici—et le Comité se trouve certainement dans la même situation—nous n'avons pas eu de réponse à des questions que nous posons depuis un certain temps déjà au sujet des hypothèses. C'est le grand vide. Tous les ministres du pays ont posé une longue liste de questions qui sont restées sans réponse selon moi, et c'est ce qui nous préoccupe. Il y a des questions de fond, et si nous avions des réponses, des réponses formulées conjointement, je crois que nous pourrions dans un avenir assez rapproché, proposer une politique des transports, une politique nationale des transports qui apaiserait certaines des inquiétudes régionales. J'espère que le processus continuera et qu'il y aura des résultats concrets.

M. Benjamin: Vous aimeriez que le Comité tienne des audiences dans d'autres régions du pays au sujet du document, ainsi qu'au sujet de la nouvelle loi quand nous en serons là?

[Texte]

Mr. Dawe: I would. This is speaking somewhat personally, but I think the process is just too quick.

You indicated yourself, Mr. Chairman, that you are under some time constraints, and I appreciate that, but I am not sure whether or not the time constraints are as legitimate as one would be led to believe. I think there is time, if we want a good transportation policy that has aspects of uniformity to it. I pointed out in the presentation that we had discussions for approximately two years, as it relates to trying to change the regulatory constrictions on the trucking industry in the country. There were a number of meetings. Some uniformity can be created. There are aspects of deregulation of the trucking industry that apply from British Columbia to Newfoundland, and we have addressed those. However, there are also some regional concerns, and they have been addressed as well. There is a mechanism in place to allow for some deregulation or re-regulation in the trucking industry that is specific to the regions of the country. That particular document does both, and I would hope that this process can do both as well.

• 1335

Mr. Benjamin: We have had a number of briefs. Here is something that was started by the Liberals and they still support it, and being continued by the present administration in spades; and it is like my mother used to talk to us kids, we are all a bunch of 'yeah-butters'—we are in great support of this—yeah, but . . . You indicate here that you are prepared to support the overall direction. You say further:

The government of this province is a keen supporter of these principles through *Freedom to Move* reference to reliance on competition and free market forces, promote freedom and flexibility, and enhance efficiency.

That is great but on the other hand, you start "yeah-butting" us. You are a special case. Well, we have had probably 30 or 40 special cases presented to us. Do you really believe you can have deregulation or minimal regulation in one part of the country and regulation in the other part?

Mr. Dawe: Sure.

Mr. Benjamin: Do you really think that is going to work?

Mr. Dawe: Sure. My impression is that is what Canada is all about.

Mr. Benjamin: Then whatever happened to the principle which it adhered to since 1867 and since 1949, about the nation as a whole sharing in the costs of moving goods and people without discriminating against one another because of where you happen to live or where you happen to produce your product? Whatever happened to that?

The nation as a whole shares in this; not just your province or mine getting picked out and the finger pointed at them as having to get subsidies, and they are poor and broke all the

[Traduction]

M. Dawe: Oui. Je parle plutôt en mon nom personnel, mais je crois que le processus est trop rapide.

Vous avez indiqué vous-même, monsieur le président, que vous étiez un peu pressé par le temps, et je comprends cela, mais je ne suis pas convaincu que ces contraintes soient aussi légitimes qu'on veut bien le faire croire. Je crois que nous avons le temps, si nous voulons une bonne politique des transports qui comporte des éléments d'uniformité. J'ai souligné dans mon exposé que nous avons eu des discussions pendant environ deux ans au sujet des moyens de modifier les contraintes réglementaires sur l'industrie du camionnage du pays. Il y a eu des rencontres. On peut arriver à une certaine uniformité. Il existe des aspects de la déréglementation de l'industrie du camionnage qui peuvent s'appliquer de la Colombie-Britannique à Terre-Neuve, et nous les avons considérés. Mais il y a aussi des préoccupations régionales qui ont été considérées également. Il existe déjà un mécanisme qui permet une certaine déréglementation ou un certain réaligement de la réglementation de l'industrie du camionnage et qui est propre aux régions du pays. Le document porte sur les deux aspects, et j'ose espérer que le processus actuel fait de même.

M. Benjamin: Nous avons reçu un certain nombre de mémoires. Voilà un processus qui a été amorcé par les libéraux, que ces derniers appuient toujours et que poursuit intensément le gouvernement actuel. Comme disait ma mère, nous sommes tous une bande de gros parleurs et de petits faiseurs. Il y a toujours un mais. Vous nous dites aujourd'hui que vous êtes prêt à appuyer l'orientation générale. Vous déclarez également:

Le gouvernement de cette province appuie fermement les principes formulés dans le document *Aller sans entraves*, qui consistent à compter sur la concurrence et les forces du marché, à promouvoir la liberté et la souplesse, et à améliorer l'efficacité.

Tout cela est bien beau, mais d'un autre côté vous avez une litanie de «mais». Vous êtes un cas spécial. Au moins une trentaine de cas spéciaux nous ont été présentés. Pensez-vous vraiment qu'il peut y avoir une déréglementation ou une réglementation minimale dans une région du pays et pas dans une autre?

M. Dawe: Certainement.

M. Benjamin: Croyez-vous vraiment que cela va fonctionner?

M. Dawe: Bien sûr. Il me semble que c'est la raison d'être du Canada.

M. Benjamin: Alors qu'est-il advenu du principe établi depuis 1867 et depuis 1949 en vertu duquel tout le pays partage le coût du transport des marchandises et des personnes sans discrimination fondée sur l'endroit où l'on habite ou l'endroit où l'on fabrique les produits? Qu'est-il advenu de ce principe?

Tout le pays partage; ce n'est pas simplement votre province ou la mienne qui est désignée et pointée du doigt parce que c'est elle qui doit être subventionnée, parce qu'elle est pauvre

[Text]

time and the richer provinces saying: Well, we are all right; the hell with the rest of the country.

Whatever happened to the principle which has been attempted in the regulatory regime we have had for many decades—that we take into account our geography and our climate and where our people live and where they produce their goods, because we are different from the USA or any other place? Whatever happened to that? Are you just prepared to throw that out? You make up your mind. You want the free and open market system, the competition—or do you not? If you want it, then do not go crying about where you are located.

Mr. Dawe: May I respond, Mr. Chairman? Whether we like it or not, Canada does not occupy a 100-square-mile radius. It travels quite some distance involving a lot of different kinds of geography, and we have differences and we have to address them. It does make a difference which part of this country you come from. It does make a difference about your perspective of what Canada is all about as a nation and as regions.

What we are saying is, the old system had some problems as well. There was nothing perfect about it. As a matter of fact, there were things in those regulations which were restrictive to the remote areas of the country. It did not allow any new entries into the trucking industry; it did not allow any new entries into the air industry, and I am suggesting that we should provide flexibility for increased competition.

But we also have to recognize that we are special. Whether you are in Toronto; Thunder Bay; British Columbia; or whether you are in Grand Bank, Newfoundland; as Canadians we all have to take a special concern and make a special effort to try and look at how the other part of the country lives and to try and do things as Canadians, that will allow enough flexibility into our national policies to address regional concerns.

And that is why, as Canadians, we will always be sitting around tables such as this in other places and saying: We agree with the principle—but. That is the nature of the beast and I do not think you are going to get away from it. We are looking for the happy medium.

Mr. Benjamin: That has been the attempt for years. I agree with you that we do not need deregulation; we need reregulation and there are lots of regulations. There should be a continuing review of all regulations every year—in fact, maybe a permanent standing committee does more of it than they have been. I do not think anybody would argue with the upgrading of regulations in tune with the times and taking into account technological change, but surely deregulation is a misnomer.

I would like to ask you: In this so-called deregulated environment, on the matter of confidential rates which you mentioned, and that there be a monitoring, how can you monitor something that is confidential, secret? Because the

[Translation]

et toujours sans le sou; les provinces riches aussi pourraient dire: Tout va bien chez nous, au diable le reste du pays.

Qu'est-il advenu du principe auquel on a tenté de souscrire dans le régime parlementaire que nous avons depuis des décennies, du principe en vertu duquel nous tenons compte de notre relief, de notre climat, de l'endroit où les gens vivent et où ils fabriquent leurs produits, parce que nous sommes différents des États-Unis et des autres pays? Qu'est-il advenu de ce principe? Êtes-vous prêt à faire table rase de tout cela? Décidez-vous. Vous voulez un régime libre de marché ouvert misant sur la concurrence, oui ou non? Si c'est oui, alors ne vous plaignez pas de l'endroit où vous vous trouvez.

M. Dawe: Puis-je répondre, monsieur le président. Que cela nous plaise ou non, le Canada ne se limite pas à une superficie de 100 milles carrés. Les distances sont imposantes, le relief varie énormément, et nous avons des différences dont il faut tenir compte. L'endroit d'où l'on vient est important. La façon dont on envisage le Canada, en tant que pays et ensemble de régions, change selon l'endroit d'où l'on vient.

Ce que nous disons, c'est que l'ancien régime avait des lacunes, lui aussi. Il était loin d'être parfait. De fait, certaines dispositions des règlements étaient restrictives pour les régions éloignées du pays. Elles ne permettaient pas l'entrée de nouveaux venus dans l'industrie du camionnage; elles ne permettaient pas l'entrée de nouveaux venus dans l'industrie du transport aérien, et je prétends que nous devrions nous assouplir pour favoriser la concurrence.

Mais nous devons aussi reconnaître que nous sommes spéciaux. Que nous soyons à Toronto, Thunder Bay, en Colombie-Britannique ou à Grand Bank, Terre-Neuve, en tant que Canadiens, nous devons tous nous soucier des autres et faire un effort spécial pour tenter de comprendre comment vivent les autres régions du pays et pour réaliser des choses en tant que Canadiens, de façon que nos politiques rationnelles soient assez souples pour prendre en considération les préoccupations régionales.

C'est pourquoi, en tant que Canadiens, nous nous sommes toujours assis autour d'une table, comme nous le faisons aujourd'hui, et avons déclaré: Nous sommes d'accord en principe, mais. Nous sommes ainsi faits, et je ne crois pas que nous puissions y échapper. Nous cherchons le compromis idéal.

M. Benjamin: C'est ce que nous avons tenté de faire pendant des années. Je conviens avec vous que nous n'avons pas besoin d'une déréglementation, mais plutôt d'une nouvelle réglementation et qu'il y a toutes sortes de règlements. Tous les règlements devraient être examinés chaque année; de fait, les Comités permanents travaillent peut-être plus que jamais dans ce sens. À mon avis, personne n'oserait s'opposer à une refonte de la réglementation pour qu'elle corresponde mieux aux besoins de notre époque et tienne compte des changements technologiques, mais il est certain que le terme déréglementation porte à confusion.

J'aimerais vous demander: Dans ce prétendu cadre déréglementé, sur la question des tarifs confidentiels, dont vous avez parlé et pour laquelle vous demandez une surveillance, comment peut-on surveiller ce qui est confidentiel, secret?

[Texte]

minute you hand it over to one or more agencies, and there is some group looking at it, examining it on a continuing basis, it is going to become public. You either have a confidential rate or you do not have one.

• 1340

Also, how do small shippers in your province compete with the big shippers, who can make a lucrative deal, without ever being able to find out what kind of deal that big competitor received?

Mr. Dawe: I think what I am suggesting is that there in fact be a following of that to protect the public. The paper does not provide a mechanism for adequate, I guess, public protection, in our opinion. There should always be an external agency to look at what people are doing, if nothing else, from a moral perspective. I am suggesting that the new regulatory agency have that monitoring power. If it sees something that is really against the public interest or individual, or does not provide an opportunity to protect what, as Canadians, we have decided should be protected, then there should be a mechanism to have a look at that. I do not think anything that involves an industry as important as transportation should be totally and completely secretive.

Mr. Benjamin: One further question, Mr. Chairman.

The Chairman: Your last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: With regard to the matter of ferry services, both the east coast and the west coast, but particularly on this coast . . . I was privileged to be in Prince Edward Island a few weeks ago and heard more about ferry services than I did about anything else. What would you think of this concept, that our coastal ferry services be considered part of our Trans-Canada Highway and railway networks; that they be toll free, or that there be a minimal user charge, as a matter of principle? If you apply what we do with Prairie services—can you imagine the uproar if you blocked off 20 or 50 miles of Highway 401 between Toronto and Montreal and said, you cannot move for the next three hours and you have to pay a toll when you move over that section? What do you think of that principle, that it is incorporated into part of the national transportation system and not considered some extra burden, just because you happen to live on Vancouver Island or Newfoundland?

Mr. Dawe: It has always been the province's view that in fact that is the case, that the ferry service between North Sydney and Port aux Basques be treated the same as the Trans-Canada Highway. It has always been the position of the province and still is.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, for the past two days we have heard a lot of comments about the Newfoundland railway, and I guess there

[Traduction]

Parce que à partir du moment où vous confiez cette responsabilité à un ou plusieurs organismes, à partir du moment où des groupes s'en occupent et examinent les renseignements de manière continue, tout devient public. Ou bien le tarif est confidentiel, ou bien il ne l'est pas.

De même, comment les petits transporteurs de votre province rivalisent-ils avec les gros, qui peuvent faire des affaires lucratives, s'ils ne savent jamais à quelles conditions les gros concurrents décrochent les contrats?

M. Dawe: Ce que je propose, c'est que, dans les faits, il y ait un suivi afin de protéger le public. Selon nous, le document de travail ne prévoit pas de mécanisme assurant une protection adéquate du public. Il devrait toujours exister un organisme externe chargé de surveiller ce que les gens font, ne serait-ce que dans une perspective morale. Je propose que le nouvel organisme de réglementation ait des pouvoirs de surveillance. S'il s'aperçoit que quelque chose va vraiment à l'encontre de l'intérêt public ou individuel ou qu'il ne dispose pas de moyens de protéger ce que nous, en tant que Canadiens, avons décidé de protéger, il devrait exister un mécanisme permettant de donner suite à ces situations. Je suis d'avis que rien de ce qui touche une industrie aussi importante que les transports ne devrait être tout à fait secret.

M. Benjamin: Une autre question, monsieur le président.

Le président: Ce sera la dernière, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Au sujet des services de traversiers, tant sur la côte est que sur la côte ouest, mais tout particulièrement sur la côte est. J'ai eu le privilège de me rendre à l'Île-du-Prince-Édouard il y a quelques semaines et la question des traversiers était au coeur de toutes les discussions. Que penseriez-vous de l'idée que nos services de traversiers côtiers fassent partie de la route transcanadienne et des réseaux de chemin de fer; qu'ils soient gratuits ou qu'il y ait des droits de passage minimes, par principe? Si vous faites la comparaison avec le service dans les Prairies—pouvez-vous imaginer le tollé de protestations si 20 ou 50 milles de l'autoroute 401 entre Toronto et Montréal étaient bloqués et qu'on disait aux conducteurs qu'ils ne peuvent pas avancer avant trois heures et qu'ils doivent payer pour passer au prochain tronçon? Que penseriez-vous de ce principe, qu'il fasse partie du régime national des transports et que l'on ne se fasse pas imposer un fardeau supplémentaire simplement parce qu'on vit sur l'île de Vancouver ou à Terre-Neuve?

M. Dawe: Les provinces ont toujours été d'avis que c'est effectivement le cas, que le service de traversiers entre North Sydney et Port-aux-Basques devrait être considéré de la même façon que la Transcanadienne. Les provinces ont toujours pensé ainsi et n'ont pas changé d'idée.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, depuis deux jours, nous avons beaucoup entendu parler des chemins de fer à Terre-Neuve et,

[Text]

is no question about the fact that transportation does play a key role in regional economic development. In terms of our different modes of transport, air, land or sea, perhaps you could give this committee some indication of the degree of importance of the Newfoundland railway in your economic development, when we talk about offshore oil or any other exports or imports that you have.

Mr. Dawe: As I indicated, there was a relative to the three modes of freight movement. To answer your question, one-third is roughly the kind of split that we are trying to achieve, and it is achieved now. We would like to maintain it. The study indicated that for the economics of the province—the economics of all three industries, or all three aspects of the industries—that status quo or that three-way split is the one we should try to achieve.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Sir, if there was a question of upgrading one mode rather than another, out of the three, which would you assume to be the most important?

Mr. Dawe: One-third. The problem that we have—if you are talking about an adequate level of service in either of the three, then you may have an argument. You could say, well, if there is adequacy on two of them, or there is adequacy on one of them, maybe you do not need the third. The problem is that we are inadequate in all three. The Canadian Construction Association, which did a survey in the Province of Newfoundland, indicated that we have the worst highway network in Canada, that the cost of upgrading the roads to the national standard was about \$1 billion. We are a long way from being able to . . . If you were to move the total amount of freight movement on the Island of Newfoundland by road, the road just could not handle it. They cannot handle what is there now. So it is not a matter of switching from one to the other. It is a matter that we are a long way from a standardization of either one of them.

• 1345

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Secondly, sir, has your department looked at or done any studies on the deregulation as it affected remote areas in the United States, as to the positive and negative effects which could possibly be applied to the remote areas of our country, not only Newfoundland but the Gaspé and the Magdalen Islands also?

Mr. Dawe: I certainly think superficially, myself, that the department has done an analysis and in some areas of the United States you can draw some conclusions or some similarities between the two. But again, if you try to look for examples that are the same as, it is very difficult. You can get some similarities in certain areas but not in others. The total transportation network in the U.S. is completely different from what we would find in Gaspé or on the Island of Newfoundland or in Labrador.

So it is an interesting exercise and is valid in certain circumstances, but I do not think it is completely valid in all areas.

[Translation]

selon moi, il ne fait aucun doute que les transports jouent un rôle clé dans l'expansion économique régionale. Par rapport à nos autres modes de transport—aérien, terrestre ou maritime—pourriez-vous donner au Comité une indication de l'importance des chemins de fer pour le développement de votre économie et plus particulièrement pour l'exploration pétrolière au large des côtes ou pour les autres exportations ou importations de Terre-Neuve?

M. Dawe: Comme je l'ai mentionné, une étude a été réalisée au sujet de l'évolution du fret jusqu'en 1991 et en fonction des trois modes de transport. Pour répondre à votre question, nous aimerions une répartition égale entre les trois moyens de transport. Nous y arrivons maintenant et nous aimerions maintenir cette répartition. L'étude a révélé que, pour le bien-être économique de la province et des trois industries ou des trois secteurs de l'industrie, il faudrait essayer de maintenir le *statu quo*.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur, s'il était question d'améliorer un mode de transport plutôt qu'un autre, lequel considéreriez-vous le plus important parmi les trois?

M. Dawe: Tous sont égaux. Le problème qui se pose—s'il était question d'un niveau de service adéquat pour les trois modes, alors la réponse pourrait être différente. On pourrait dire, si deux des trois sont adéquats ou si l'un des trois est adéquat, le troisième n'est peut-être pas nécessaire. Le problème, c'est qu'aucun n'est adéquat. L'Association canadienne de la construction, qui a mené une enquête à Terre-Neuve, a indiqué que nous avons le pire réseau routier du Canada, qu'il en coûterait environ 1 milliard de dollars pour que le réseau terre-neuvien atteigne les normes nationales. Nous sommes bien loin de pouvoir . . . S'il fallait transporter par route tout le fret qui circule à Terre-Neuve, le réseau routier ne pourrait l'absorber. Il ne peut absorber le volume actuel. Alors, ce n'est pas une question de choix ou de préférence. Nous sommes bien loin des normes, peu importe le mode de transport dont il est question.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Deuxièmement, monsieur, votre ministère a-t-il analysé des études sur les effets, positifs et négatifs, de la déréglementation sur les régions éloignées des États-Unis et qui pourraient s'appliquer aux régions éloignées de notre pays, pas seulement à Terre-Neuve, mais aussi à la Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine?

M. Dawe: Le ministère et moi-même avons fait une analyse superficielle, et il est possible de trouver des ressemblances entre certaines régions des États-Unis et les nôtres. Mais là encore, il est très difficile de trouver des exemples qui correspondent exactement. Il peut exister des ressemblances dans certains domaines, mais pas dans d'autres. Le réseau des transports américains est tout à fait différent de ce qu'on trouve à Gaspé ou à Terre-Neuve et au Labrador.

Par conséquent, c'est un exercice utile et valable dans certaines circonstances, mais je ne crois pas qu'il soit toujours pertinent.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Do you think, sir, it would be to the benefit of this committee to delve at least in part into the deregulation in the United States for the remote areas?

Mr. Dawe: Certainly we have an opportunity right at our doorstep to evaluate what has happened to a country with, again, similarities in some aspects to our own and to look at what has happened there. I think it would certainly be a worthwhile exercise for this committee to have a look at what has happened, even if you were to pick out specific areas where there were perhaps more similarities than just a general overview of what is happening in the country and have a look at it. I think an analysis along those lines would be worthwhile and I am sure that Transport Canada and others have done those analyses and that information is fairly readily available.

But it is like all statistics, you know, it depends on how you use them and how you look at them which governs what you get out of it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): One final question, Mr. Chairman, with regard to the marine service. Again we have much in common. Until such time as the marine service be considered part of the Trans-Canada Highway, would you accept in part that if fuel, labour and maintenance costs go up to marine service that the remote areas should expect to have at least minor increases in fares and tariffs?

Mr. Dawe: I think we all have to, with varying degrees, accept an obligation to pay our share, I suppose. Now, what one's share is becomes the big national debate, but certainly we have to take responsibility for increases in general transportation. We are talking about the kind of essential transportation that ferry service to and from the mainland is in our province and certainly increases are inevitable. But the full impact of those increases should not be borne by one particular segment.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, sir. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We now have four questioners who indicate an interest. We have 10 minutes left, so I hope they are all short and very factual. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: And actually, you should have gotten together with Mr. Cochrane, Mr. Gray, because you could have used up more time, because you were the shortest. Anyway, now we have six members here.

Mr. Angus: Mr. Minister, on page 14 of your brief you make reference to the changes before us, Bill C-75, and the fact that your province is asking the government to reconsider their actions. A two-part question. First, was your government consulted by the Minister of Transport before he brought forth this legislation for cost-recovery for coast guard services, and secondly, can you briefly, keeping in mind the fact that we only have 10 minutes left, indicate the impact on your province of this legislation?

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pensez-vous, monsieur, que le Comité aurait avantage à s'intéresser, tout au moins partiellement à la déréglementation en vigueur dans les régions éloignées des États-Unis?

M. Dawe: Nous avons certainement une possibilité qui s'offre aisément à nous d'évaluer ce qui s'est passé dans un pays où, faut-il le répéter, certains aspects ressemblent à notre cas, et d'examiner ce qui s'y est passé. Il serait certainement utile que le Comité examine ce qui s'est produit, ne serait-ce que dans certains secteurs où les ressemblances sont peut-être plus frappantes, au lieu de jeter un coup d'oeil général. Une analyse de ce genre serait utile, et je suis convaincu que Transports Canada et d'autres en ont fait et que les résultats sont assez faciles à obtenir.

Mais il en va de ces renseignements comme de toutes les autres statistiques, vous savez: ce que vous en tirez dépend de la façon dont vous vous en servez et dont vous considérez les données.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Une dernière question, monsieur le président, au sujet des services maritimes. Là encore nous avons beaucoup de points communs. Jusqu'à ce que le service maritime soit considéré comme un élément du réseau routier transcanadien, accepteriez-vous que, si les frais de carburant, de main-d'oeuvre et d'entretien du service maritime augmentent, les régions éloignées s'attendent à une hausse, mineure tout au moins, des tarifs?

M. Dawe: Je crois que nous devons tous accepter à divers degrés l'obligation de payer notre part. Le grand sujet de controverse à l'échelle nationale, c'est de savoir ce qui constitue la part de chacun, mais nous devons certainement assumer la responsabilité des hausses du transport général. Je parle ici des services essentiels que sont le transport par traversier entre le continent et notre province, et il est certain que des hausses sont inévitables. Mais le fardeau de ces hausses ne devrait pas être porté par un seul secteur.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, monsieur. Merci, monsieur le président.

Le président: Quatre personnes ont demandé à poser des questions. Il nous reste 10 minutes, j'espère donc que les questions seront brèves et iront droit au but. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Et de fait, vous auriez dû vous jumeler avec M. Cochrane, monsieur Gray. Vous auriez pu avoir plus de temps parce que vous étiez le plus bref. Enfin, nous avons maintenant six personnes ici.

M. Angus: Monsieur le ministre, à la page 14 de votre mémoire vous faites allusion aux changements que nous examinons, au projet de loi C-75, et au fait que votre province demande au gouvernement de reconsidérer ses positions. J'ai une question à deux volets. Premièrement, votre gouvernement a-t-il été consulté par le ministre des Transports avant que ce dernier ne propose le recouvrement des frais des services de la garde côtière et, deuxièmement, pouvez-vous indiquer

[Text]

Mr. Dawe: Yes, certainly. We have had discussions for some time as it relates to what was being proposed and have voiced our objection and will continue to do so. I think it is fair to say that we are not very willingly going to submit to paying the cost, particularly as it relates to ice-breaker services around our coast. The individual cost is very difficult. We do not yet know what it would be because the mechanism of payment for the service is certainly not detailed. It is that kind of discussion that we are involved in now. We will be in a better position, I am sure, over the next number of weeks to be able to identify what the cost implications may be, and therefore in a better position to argue specifically about those concerns.

• 1350

But as a general principle, obviously I am against it.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Just a couple of comments. First of all I am referring to the minutes of the Transport committee on October 24, in response to Mr. Ouellet's questioning. The Minister made it very clear on a number of occasions that he respects this process and is going to pay a great deal of attention to the recommendations. Perhaps that will allay some of the fears of the Ministers and other people. The Minister had said, in summary, that he would certainly take under advisement any recommendations the committee brings to him and would do everything he can to facilitate the work of the committee and facilitate an adequate hearing on the issue. I think those were questions both Mr. Benjamin and Mr. Ouellet had asked. The Minister, I think, has made it very clear that he is paying a great deal of attention to the recommendations. This is just one forum, as you have mentioned, that you have taken advantage of and attempted to do that.

On page 8 of your brief you made reference to exit provisions in the market. The Atlantic Provinces Chamber of Commerce also made reference to that this morning. What would justify the right of a carrier to get out of a market, at least in your opinion?

Mr. Dawe: Excuse me, would you clarify that again?

Mr. Cochrane: What would justify, in your opinion, the reason by which a carrier would be allowed out of a particular market?

Mr. Dawe: If all the people move out of the community.

Mr. Cochrane: So there is no one left who wants to take an airplane?

Mr. Dawe: We are providing on the coast of Labrador, into 9 or 10 coastal communities, some of them just over 100 people or so, a very, very expensive air service that is subsidized completely by the province. I think we are obligated, I

[Translation]

brèvement, étant donné qu'il ne reste que 10 minutes, l'incidence de ce projet de loi sur votre province.

M. Dawe: Certainement. Nous avons eu des discussions depuis un certain temps déjà au sujet de ce qui est proposé, nous nous sommes opposés au projet de loi et nous continuerons de le faire. Je crois qu'il est juste d'affirmer que nous ne sommes pas très disposés à accepter de payer, surtout en ce qui concerne les services de brise-glace le long de nos côtes. Le coût de ce seul service est très difficile à établir. Nous n'en connaissons pas encore le montant parce que le mécanisme de paiement n'est certainement pas détaillé. Nous participons justement à ce type de discussions maintenant. À mon avis, nous serons mieux en mesure, au cours des quelques semaines qui viennent, d'identifier les répercussions financières de ces propositions, et de défendre notre position à cet égard.

Mais en principe, je m'y oppose.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: J'aimerais faire un ou deux commentaires. Tout d'abord, j'aimerais me reporter aux procès-verbaux et témoignages du Comité des transports du 24 octobre. En réponse à une question de M. Ouellet, le ministre a indiqué bien clairement à plusieurs reprises qu'il respectait le processus et qu'il tiendrait compte des recommandations formulées. Peut-être cela permettra-t-il de dissiper certaines craintes des ministres et d'autres intéressés. Bref, le ministre a dit qu'il prenait note des recommandations formulées par le comité et ferait tout ce qu'il pourrait pour faciliter le travail de ce dernier et favoriser les audiences publiques sur cette question. Je crois que c'était ça sa réponse aux questions posées par MM. Benjamin et Ouellet. Le ministre, à mon avis, a indiqué très clairement qu'il tiendrait vraiment compte des recommandations. De fait, nous ne représentons qu'une tribune, qu'une occasion pour vous de faire connaître votre position, ce que vous avez d'ailleurs signalé.

À la page 8 de votre mémoire, vous parlez des dispositions relatives à la sortie du marché. La Chambre de commerce des provinces Atlantiques a également parlé de cette question ce matin. À votre avis, dans quelles circonstances un transporteur aurait-il le droit d'abandonner un marché?

M. Dawe: Je m'excuse, pourriez-vous répéter votre question?

M. Cochrane: À votre avis, dans quelles circonstances devrait-on permettre à un transporteur d'interrompre le service?

M. Dawe: S'il ne restait plus personne dans l'agglomération concernée.

M. Cochrane: À ce moment-là il ne resterait plus personne qui voudrait prendre l'avion?

M. Dawe: Nous assurons sur la côte du Labrador, à l'intention de neuf ou dix agglomérations côtières, dont certaines comptent à peine plus de 100 habitants, un service de transport aérien très coûteux qui est intégralement subven-

[Texte]

guess, as a government to look not only at the industry and the viability of the industry from a free market point of view, but also the viability of communities and individuals who choose to live in some of the remoter parts of the country and can in fact in other ways be very viable, self-supporting, independent and economically self-sufficient. If we were to remove that aspect of air travel from their existence and all the other parts of their economy would be less; they would not then be viable in other areas. So from an overall cost perspective, the subsidy that has been put in there or the extra onus on the general coffers of a government to provide that service is money well spent.

Mr. Cochrane: Your discussion of exit provisions and asking about a subsidy would not lessen the involvement of the Government of Newfoundland and Labrador as far as subsidizing the existing services?

Mr. Dawe: Do you want to go around with that one again, please? Sorry, Mr. Chairman.

The Chairman: That is okay.

Mr. Cochrane: The involvement of the federal government, if they did anything to comply with your suggestion on page 8, which was also shared by the Atlantic Provinces Chamber of Commerce, would not lessen in any way the involvement of the Government of Newfoundland and Labrador with regard to existing subsidies.

Mr. Dawe: Well, you would hope it would, but there are other areas I would suspect will come into play as it relates to a necessity for subsidy under the proposed changes. As a provincial government we would certainly not want to be involved totally in subsidizing that particular . . . The distance from St. John's or from the southern part of the Island of Newfoundland to Cape Chidley, the most northern part of our province, is about equivalent to the distance from St. John's to Toronto. We have a very, very large geographic area with some 600,000 people. I suppose if you plunked us all down on Yonge Street you would not even miss us; you would not even see us there. But we do have some concerns and a very large geography to look after, so transportation becomes, even from that perspective, a special case in our province.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Taylor, an ex-Minister of Transportation and Highways to . . .

Mr. Taylor: I would like to ask a question in connection with extraprovincial traffic. When we were in British Columbia, I think it was a trucker who told us that the Ministers were close to agreement in regard to eliminating, as I understood it, hearings for entry into the interprovincial stream.

• 1355

When we were in Manitoba, the Minister there said that they had reached some agreement on what he called a reverse

[Traduction]

tionné par la province. Je crois cependant que le gouvernement a l'obligation de s'inquiéter non seulement de ce secteur d'activité et de sa viabilité dans l'optique d'un marché libre, mais également de la viabilité des collectivités et des individus qui choisissent de vivre dans certaines agglomérations isolées, qui à d'autres égards peuvent être parfaitement viables, autonomes, et financièrement indépendantes. Si nous interrompons le service de transport aérien, toutes les autres éléments de leur économie seraient touchés; à ce moment-là, ils ne seraient plus viables dans les autres domaines. Ainsi, du point de vue du coût global, les subventions qui ont été accordées, ou le fardeau supplémentaire que cela représente pour les ressources financières d'un gouvernement, sont justifiées.

M. Cochrane: Les dispositions relatives à la sortie du marché, tout comme la subvention que vous préconisez, ne diminueront pas le rôle du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador en matière de trait aux subventions accordées aux services en place, n'est-ce pas?

M. Dawe: Pourriez-vous répéter votre question, s'il vous plaît? Je m'excuse, monsieur le président.

Le président: Je vous en prie.

M. Cochrane: Si le gouvernement fédéral intervenait comme vous le proposez à la page 8 de votre mémoire, et comme le demande la Chambre de commerce des provinces Atlantiques, cela ne diminuerait pas les subventions accordés actuellement par le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador.

M. Dawe: Nous aimerions bien voir une diminution, mais il y a tout de même d'autres facteurs qui entreront en ligne de compte pour ce qui est de la nécessité de ces subventions sous le régime des modifications proposées. Le gouvernement provincial aimerait bien ne pas avoir à subventionner intégralement ce . . . La distance qui sépare Saint-Jean ou la partie sud de l'île de Terre-Neuve et Cap Chidley, qui est le point le plus au nord de la province, est à peu près la même que celle qui sépare Saint-Jean et Toronto. Nous avons un territoire qui couvre une vaste superficie, et qui compte environ 600,000 habitants. Je suppose que si l'on nous parque tous dans la rue Yonge, on ne se rendrait même pas compte que nous sommes là; on ne s'apercevrait même pas de notre présence. Mais nous avons bien certaines préoccupations et notre territoire est très vaste; c'est pourquoi nous estimons que dans notre province, les transports constituent un facteur déterminant.

Le président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Taylor, ancien ministre des Transports et de la Voirie . . .

M. Taylor: J'aimerais poser une question au sujet du transport extraprovincial. Lorsque nous étions en Colombie-Britannique, un camionneur nous a dit que les ministres étaient tout près de se mettre d'accord pour éliminer l'audition requise du demandeur d'un permis de transport interprovincial.

Lorsque nous étions au Manitoba, le ministre de cette province nous a dit qu'ils s'étaient entendus sur ce qu'il

[Text]

form, and putting the onus on the intervener to prove that the service was not in the public interest, but he indicated that they certainly had no intentions of doing away with the hearings. This is quite a concern, because for 30 years now we have been penalizing truckers across Canada by having these expensive hearings in every province before you can enter into the business. It is one of the few businesses where you have to get a permit from some bureaucrats. What is your thinking? Do you think it is possible for us to do away with these hearings as we have them today?

Mr. Dawe: I think the thrust of that—again you are talking about the Memorandum of Understanding which all the transportation Ministers signed—certainly is to do away with the entry problems. There is still an aspect of it that if you are a trucker who has an existing route, and I am a trucker that wants to come into that route—and files with a public utilities board, or some kind of a regulatory agency that I want to come in—I have to prove that I am financially viable and that I have the proper equipment and safety regulations and drivers, and so on. If you, as the other trucker in that scenario, have to prove that by me coming into the business, I am somehow impacting negatively on the public—not negatively impacting on your business, but negatively impacting on the public—then that is going to be a difficult thing for people to prove. Essentially, you are going to minimize the kind of public hearings, that will proceed drastically with regard to people entering the industry.

Mr. Taylor: Actually, it will not solve one of the major problems. If I have the certificate, I can keep adding truck after truck after truck and the other fellow cannot get in.

Mr. Dawe: Yes, he can now. Under the new system, he will be able to come in; no problem.

Mr. Taylor: I mean, the Minister from Manitoba said he is having second thoughts about that whole matter of that negative approach.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Ouellet is our last questioner.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister to comment. On the bottom of page 9 of his presentation he referred to the program of revitalization of the Newfoundland railway initiated in 1980. Does the Minister think there should be a second phase or another five years planned in this regard? He is saying that the program is now 95% completed and it has been a tremendous success. Does he think that such a plan should be continued in order to counterbalance or offset whatever the consequence of deregulation might be?

Mr. Dawe: I think the five-year process was to involve going through a containerization program and then to do an evaluation. The evaluation has been done. The evaluation says what has been put in place is a success, and a continuation of it supposedly will be an even greater success. The intermodal study that was done indicates that the three-way split is the way we should go, so I do not know if another five-year

[Translation]

appelait un déplacement de la charge de la preuve, à savoir qu'il reviendrait à l'intervenant de démontrer que le service offert n'est pas conforme à l'intérêt public. Il a cependant indiqué qu'ils n'avaient tout de même pas l'intention d'éliminer les audiences. Cette question préoccupe un grand nombre de personnes parce qu'il y a déjà 30 ans que nous pénalisons les camionneurs du Canada, en les obligeant à passer par des audiences très coûteuses dans chaque province avant de pouvoir y offrir leurs services. Il s'agit là de l'un des rares secteurs où il vous faut obtenir un permis de l'administration publique. Qu'en pensez-vous? Croyez-vous qu'il soit possible d'éliminer ces audiences?

M. Dawe: Si vous parlez du protocole d'entente que tous les ministres des Transports ont signé, je crois qu'il visait principalement à éliminer les problèmes que pose la pénétration de ce secteur d'activité. Supposons que vous soyez un camionneur qui dessert une route donnée; que je sois un autre camionneur qui désire offrir ses services sur la même route; je dois présenter une demande auprès d'une commission des services publics, ou d'un organisme de réglementation quelconque, et je dois prouver que je suis financièrement viable, que j'ai l'équipement nécessaire, que je respecte les règlements de sécurité, que j'ai à mon service des chauffeurs, etc. Vous, l'autre camionneur, devez prouver que ma présence aura des conséquences adverses pour le public—et non pas pour votre entreprise—mais bien pour le public. Il est très difficile de prouver quelque chose de ce genre. Ainsi, fondamentalement, on réduira les audiences publiques, ce qui facilitera vraiment la tâche à ceux qui veulent participer au secteur.

M. Taylor: Cependant, cela ne règlera pas un problème majeur. Si j'avais le permis, je pourrais agrandir indéfiniment mon parc, et l'autre camionneur ne pourrait pas prendre pied.

M. Dawe: Si, il peut le faire dorénavant. Avec le nouveau système, il pourra prendre pied. Sans aucune difficulté.

M. Taylor: Le ministre du Manitoba a dit qu'il commençait à avoir des doutes sur cette approche négative.

Le président: Merci, monsieur Taylor. M. Ouellet sera le dernier député à poser des questions.

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais avoir un éclaircissement du ministre. A la page 9 de son mémoire il parle du programme de revitalisation des voies ferrées de Terre-Neuve, qui a été mis sur pied en 1980. Le ministre croit-il qu'il faudrait prévoir une deuxième étape pour ce programme ou un nouveau programme quinquennal? Il dit que le programme est terminé à 95 p. 100 et qu'il a été couronné de succès. Croit-il que ce programme devrait être poursuivi afin de neutraliser les répercussions que pourrait avoir la déréglementation?

M. Dawe: Ce programme quinquennal visait la mise sur pied d'un système de conteneurisation et l'évaluation de ce système. Cette évaluation a déjà eu lieu. Il en ressort que le système est efficace, et que si l'on poursuivait ce programme, la deuxième étape remporterait un succès encore plus grand. L'étude intermodale qui a été effectuée indique bien qu'il y a lieu d'adopter le partage à trois; je ne sais pas vraiment si un autre

[Texte]

program is necessary. Certainly in the foreseeable future—and hopefully that will be far beyond five years—this is the way we need to approach what the railway needs now. This involves some capital expenditure, but basically a marketing technique and trying to recapture some of the markets they had lost. What the railway needs now is some capital infusion into roadbeds and into engines and this sort of thing, and that would be the next stage.

Mr. Ouellet: Are you satisfied that the railway is safe for Newfoundland and has a prosperous future?

Mr. Dawe: I am enough of a pessimist not to think that anything is safe. Certainly we have to be vigilant that everything we hold near and dear to our hearts is maintained, and this is one of the areas which I suspect will always be questioned from a national perspective. When opportunities like this arise, we have to indicate to people who are looking after the national good that there are regions of the country that perhaps need to be looked at a second time.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Minister, I want to thank you for appearing and giving us the thoughtful presentation you gave, which does open onto the committee table some fundamental problems with which we are wrestling. So thank you very, very much. I also want to thank the committee members for their co-operation, because we all know we have three very important witnesses this afternoon.

• 1405

We have now had the first one, and I now call Mr. Frank McKenna, the Leader of the Opposition, Province of New Brunswick, who has presented a brief of 23 pages. It is an interesting brief. It has been circulated to the members. I would highly recommend that you give us an overview to it. However, you are your own boss. We are all politicians here, and I am not going to try to tell politicians how to act.

Sometimes I try to direct witnesses, to the concern of some of my colleagues. But if you read your brief, then that is going to take up question period time. You each have an hour here. An hour for you, and you are being followed by the at-one-time Minister of Transportation for New Brunswick who I understand now is the Premier of New Brunswick. You might have been the draw. Who knows? I do recommend an overview, but that is up to you.

Mr. Frank McKenna (Leader of the Opposition, Province of New Brunswick): Thank you, Mr. Chairman, and members

[Traduction]

programme quinquennal serait nécessaire. Dans l'avenir prévisible—et j'espère que cela dépassera les cinq ans—c'est la façon dont il nous faut étudier les besoins du secteur du transport ferroviaire. Il faudra un certain investissement dans l'infrastructure, mais il sera nécessaire, avant tout, d'avoir une bonne technique de commercialisation afin de recapturer certains marchés que nous avons perdus. Il faut une injection de capitaux pour les plates-formes, les locomotives, ect., cela serait la prochaine étape du programme.

M. Ouellet: Croyez-vous que le secteur des chemins de fer de Terre-Neuve ait un avenir assuré et prometteur?

M. Dawe: Je suis suffisamment pessimiste pour ne pas croire que l'avenir de quoi que ce soit puisse être assuré. Il faut veiller au grain et à tout ce qui nous tient à coeur, et ce secteur est justement l'un de ceux dont la raison d'être sera toujours mise en doute du point de vue de l'intérêt national. Lorsque l'occasion s'en présente, comme aujourd'hui, nous devons signaler à ceux qui veillent à l'intérêt national qu'il y a des régions dans ce pays qu'il faudrait peut-être surveiller d'un peu plus près.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier de votre présence et de votre mémoire fort intéressant, dans lequel vous avez signalé certains problèmes fondamentaux auxquels nous devons faire face. Merci beaucoup. Je désire également remercier les membres du Comité de leur coopération parce que nous savons tous que nous entendons trois témoins très importants cet après-midi.

Nous accueillons maintenant le premier de ces témoins; je demanderai à M. Frank McKenna, chef de l'opposition de la province du Nouveau-Brunswick, de prendre place à la table. M. McKenna a présenté un mémoire fort intéressant de 23 pages au Comité. Ce document a été distribué aux membres du Comité. Je vous engagerais, M. McKenna, à nous donner un bref aperçu de ce document. Toutefois, c'est à vous de décider ce que vous voulez faire. Nous sommes tous des hommes politiques, et je ne dirai certainement pas à un confrère quoi faire.

Au grand désarroi de certains de mes collègues, j'essaie parfois de dire aux témoins ce qu'il faut faire. Je dois cependant signaler que si vous lisez votre mémoire, nous disposerons de moins de temps pour les questions. Nous offrons à chacun des témoins de cet après-midi environ une heure. Nous vous offrons une heure, vous serez suivi de celui qui était jadis le ministre des transports du Nouveau-Brunswick, ou plutôt, d'après ce qu'on vient de dire, le premier ministre du Nouveau-Brunswick. On a peut-être changé de témoins à la dernière minute parce qu'on savait que vous seriez des nôtres. Qui sait? Je vous recommande donc de nous donner un aperçu général de votre mémoire. C'est à vous de décider.

M. Frank McKenna (chef de l'opposition, province du Nouveau-Brunswick): Merci, monsieur le président, messieurs

[Text]

of the committee, for the opportunity to present my point of view.

I, as you know, do have a 23-page brief, but having participated in some of these exercises before, I will refrain from reading it. I will attempt to quote at length and also give a summary of my views.

The Chairman: Thank you.

Mr. McKenna: I think the most important view that I express, and all others are secondary to it, really comes in the first four or five pages of the brief. And that is in connection with the question of, first of all, the discussion paper *Freedom to Move*, the principles therein; and secondly, the question of regional development. I do not think anybody could disagree that less government interference and a greater reliance on market forces are important principles. I say yes to that; and I say, yes, deregulation, certainly in principle, sounds like a very salutary approach to transportation problems in the country.

But anticipating Mr. Benjamin, the rest of my brief is a series of 'yes, buts'; and particularly here in Atlantic Canada—and New Brunswick, with which I am most familiar—the 'yes, buts' really do an awful job of gnawing away at the principles.

The principle I am most concerned about is a principle that was not articulated in the position paper *Freedom to Move*, and that is the principle that transportation is historically—*de facto* if you like—and should be, a tool of regional economic development. In fact, it is more than a tool; in my view it is critical to regional economic development.

To quote briefly:

All Canadians, I believe, want a society which is united and strong from coast to coast, and we, on the Atlantic coast, have a strong contribution to make to the national identity. Economic growth which would be limited to the centre and which would create an oasis of prosperity surrounded by barren regions can only diminish our country and erode its ethical basis. Canadians want their political and economic structures to reflect this national purpose and to guarantee the national union. This must be the first goal of any national government.

We all know what happened in the 1920s when transportation was eroded in the Maritimes. It led to a Maritime Rights Movement and eventually the Duncan commission. We also know, taking history forward very quickly, in some 50 years, that in a recent paper signed by the regional development Ministers on Regional Economic Development—an intergovernmental position paper—that at that time there was a clear recognition that transportation is essential to the growth of the nation and has a key role in any regional development policy. What I am afraid we have here is a clear contradiction between government departments: The Regional Development Department saying, yes, transportation is critical and is at the

[Translation]

les députés, de m'avoir offert l'occasion de vous faire part de mon point de vue.

Comme vous le savez, j'ai présenté un mémoire de 23 pages; puisque j'ai déjà participé à des réunions comme celle-ci, et que je sais comment les choses se déroulent, je ne le lirai pas. Je me contenterai de citer certains passages du document et de vous donner un aperçu de mon point de vue.

Le président: Merci.

M. McKenna: Je crois que les observations les plus importantes de mon mémoire figurent dans les quatre ou cinq premières pages du document. Cette partie porte sur les principes énoncés dans le document *Aller sans entraves*, et sur le développement régional. Je suis convaincu que tout le monde reconnaîtra qu'une ingérence gouvernementale réduite et une plus grande confiance dans les forces du marché sont des principes importants. J'en conviens et j'approuve la déréglementation, car en principe cela semble être une façon fort positive de régler les problèmes qui existent dans le domaine du transport au Canada.

Puisque je sais que M. Benjamin me posera une question à cet égard, je dois signaler dès maintenant que le reste de mon mémoire comporte beaucoup de «oui, mais...»; dans les provinces Atlantiques et au Nouveau-Brunswick, une région que je connais un peu mieux, les «oui, mais...» ont vraiment le don de saper les principes énoncés.

Le principe qui me tient le plus à coeur n'a pas vraiment été énoncé dans le document de travail *Aller sans entraves*; il s'agit du principe selon lequel les transports ont toujours été et devraient être un outil de développement économique régional. De fait, il ne s'agit pas simplement d'un outil; car à mon avis, il s'agit plutôt d'un élément fondamental du développement économique régional.

Permettez-moi de citer un passage de mon mémoire:

Tous les Canadiens, je crois, veulent une société qui est unie et forte d'une côte à l'autre et nous, de la côte Atlantique, avons une grande contribution à faire à l'identité nationale. Une croissance économique qui serait limitée au centre et qui créerait un oasis de prospérité entouré de régions stériles ne peut que diminuer notre pays et ronger son fondement moral. Les Canadiens veulent que leur structure politique et économique reflète cet objectif national et garantisse l'union nationale. Ce but doit être le premier de tout gouvernement national.

Nous savons tous ce qui s'est produit au cours des années 1920 lorsque l'érosion du système de transport dans les provinces Maritimes était rongé a donné lieu au Mouvement de protection des droits des provinces Maritimes et ultimement à la commission Duncan. Nous savons également tous, 50 ans plus tard, que dans une entente sur le développement régional récemment signée par les ministres du développement économique régional—il s'agit d'un document intergouvernemental—on a reconnu que le transport était un élément fondamental de la croissance de la nation et qu'il jouait un rôle primordial dans toute politique de développement régional. Il semble donc que les divers ministères du gouvernement ne s'entendent pas sur la question. Le ministère du développement

[Texte]

core of regional economic development; and we have Transportation saying, no; they do not seem to accept the mandate.

• 1410

Mr. Chairman, if there is anything I could urge upon you, it is that in your final report, and certainly in the preamble to the NTA that may be produced, transportation be specifically recognized as critically important—as you well know, Mr. Chairman, from your vantage-point in Nova Scotia—to continued development.

In my view, it has been and should continue to be an instrument of public policy: rather than let market forces run untrammelled and unhampered throughout the country, that in fact it can be used as an instrument of public policy so public policy goals can be achieved through the instrumentality of transportation.

Skipping ahead to become a little more specific, one of the things we are concerned about that is peripheral to this entire question is the current conventional wisdom on subsidization. We know that frequent allusions are made to either reducing completely the At and East grain rates or capping or taking away entirely the Maritime Freight Rates and Atlantic Region Freight Assistance Acts. I just want to point out that this kind of thinking would be absolutely disastrous to the continued development of Atlantic Canada and that any question of deregulation must be considered hand in hand with this entire concept of subsidization.

The Hickling and Johnston study has indicated that some 17,000 jobs would be at peril as a result of that exercise, and I can only urge upon this committee not only that we not consider the elimination of such subsidies but also that we eliminate from our thinking the idea of capping such subsidies because in real terms that would have the same net effect.

In that regard, I can only ask you and beg you to consider that we entered Confederation with certain considerations as to how the partnership would perform. We recognized that we were at the extremities of the country, far from markets. We recognized that we would have to put up with not only inconvenience but also the economic hardship of giving up much of our north-south trade with our New England partners in exchange for allowing the centre of this country to exercise their economic predominance. We accepted that. I am sure that Newfoundland came in in 1949 fully expecting that they would have the same kind of consideration. I find now that there seems to be a reluctance on the part of the central government to accord that civility and respect to its eastern partners.

Moving on to the question of air transportation and deregulation, again it is a 'yes, but' situation for me. It sounds very good on the surface. We know what the impact of air deregulation is going to be. We have had two cities out of three in New Brunswick currently coming out against it, knowing that it is going to result in the loss of services in their communities. We know that airline deregulation will result in the loss of some of the jet passenger service from New Brunswick,

[Traduction]

régional dit que le transport est un élément critique et fondamental du développement économique régional; le ministère des transports dit qu'il n'en est rien.

Monsieur le président, je vous exhorte de signaler, dans votre rapport définitif, et dans le préambule éventuel de la LNT, que les transports sont un élément d'une importance critique, pour le développement, comme vous le savez d'ailleurs, monsieur le président, puisque vous venez de la Nouvelle-Écosse.

A mon avis, les transports ont joué un rôle primordial à l'égard des politiques gouvernementales, et devraient continuer à le faire; au lieu de laisser les forces du marché exercer une influence incontrôlée sur le pays tout entier, on peut recourir aux moyens de transport afin d'assurer la réalisation des objectifs politiques.

J'aimerais aborder des questions un peu plus précises dont une qui nous préoccupe beaucoup, soit celle de l'opportunité des subventions versées à l'heure actuelle. Nous savons que l'on parle souvent ces temps-ci de déminuer, d'abolir ou de limiter les subventions destinées au transport des céréales, voire d'abroger la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions aux transports des marchandises dans la région Atlantique. Je tiens tout simplement à dire que des mesures semblables menaceraient gravement le développement de la région Atlantique, et qu'il faut absolument envisager la déréglementation de pair avec les programmes de subventions.

Les auteurs du rapport Hickling et Johnston ont démontré que ces mesures pourraient entraîner la perte de 17,000 emplois; je dois signaler à votre Comité qu'il ne faut pas songer à abolir ces subventions, encore moins à les limiter, car en réalité, l'une ou l'autre de ces deux mesures aurait les mêmes répercussions.

Je tiens humblement à vous rappeler que nous avons décidé de nous joindre à la Confédération en raison de certains avantages que nous en escomptions. Nous admettions que nous nous trouvons à l'autre bout du pays, loin des marchés. Nous étions conscients non seulement des inconvénients, mais aussi des problèmes économiques que nous risquions en renonçant à notre commerce nord-sud avec nos voisins de la Nouvelle-Angleterre et en laissant les provinces centrales dominer notre économie. Cela, nous l'avons accepté. Je suis convaincu que lorsque la province de Terre-Neuve s'est jointe à la Confédération en 1949, elle s'attendait, elle aussi, à y trouver son compte. On pourrait croire de nos jours que le gouvernement central hésite à traiter ses collègues de l'Est avec respect et civilité.

En ce qui a trait au transport aérien et à la déréglementation je ne puis que dire, encore une fois, «oui, mais...». Ce qu'on propose me semble bien raisonnable. Nous savons tous quelles seront les répercussions de la déréglementation du secteur du transport aérien. Deux villes sur trois au Nouveau-Brunswick s'opposent à cette mesure, sachant fort bien qu'elles perdront les services dont elles jouissent actuellement. Nous savons que cette mesure aboutira à l'élimination du service par avion à

[Text]

and we know that the end result of that is going to be that we will have a second- or third-class service compared to the service we have now, which, as you can see from the brief, is far from perfect.

I also cannot help but suggest to you that when the original proposition came down in 1984 hand in hand with the proposal was a further recognition of the fact that regional interests and regional carriers would be disadvantaged, and as I understand it a sum of \$20 million a year was proposed for the development and support of regional air services. The proposal as I currently understand it does not contain that sum of money, and for that reason it seems to have all of the bad and none of the good.

The other matter of course that is of paramount concern to us is the question of cost recoveries in the airport corporations and the entire question of transferring jurisdiction to either the province or municipalities. I can tell you that if the airports can be operated effectively then the federal government should accept their responsibility and operate them cost efficiently and effectively. I can only assume that you want to transfer them for the simple reason that you do not see how they can be operated on an efficient and cost effective basis. I would strongly urge upon you that the municipalities and the provinces resist accepting that responsibility with the attendant economic consequence in deterioration of service.

• 1415

Moving into the area of marine transportation, I wanted to express to you the concern we would have if deregulation were to proceed without some recognition of the unique situation Saint John is in. Saint John, New Brunswick, is not a local port. It does not have local port corporation status. It does not have the power as a consequence of negotiating rights similar to its competition. In my view, if you were to proceed with deregulation, it would be absolutely critical that, first, Saint John be given such a status so that it would be an equal partner in the competitive environment, and second, that the desperately needed residual dredging be carried so that, again, it would not suffer the competitive disadvantage of significant demurrage costs.

Again, I cannot help but agree with the previous speaker, my confrère from Newfoundland, on the matter of marine cost recoveries. Certainly, that can only operate to the disadvantage of the fishing industry, which at current times is finding the international environment extremely competitive.

The other matter I wanted to talk about was surface transportation and this question of rail deregulation. We are very sensitive to the fact that in Atlantic Canada half of our tracks, some 50%, are of low-traffic density. We believe for that reason that it is particularly vulnerable, and if the power which appears to be present in the working paper is given to abandon such track virtually at will, we feel it is going to result in a significant detriment to us.

I tend to share the sentiment expressed in some other briefs that it is unlikely we are going to find short-haul railroads in the maritime provinces willing to jump in and take up the

[Translation]

réaction dans certaines villes du Nouveau-Brunswick, à telle enseigne que l'on nous offrira un service de deuxième ou troisième ordre, bien inférieur au service fourni à l'heure actuelle et d'ailleurs non sans défauts, comme je le signale dans mon mémoire.

A mon avis, lorsque la mesure a été proposée à l'origine en 1984, on admettait à ce moment-là qu'elle risquait de défavoriser les intérêts et les transporteurs régionaux; aussi avait-on prévu un montant de 20 millions de dollars par année pour le développement et le soutien des services aériens régionaux. La proposition actuelle, si j'ai bien compris, ne compte pas un telle affectation de fonds, de fait, on semble avoir gardé tout ce que le première proposition avait de négatif et rejeté tout ce qu'elle avait de positif.

L'autre question qui nous intéresse tout particulièrement, c'est celle du recouvrement des coûts pour les sociétés d'aéroport; il y a aussi le transfert de la compétence aux provinces ou aux municipalités. Si l'exploitation efficace d'un aéroport est chose réalisable, le gouvernement fédéral devrait alors en assumer la responsabilité et faire preuve de gestion efficace et efficiente. S'il rejette cette responsabilité, c'est qu'il doit croire qu'aucun aéroport n'est rentable. Je vous exhorte à ne pas imposer cette responsabilité aux municipalités et aux provinces, c'est la qualité du service qui en souffrirait, avec toutes les conséquences économiques qui s'ensuivent.

Au sujet des transports maritimes, nous serions inquiets si la déréglementation devait se faire sans qu'on tienne compte de la situation unique de St.-Jean. St.-Jean au Nouveau-Brunswick n'est pas un port local. Cette ville n'est pas reconnue comme société portuaire locale. Elle n'est donc pas habilitée à négocier des droits semblables à ceux de ses concurrents. À mon avis, si la déréglementation était imposée, il faudrait absolument accorder à St.-Jean un statut qui lui permettrait d'être un partenaire égal sur le plan concurrentiel, et il faudrait aussi poursuivre le dragage dont ce port a désespérément besoin afin de ne pas être désavantagé par rapport à ses concurrents à cause de frais importants de surestaries.

Je suis pleinement d'accord avec l'orateur précédent, mon confrère de Terre-Neuve, au sujet des recouvrements de coûts maritimes. Bien sûr, cette situation ne peut que jouer contre l'industrie de la pêche à un moment où le milieu international est extrêmement compétitif.

Je voulais également vous parler de transport de surface et de la déréglementation ferroviaire. Nous sommes tout à fait conscients du fait que dans les provinces atlantiques sur la moitié de nos voies ferrées environ, le trafic est à faible densité, ce qui les rend très vulnérables, à notre avis; et si on autorisait l'abandon de ces voies comme on semble le proposer dans le document de travail, cela nous nuirait beaucoup.

Comme d'autres l'ont dit dans leurs mémoires, c'est peu probable qu'il y ait d'autres sociétés ferroviaires couvrant seulement de faibles distances dans les provinces Maritimes

[Texte]

slack. We feel that, as a result of that, we are going to be put in a position where low-density track is going to be closed down and where additional requirements are going to be put on our transportation system by highway. In that regard, I would urge upon you that, if this were to be considered, recognition be given of the fact that our highways would need strengthening as a result of that additional traffic and also that, in our province particularly, recognition be given to the fact that it is a pass-through province to other provinces in this country's part of the national highway network.

The other matter I feel compelled to speak on is the matter of Canadian National in the Moncton situation. I know it is important to your committee and, certainly, to one of your committee members. It is important to all of us in the province and is very germane to this discussion.

I want to record with the committee my extreme concern about the potential loss of 1,200 jobs in Moncton with the threatened closure of CN shops. These jobs are at the very heart of our provincial economy. We do not accept the recent lay-off of 225 workers, and I tell you here today that, as sure as the great tides of Fundy, New Brunswick will fight Ottawa like it has never been fought before in this question to prevent the closure of the Moncton shops.

It is our view that, again, one has to give recognition to the interests of regions in this country, to consider giving a national mandate to the Moncton area so that in fact tasks which it is now technologically possible to carry out in an area such as that be moved to an area such as that, and that the job level which is currently there be maintained.

I will get into my conclusion by saying that I would hope and repeat that you consider transportation in your final report to be an instrument of public policy, an instrument by which national goals can be obtained, an instrument by which regional development can in fact be improved.

I would also, with some reluctance, draw to your attention my very grave concern that, in the haste to have this final product placed before the House of Commons, we have scheduled only four hearings in this entire country. Mr. Chairman, I cannot help but emphasize my disappointment and that of my fellow New Brunswickers that your committee did not see fit to hold hearings in our province and in every other province of Canada.

• 1420

I cannot help but think that with the potential prejudice of some 1000 jobs in Moncton, with St. John's interest and their Local Port Corporation status, with the very obvious interest of Newfoundland and Prince Edward Island, we could have taken the time to address those interests. It is certainly easy for me to come and appear before the committee, but it may be very difficult for hundreds of other common citizens to present their point of view.

It bothers me that there appears to be no formal mechanism by which consultation on this between provincial governments

[Traduction]

qui s'offrent à les remplacer. Par conséquent, nous sommes placés dans une situation où les lignes des chemins de fer à faible densité seront éliminées de sorte que l'on exigera davantage de notre système de transport routier. Si c'était le cas, je vous exhorte à tenir compte du fait que nos routes devront être améliorées, si la circulation s'accroît; n'oubliez pas non plus que, dans notre province surtout, on emprunte fréquemment nos routes, qui sont liées au réseau national, pour se rendre dans d'autres provinces.

Je tenais également à vous parler de la question du CN à Moncton. Je sais qu'il s'agit d'une question importante pour votre Comité, pour un de vous en particulier. Elle est importante également pour nous tous dans cette province et elle est très pertinente à cette discussion.

Je tiens à vous signaler une chose qui me rend extrêmement soucieux, soit la perte éventuelle de 1200 emplois à Moncton si la menace de fermeture des ateliers du CN se réalisait, ce qui ne peut qu'affliger notre économie provinciale. Nous n'acceptons pas la mise à pied récente de 225 travailleurs et je vous le dis aujourd'hui, aussi vrai qu'il y a des grandes marées dans la Baie de Fundy, le Nouveau-Brunswick se battra contre Ottawa comme jamais on ne l'a fait auparavant pour empêcher la fermeture des ateliers de Moncton.

Nous le répétons, on doit reconnaître l'existence d'intérêts régionaux au pays, songer à la possibilité d'accorder un mandat national à la région de Moncton pour que les travaux réalisables sur le plan technologique puissent y être exécutés, de sorte que le niveau d'emplois actuel serait conservé.

Je termine en vous répétant ceci: j'espère vous voir tenir compte dans votre rapport final du fait que le transport est un instrument de politique publique, instrument qui permet d'atteindre les objectifs nationaux, instrument qui permet de promouvoir l'expansion régionale.

J'hésite un peu à vous souligner également mon inquiétude du fait qu'on se précipite pour remettre à la Chambre des communes un produit final, alors qu'on n'a prévu que quatre audiences pour l'ensemble du pays. Monsieur le président, je ne peux m'empêcher de vous manifester mon désappointement, qui n'a d'égal que celui de mes amis du Nouveau-Brunswick, lorsque nous constatons que le Comité n'a pas cru bon de tenir d'audiences ni dans notre province ni dans aucune autre province du Canada.

Je ne peux m'empêcher de songer que l'on risque de perdre un millier d'emplois à Moncton; alors que l'intérêt de St-Jean et de sa société portuaire est en jeu et, chose évidente, l'intérêt aussi de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard, nous aurions pu prendre le temps d'en discuter. Bien sûr, c'est facile pour moi de comparaître devant le Comité, mais c'est très difficile pour des centaines d'autres citoyens ordinaires de présenter leur point de vue.

Il ne semble pas y avoir de mécanisme officiel qui permette des consultations à ce sujet entre les gouvernements provin-

[Text]

and the federal government would take place. Evidence of that is the fact that a premier would be forced to take time from the obvious demands of running a province to come down here to Halifax and appear before this committee. I would have thought a formal consultative mechanism would have been put in place.

I will close by citing very quickly the conclusions in my paper:

That transportation be explicitly used as a regional economic development tool;

That freight-rate assistance, under the MFRA and At and East, be increased as a development tool;

That a regional air carrier policy, similar to the one proposed in 1984, be instituted as a condition prerequisite to further air deregulation;

That a long-term commitment be made to the St. Leonard-Edmundston air service which is currently completely defunct;

That the federal government maintain its responsibility for the funding of all airports subject to developing a structure similar to the Canada Ports Corporation;

That the Port of Saint John be put on an equal competitive basis by giving it Local Port Corporation status;

That financial support for regional ports be guaranteed;

That the user-pay be delayed until we have full disclosure of the costs, particularly ferry costs which would be levied on each region, and the commercial impact of those costs, which could be substantial;

That the movement of grain through Atlantic ports be encouraged, and certainly not discouraged by elimination of subsidies;

That absolute guarantees be provided to maintain rail lines with economic development importance;

That the federal government recognize the extra burden of rail deregulation, the burden it would place on highways;

That CN be ordered to give the Atlantic region a national mandate with respect to CN shops;

That any legislation recognize that deregulation should be implemented in incremental steps, at best;

That the provinces be directly represented in any regulatory structure which might emerge from the legislation, which is a clear recognition that this nation, even though it is a nation of which we are justly proud, is composed of 10 separate provinces and two territories, all of which have their own unique interests.

Thank you.

[Translation]

ciaux et le gouvernement fédéral, et cela m'ennuie. On en a la preuve lorsqu'on voit un certain premier ministre d'une province obligé de mettre de côté les affaires de sa province pour venir ici à Halifax comparaître devant le Comité. J'aurais cru qu'un mécanisme consultatif officiel aurait pu être institué.

Je termine en citant très rapidement les conclusions que j'expose dans mon document:

Que le transport soit utilisé de façon explicite comme outil d'expansion économique régionale;

Que l'aide apportée au transport des marchandises, en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, soit intensifiée en tant que mécanisme d'expansion;

Qu'une politique régionale pour les transporteurs aériens, semblable à celle qui a été proposée en 1984, soit adoptée avant que l'on ne poursuive la déréglementation du transport aérien;

Qu'un engagement à long terme soit pris afin de rétablir le service aérien entre St-Léonard et Edmonston;

Que le gouvernement fédéral demeure responsable du financement de tous les aéroports à la condition que soient élaborées des structures semblables à celles de la Société canadienne des ports;

Que le port de St-Jean soit mis sur le même pied que ses concurrents en lui accordant le statut de société portuaire locale;

Que soit garanti l'appui financier aux ports régionaux;

Que la formule prévoyant que l'utilisateur paye soit différée jusqu'à ce que tous les coûts soient divulgués, en particulier les coûts de traversiers qui seraient perçus dans chaque région, pour bien établir l'incidence commerciale de ces coûts, qui pourrait être importante;

Que le transport de céréales par les ports de l'Atlantique soit encouragé au lieu d'être défavorisé par l'élimination des subventions;

Que des garanties absolues soient fournies pour conserver les lignes ferroviaires qui sont importantes pour l'expansion économique;

Que le gouvernement fédéral tienne compte du fardeau additionnel que représente la déréglementation ferroviaire, fardeau qu'on imposera au réseau routier;

Qu'on exige du CN qu'il donne à la région Atlantique un mandat national concernant les ateliers du CN;

Que toute loi reconnaisse que la déréglementation doit au moins se faire par étapes;

Que les provinces soient représentées directement dans tout organisme de réglementation qui pourrait résulter d'une loi, pour reconnaître sans détour que ce pays, dont nous sommes fiers avec raison, se compose de dix provinces distinctes et de deux Territoires, chacun ayant des intérêts qui leur sont propres.

Je vous remercie.

[Texte]

The Chairman: Mr. McKenna, I want to thank you very much for your very comprehensive brief. You have certainly summarized the problems of Atlantic Canada very well in the conclusions on pages 21, 22 and 23. Having watched you across the Bay of Fundy from time to time on one of our mutual television stations, I knew you would be able to condense the 23 pages into a very succinct summary, as you have done in the 16 minutes you have taken. You have certainly lived up to expectations in a succinct and substantive comment.

As a chairman, I just want to reply before throwing this open to questioners. You have raised a point and you wrote a letter and when I knew you were coming, I do not know if I got a letter back to you, but I had written to several provinces explaining the dilemma the committee was in. None of us are very happy around the table, but we all have time frames and with a report of December 13, it was just an absolute physical impossibility for this committee to move into all the capitals and other areas of this country to get that report out by December 13—and we have had complaints across the country.

At least we are here. I can tell you very frankly there was even a big question as to whether this steering committee even travelled at all. It took some time even to get us on the road. As far as the communications with the provinces, there have been, and are, informal mechanisms on an ongoing basis between the provinces.

I just wanted to put that. And who knows? Because of the interest shown in this subject matter in our report, and its importance, the report may very well be of an interim nature in parts. That may be one of our recommendations. Certainly we are getting the message loud and clear that other parts of the country, in New Brunswick, Quebec, Saskatchewan, Alberta, Newfoundland, you know, would like to see us.

• 1425

But I thank you very much for taking the time and effort to come here. The coincidence of the Premiers here . . . of course, I am not going to be the commentator on his travel plans in any shape or form, but the federal-provincial conference is in town tomorrow and that might have been one of the catalysts for his attendance here.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to associate myself with you in complimenting the witness. Mr. McKenna has made an excellent, well documented, and very forceful presentation. It is regrettable that time did not permit him to read in detail all the pages of his presentation, and more particularly the 14 recommendations he is making. I think they are very important, and all the members of the committee should read and reflect on these 14 recommendations and take them into account in our own final report.

Mr. McKenna, I want to say it is to your credit that you have shown us here that you know very well the problems of your province, particularly those problems that could happen if we go ahead with deregulation. The consequences deregulation could have for New Brunswick I think have been very well

[Traduction]

Le président: Monsieur McKenna, permettez-moi de vous remercier bien sincèrement pour ce mémoire très complet. Vous avez très bien résumé les problèmes de la région Atlantique dans vos conclusions aux pages 21, 22 et 23. De l'autre côté de la Baie de Fundy, il m'est arrivé de vous voir à l'écran d'un de nos postes de télévision mutuelle, et je savais que vous pouviez condenser vingt-trois pages en un résumé très succinct, ainsi que vous l'avez fait pendant ces seize minutes. Vous avez certainement répondu à nos espoirs en ce sens.

En ma qualité de président, je désire répondre avant de donner la parole aux intervenants. Vous avez soulevé une question et envoyé une lettre à ce sujet, et lorsque j'ai su que vous veniez, j'ai oublié si je vous ai répondu ou non par lettre, mais j'ai écrit à plusieurs provinces pour leur expliquer le dilemme dans lequel nous nous trouvons. Personne autour de cette table ne s'estime heureux de cet état de choses, mais en raison de certains délais, dont le dépôt de notre rapport le 13 décembre prochain, il nous était tout à fait impossible de nous déplacer dans toutes les capitales provinciales et ailleurs et d'avoir tout terminé pour le 13 décembre—mais on s'en est plaint partout au pays.

Nous sommes ici du moins. Je vous dirai très franchement qu'on s'est vraiment demandé si le Comité pourrait voyager. Il a fallu pas mal de temps avant d'y arriver. Pour ce qui est des communications avec les provinces, je vous répondrai qu'il y a eu, et qu'il y a encore des mécanismes officiels et permanents qui existent entre le fédéral et les provinces.

Je tenais à le souligner. Qui sait? Vu l'intérêt qu'on porte à la question dans notre rapport, vu son importance, notre rapport peut très bien être provisoire sur certains points. Ce sera peut-être une de nos recommandations. On nous a dit très clairement et très franchement qu'il y a d'autres régions du pays—au Nouveau-Brunswick, au Québec, en Saskatchewan, en Alberta et à Terre-Neuve—qui aimeraient nous rencontrer.

Je vous remercie beaucoup d'avoir pris le temps de venir. La réunion des premiers ministres est une coïncidence . . . évidemment, et je ne veux pas commenter de quelque façon les projets de voyage du premier ministre, mais la conférence fédérale-provinciale se tiendra ici demain, et elle aura peut-être servi de catalyseur pour sa présence ici . . .

M. Ouellet: Monsieur le président, comme vous, je désire féliciter le témoin. M. McKenna a présenté un exposé excellent, bien documenté et très vigoureux. Il est dommage qu'il n'ait pas eu le temps de le lire tout entier, et plus particulièrement les 14 recommandations qu'il présente. Elles sont très importantes à mon avis et tous les membres du Comité devrait en prendre connaissance et y réfléchir pour en tenir compte lors de notre rapport final.

Monsieur McKenna, vous avez le très grand mérite d'avoir souligné les problèmes de votre province que vous connaissez très bien, surtout ceux qui pourraient surgir si nous allons de l'avant avec la déréglementation. Vous nous avez très bien expliqué dans votre document les conséquences qu'elle pourrait

[Text]

explained in this document. What I want to say is that you have eloquently proved to us today that you are fit, able, and willing to be Premier of New Brunswick.

The Chairman: There is a lot of freedom around this table, but we will let the freedom of the democratic process take its effect whenever it may.

Mr. McKenna: We may have a problem there with joint use of the same track.

The Chairman: I do not know about switching, either.

Mr. Ouellet: Mr. McKenna, on page 5 of your presentation you remind us that in 1982 the federal government assistance to Atlantic transportation was close to \$700 million. What would you think would be an appropriate amount of money in the future to ensure a continued development that is fair for Atlantic Canada in a deregulated environment? Indeed, I think it would be imperative to continue some subsidies and some support by the federal government. What would be the amount you would think should be devoted, in fairness, to Atlantic Canada?

Mr. McKenna: Obviously that is a difficult figure to arrive at with exactitude. But it would appear to me that in a deregulated environment the kind of world that I envision is a world where, quite frankly, the law of the jungle prevails: the large survive, the small are destroyed. I think that is true for carriers. Certainly with trucking companies I would think the smaller lines would have grave difficulty in competing with confidential contracting.

It is my view that small, remote communities, whether it be on a provincial basis or within a province, are going to suffer the hardship of having, usually, only one person to bid. They are not going to have the benefit of confidential contracting, but they will accept all of the harshness of it. Very simply, I guess what I am saying is that the remote regions of Canada are going to be prejudiced much more than any other part of this country, and they are going to need at least this level of support, and possibly much more, even to survive in the new competitive environment.

Mr. Ouellet: But basically what you are telling us is that indeed additional assistance from the federal government will have to continue to be funnelled through Atlantic Canada. You do not want to specify any amount of money; but generally speaking, do you accept the possibilities of a reduction . . . or at least to continue with that amount, as a prerequisite?

Mr. McKenna: To start with, the \$700 million is expressed in 1982 dollars, so in real terms you would have to have significantly more than that. I cannot help but emphasize that in the kind of environment we are talking about there is going to be even greater competitive pressure on the smaller communities and the smaller lines which have to perform. Quite frankly, it is with great reluctance that I have to say to you that we would continue to need large levels of subsidization. I think the federal government may have to make a value

[Translation]

avoir pour le Nouveau-Brunswick. Ce que vous nous avez prouvé de façon si éloquente aujourd'hui, c'est que vous êtes apte, capable et prêt à devenir le premier ministre du Nouveau-Brunswick.

Le président: Il y a beaucoup de liberté autour de cette table, mais nous allons laisser la liberté du processus démocratique suivre son cours en temps et lieu.

M. McKenna: Nous pourrions avoir un problème à ce sujet à cause de l'usage commun de la même voie.

Le président: Je ne sais pas non plus ce qui se passerait au sujet de l'aiguillage.

M. Ouellet: Monsieur McKenna, vous nous rappelez à la page 5 de votre exposé, qu'en 1982 le gouvernement fédéral a accordé au transport de l'Atlantique près de 700 millions de dollars. Quelle serait, à votre avis, la somme qu'il faudrait accorder maintenant pour garantir une expansion future équitable de la région atlantique du Canada dans un contexte de déréglementation? Il serait essentiel, à mon avis, que le gouvernement fédéral continue d'accorder des subventions et une aide. En toute honnêteté, quel serait, à votre avis, le montant qu'il faudrait consacrer à cette région?

M. McKenna: Bien sûr, il est difficile de donner un chiffre précis. J'ai l'impression toutefois que avec la déréglementation, la Loi de la jungle prévaudrait: les plus gros survivent, les plus petits disparaissent. C'est vrai aussi, je crois, pour les transporteurs. Je crois vraiment que les petites sociétés de camionnage auraient beaucoup de mal à faire concurrence aux contrats confidentiels.

Je suis d'avis que les petites localités éloignées, que ce soit sur une base provinciale ou au sein d'une province, éprouveront beaucoup de mal, car habituellement elles n'auront qu'un soumissionnaire. Elles ne pourront pas profiter de contrats confidentiels et devront en subir tous les ennuis. Je vous dirai simplement, qu'à mon avis, les régions éloignées du Canada seront bien plus désavantagées que les autres parties du pays, et elles auront besoin au moins de ce nouveau soutien, et probablement de beaucoup plus, même pour survivre dans ce nouveau milieu concurrentiel.

M. Ouellet: Ce que vous voulez vraiment nous dire, c'est qu'il faudra davantage d'aide de la part du gouvernement fédéral pour la région atlantique. Vous ne voulez pas dire combien, mais de façon générale, accepteriez-vous la possibilité d'une diminution . . . ou faudra-t-il continuer à recevoir le même montant, est-ce un prérequis?

M. McKenna: Je vous dirai tout d'abord que les 700 millions de dollars représentent des dollars de 1982, par conséquent il faudra vraiment beaucoup plus. Je ne puis m'empêcher de souligner que dans le genre de milieu dont nous parlons il y aura beaucoup plus de pression sur le plan concurrentiel et sur les petites localités, et le fonctionnement de réseaux moins importants devra être excellent. J'hésite beaucoup à vous dire qu'il nous faudra toujours recevoir des niveaux de subventions importants. Je crois que le gouvernement fédéral devrait

[Texte]

chance as to whether they want to pay it in subsidization for transportation or in welfare cheques.

• 1430

Mr. Ouellet: Your third recommendation to us is that a regional air carrier policy, similar to the one proposed in early 1984, be instituted as a *sine qua non* for further air deregulation. How would you visualize such an air carrier policy being implemented, especially in your province?

Mr. McKenna: I guess what we are really trying to say in making that submission is that should deregulation take place as was proposed in 1984—there was at least a safeguard built in of some value. Obviously we cannot determine the extent of the value because it has become academic, but in the new environment that was proposed, that same safeguard was not put in. I guess what I have in mind is the type of concept known as 'Know Ontario' where the Ontario government, using provincial dollars, as I understand it, did the capital acquisition and then leased the physical units to an operating company. That would be the kind of concept I might envisage under that \$20 million. There would be some kind of protection to make sure that an air service would be available to the extremities of the country.

Mr. Ouellet: In your presentation, in talking about the Port of Saint John, you indicate in that there are reductions of service because there are restrictions for the entrance and exit of certain vessels to the Saint John harbour, except at high tide. That surprises me very much. Could you explain why this is and make specific suggestions to change it? I think it is very unfair to the Port of Saint John. Something should be done about it.

Mr. McKenna: This is information that has only really come to the attention of the public in the last several months. Very simply, in 1984-85 budget cut-backs, maintenance dredging was one of the items cancelled. As a result of that silt was formed and it is our information that a mariner's warning is in effect which restricts the time of egress and exit. Obviously, in the heavy competitive environment, even without deregulation, it is very costly to keep ships waiting in the harbour or waiting to get in.

Mr. Ouellet: Dredging should take place then on an urgent basis.

Mr. McKenna: Absolutely. I suspect the government is well aware of that through the local Minister, and I would anticipate that something is going to be done. It is a problem that can only get worse.

Mr. Ouellet: Thank you.

Mr. Benjamin: Mr. McKenna, I am happy you have come to this hearing. We have welcomed submissions from the Governments of Nova Scotia and Newfoundland. We left out seven provinces, two territories and the villages of Toronto and Montreal in all these hearings but in any event, we are stuck with it. It is not of this committee's doing.

[Traduction]

prendre le risque de les payer sous forme de subventions aux transports ou sous forme de prestations de bien-être social.

M. Ouellet: Vous recommandez en troisième lieu qu'une politique de transporteurs aériens régionale, semblable à celle qui a été proposée au début de 1984, soit élaborée comme condition *sine qua non* pour une plus grande déréglementation aérienne. Comment une telle politique pour les transporteurs aériens pourrait-elle être appliquée, surtout dans votre province?

M. McKenna: Ce que nous essayons de vous dire dans cet exposé, c'est que si la déréglementation a lieu, telle qu'elle a été proposée en 1984—cette proposition comportait au moins une garantie qui avait une certaine valeur. Nous ne pouvons, bien sûr, en déterminer la valeur, c'est devenu une question théorique, mais cette garantie n'est pas comprise dans le nouveau milieu proposé. Ce que j'ai dans l'idée, c'est le système désigné par l'expression «connaissez l'Ontario», par lequel le gouvernement de l'Ontario, avec le budget de la province, si j'ai bien compris, a acquis des unités et ensuite les a louées à une société d'exploitation. C'est le genre de mécanisme que j'envisagerais avec ces 20 millions de dollars. Une certaine garantie serait donnée pour que les services aériens rejoignent les points les plus éloignés du pays.

M. Ouellet: Vous parlez dans votre exposé du port de St-Jean, vous soulignez qu'il y a eu des réductions de services dues à des restrictions imposées à l'entrée et à la sortie de certains bateaux au port de St-Jean, sauf à marée haute. Je suis fort étonné. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi il en est ainsi et avez-vous des suggestions précises pour que les changements soient apportés? C'est tout à fait injuste pour le port de St-Jean. Il faudrait faire quelque chose à ce sujet.

M. McKenna: Ce sont des renseignements de ce genre qui ont été portés à l'attention du public depuis quelques mois. Je vous répondrai simplement qu'à cause des restrictions budgétaires de 1984-1985, le dragage d'entretien est un des postes éliminés. Par conséquent, le limon s'accumule, et d'après nos renseignements un avertissement a été lancé pour restreindre le temps d'entrée et de sortie. Dans un milieu très concurrentiel, même sans déréglementation, c'est bien sûr très coûteux de laisser les bateaux attendre dans le port pour sortir ou attendre pour y entrer.

M. Ouellet: Il est donc urgent que le dragage se fasse.

M. McKenna: Tout à fait. Je soupçonne que le gouvernement a été mis au courant par le ministre local, et je crois que quelque chose sera fait. C'est un problème qui ne peut que s'aggraver.

M. Ouellet: Je vous remercie.

M. Benjamin: Monsieur McKenna, je suis heureux que vous ayez pu assister à cette audience. Nous avons été très contents de recevoir des mémoires des gouvernements de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve. Nous avons laissé de côté cette province, deux territoires et les villages de Toronto et de Montréal dans nos audiences, mais de toute façon, nous

[Text]

Your brief is one of many we have had here. We have a few in Winnipeg and Vancouver. I sense that you do not really want *Freedom to Move* but you make the appropriate rhetorical gestures to the free and open market in competition. What really is the case is that you are mad at the way the present system was functioning. You are mad at CTC; they were not responsive enough to the local scene, local people, local business and so forth. Is that not really what the problem is?

• 1435

Mr. McKenna: No, those would be your words and not mine. Very simply, it is a case of my heart tells me yes and my head tells me no. I am comfortable with the philosophical underpinnings. Where I am uncomfortable is in its universal application. That gives me great unease, and certainly if it were the wish of the Minister to establish an even playing field across this country, I think he would find very few participants on this side of the nation.

The reason that I simply have to address myself to Maritime concerns is I simply cannot speak for western Canada and the central Canadian interest. They may find this environment one in which they are very comfortable competing in.

I will go further; I even recognize that a great deal of competition in western and central Canada is directly with American carriers, who are operating under a nonregulated environment. I can understand again why they have to have this kind of openness. What I am really trying to say is that we have unique interests in Atlantic Canada. We are a long way from markets—as simple as that.

Mr. Benjamin: Well, I want to tell you that many of the interests you have expressed in your submission are identical to the ones that occur in Saskatchewan, and no doubt some other regions as well—whether it is branch lines or freight rate assistance or whatever. On the issue of user-pay, cost recovery, use-it-or-lose-it syndrome, this mad rush into trying to cut government spending and reduce the deficit, etc., has meant increased user fees and they are going to go up some more. Is it not true that if you were to charge full cost-recovery on airports, the St. Lawrence Seaway, all the marine aids—whether it is ice-breaking or navigational aids or weather forecasting, whatever—that both the public and private carriers, if they had to operate that themselves, would not be in business? But if they have to put up with these increased user fees, then they have to pass them on to their customers, which means higher fares and rates, does it not?

Mr. McKenna: There is no doubt about that.

Mr. Benjamin: Well then, why not at least continue the effort for as long as we can; that this infrastructure and these essential public services, public utilities, be paid for by the nation as a whole through a general tax system, rather than

[Translation]

sommes pris dans cette situation. Ce n'est pas la faute du Comité.

Votre mémoire est un des nombreux mémoires que nous avons reçus. Nous en avons reçu quelques-uns à Winnipeg et à Vancouver. J'ai l'impression que vous ne voulez pas vraiment ce programme *Aller sans entraves*, mais vous faites des gestes symboliques en faveur d'un marché concurrentiel, libre et ouvert. En fait vous êtes furieux à cause de la façon dont le présent régime fonctionne. Vous n'êtes pas du tout contents de la CCT, elle n'a pas vraiment répondu aux besoins locaux de la population et des entreprises. N'est-ce pas le véritable problème?

M. McKenna: Non, ce sont vos paroles et non les miennes. Je vous dirai très simplement qu'il s'agit d'un cas où mon cœur me dit oui et ma tête, non. En théorie il n'y a pas de problèmes. Ce qui me rend inconfortable, c'est l'application universelle. Cela me cause une grande inquiétude, et si le ministre voulait appliquer les mêmes règles à l'ensemble du pays, il trouverait dans cette région-ci très peu de participants.

Si je dois m'intéresser aux provinces maritimes, c'est que je ne puis tout simplement pas parler au nom de l'Ouest du Canada ni du Canada central. Ce genre de milieu concurrentiel leur convient peut-être très bien.

J'irais même plus loin, je reconnais que dans l'Ouest du Canada et dans le Canada central on concurrence surtout les transporteurs américains, qui travaillent dans un milieu non réglementé. Je comprends pourquoi il faut que les choses se fassent ouvertement. Ce que j'essaie vraiment de souligner, c'est que nous avons dans la région atlantique des intérêts uniques. Nous sommes très éloignés des marchés—c'est aussi simple que cela.

M. Benjamin: Vous avez exprimé de nombreux intérêts dans votre mémoire, et ils sont identiques à ceux de la Saskatchewan, et sans aucun doute à ceux d'autres régions également—qu'il s'agisse d'une aide aux lignes secondaires aux tarifs des marchandises. Qu'il s'agisse de la facturation à l'utilisateur et du recouvrement des coûts, cette précipitation à vouloir réduire les dépenses gouvernementales et le déficit s'est traduite par des augmentations pour les usagers, sans compter celles qui viendront. N'est-il pas vrai que si l'on imposait le plein recouvrement des coûts aux aéroports, à la voie maritime du St-Laurent, à toutes les aides maritimes—que ce soit pour les brise-glace, les aides de la navigation ou les prévisions météorologiques—les transporteurs publics et privés, s'ils devaient s'en charger, feraient faillite? S'ils devaient faire face à des droits d'utilisation accrus, il leur faudrait les transmettre à leurs clients, cela voudrait dire, n'est-ce pas, des tarifs plus élevés?

M. McKenna: Sans aucun doute.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas poursuivre nos efforts aussi longtemps que nous le pouvons, afin que l'infrastructure et les services publics essentiels, les services d'utilité publique soient payés par le pays entier grâce aux impôts, plutôt que de choisir

[Texte]

picking out those . . . and the ones who get hurt the most are the ones who live in areas like Atlantic Canada?

Mr. McKenna: I have addressed myself to the subject and taken the position that we would be opposed to complete cost recovery—certainly without a determined analysis of the economic consequences. I will go a step further, I guess, in agreeing with you; it seems to me the price of nationhood requires a certain cost as well, and in the area of public transportation, it is a cost that I would be willing to see shared. I feel is a principle which is pretty fundamental; in fact, it is totally fundamental.

In the case of this current effort, what I guess I am really trying to say is, what are the consequences? What kind of money are you talking about? What kind of fees? What is the economic consequence of that, and how do you balance the recovery against the loss of business—commercial, passenger or otherwise?

We would all like to know that information before we go further; but certainly as a general proposition, this is a large and unwieldy country and that is part of its magnificence. It is a small price to pay for living in Canada, I think, to have to pay a public cost for that.

Mr. Benjamin: I agree with that. Mr. McKenna, in 1981 I got a plain brown envelope with a Cabinet document in it. It started off with: First step—do away with the Crow rate for western grain, and then proceeded to outline the At and East rates, the Maritime Freight Rates Act, the Atlantic Provinces Freight Assistance Act, the bridge rates, all the transportation assistance programs that were designed to try to equalize opportunities in all regions of Canada and give us a crack at our export position with our competitors. However, the thrust of that Cabinet document was that the national government was going to endeavour, over a period of years, to get out from under transportation subsidies. That was when they got user-pay from Otto Lang, continued by Lloyd Axworthy and continued some more by Don Mazankowski. I was down here in Halifax and Moncton in 1982, told the people there about it, and nobody believed me.

• 1440

Mr. Cochrane: That is your credibility.

Mr. Benjamin: I waved the Cabinet document around in the air, and everybody pooh-poohed and said, oh, they would not dare do that. I sense from your submission that they are going to dare to do that. Is it not correct that the four Atlantic premiers, a few years ago, negotiated away some of the benefits of one of the freight assistance acts, in order to get some quick bucks for some highway work?

Mr. McKenna: That is correct.

Mr. Benjamin: Would you want to see a stop to that? No more negotiating it away for one-shot highway help at the expense of long-term freight assistance? I sense from your

[Traduction]

ceux . . . ceux qui seraient le plus touchés sont ceux qui vivent dans des régions comme la région atlantique?

M. McKenna: J'ai étudié la question et nous en sommes venus à la décision que nous nous opposerions à un recouvrement complet des coûts—ce serait certainement le cas s'il n'y avait pas de véritable analyse des conséquences économiques. J'irai même un peu plus loin dans votre sens, il me semble qu'il y a un prix à payer pour maintenir l'unité du pays, et dans le cas de transport public, c'est un coût que j'aimerais voir partagé. C'est à mon avis un principe fondamental, je répète fondamental.

Quelles seront les conséquences, c'est vraiment ce que j'aimerais savoir? De quelles sommes est-il question? De quels frais? Quelles seraient les conséquences économiques, et comment peut-on équilibrer le recouvrement, d'une part, et la perte d'activité—commerciale, de transport ou autre, d'autre part?

Nous aimerions tous connaître ces renseignements avant d'aller plus loin, mais il s'agit bien sûr d'une proposition générale, nous avons un pays qui est vaste et difficile, et cela fait partie de sa grandeur. C'est le prix, peu élevé, que nous devons payer pour vivre au Canada.

M. Benjamin: Je suis d'accord. Monsieur McKenna, j'ai reçu en 1981 une enveloppe brune ordinaire contenant un document du cabinet. On a commencé par une première étape—on a éliminé le tarif du Nid-de-Corbeau sur le grain de l'Ouest, ensuite on a défini les taux Atlantiques et Est, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique, les taux pour les ponts, tous les programmes d'aide au transport conçus afin de permettre à toutes les régions du Canada de jouir des mêmes possibilités et afin d'améliorer notre position face à nos concurrents à l'étranger. Toutefois, ce document du cabinet comportait essentiellement l'idée que le gouvernement national allait essayer, au fil des ans, de se retirer des programmes de subvention des transports. C'est alors qu'on a vu apparaître le principe «aux frais de l'utilisateur» introduit d'abord par Otto Lang, ensuite par Lloyd Axworthy et encore par Don Mazankowski. J'étais à Halifax et à Moncton en 1982, j'en ai parlé, mais personne ne me croyait.

M. Cochrane: Ça montre votre crédibilité.

M. Benjamin: Je brandissais le document du cabinet, mais tout le monde me disait que c'était de la foutaise, qu'on n'oserait pas faire ça. Or votre mémoire me donne l'impression qu'on va oser le faire. N'est-il pas vrai qu'il y a quelques années, les premiers ministres des quatre provinces Atlantiques ont cédé certains des avantages qu'ils retiraient d'une des lois de subvention des transports afin de se procurer rapidement de l'argent pour la réfection des routes?

M. McKenna: En effet.

M. Benjamin: Voulez-vous que cela cesse? Voulez-vous que cesse, une fois pour toutes, le financement unique des grandes routes aux dépens d'une aide à long terme au transport des

[Text]

presentation that your great fear is that these transportation assistance acts that you have are in jeopardy.

Mr. McKenna: We fear they are in jeopardy through compromise. There was a discussion—of course, there has been discussion for several years—about eliminating the subsidies, but the latest discussion has been of the same vein. We fear the result of that will be that a compromise will be forthcoming from government, by which they will say: No, we are not going to eliminate it. You know we are your friends. We are simply trying to cap it at today's levels. To me, that represents no act of friendship. In real terms, that puts us under the blade, just as surely as if we walked in of our own accord.

In connection with the premise of your question, I am not surprised at all that you would receive that information. From my research on transportation, since 1920, every year or two years, there has been a periodic debate, which has inflamed the nation, on removing some of these subsidies or in some way pulling back benefits which had been obtained. It has been a history of turmoil. What is happening now is not unusual.

Mr. Benjamin: I want to assure you that we, in western Canada, will support Atlantic Canada . . .

Mr. McKenna: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin:—on these programs. I wish we could have had more help to keep the Crow rate for us boys out west.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Belsher, to be followed by Mr. Cochrane.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Mr. McKenna, for the last couple of days and on other occasions, we have been hearing about areas of concern, mainly about the changes that will take place. Some areas feel they will have better service. Other areas are feeling they will have worse service than they now enjoy.

Some of the briefs have also used the words 'minimum level of service' . . . that we do not go below a minimum level of service. How might the committee, in its recommendations, address that part of it? We know there will be adjustments. I think everyone says it is time to shorten up the regulating process we now have. As we deregulate and as we go forward, it is going to bring about adjustments. What do we do to flag it so that the bells start ringing? What is the minimum, and how do you arrive at that?

Mr. McKenna: Perhaps you could start by taking the current level of service in the Maritimes, and use that as the minimum. I suspect you will find that it represents the minimum acceptable standard, when in order to come from Montreal to Saint John, you have to fly to Halifax first, if you want to get in there in the morning. Surely to goodness, that represents a minimum standard.

[Translation]

marchandises? À la lumière de votre exposé, j'ai l'impression que ce que vous craignez le plus, c'est l'abolition des lois de subvention des transports.

M. McKenna: Nous craignons de les perdre suite à des compromis. Il a été question—évidemment, il en est question depuis plusieurs années—d'éliminer les subventions, mais justement, il en est encore question dernièrement. Nous craignons que le gouvernement nous offre un compromis dans le genre: non, nous n'allons pas les éliminer. Vous êtes nos amis. Nous allons simplement plafonner aux niveaux actuels. Or à mon avis, ce n'est pas là de l'amitié. En termes réels, cela nous mène au bord du gouffre, tout aussi sûrement que si nous y allions de nous-mêmes.

En ce qui concerne votre question, je ne suis pas du tout surpris que vous ayez reçu ces renseignements. Suite aux recherches que j'ai effectuées sur les transports, je constate que depuis 1920, à chaque année ou à tous les deux ans, la nation se lance dans des débats sur l'abolition de certaines subventions ou sur une réduction des avantages déjà gagnés. Ce secteur a connu beaucoup de branle-bas. Il n'y a rien d'extraordinaire dans ce qui se passe.

M. Benjamin: Je puis vous promettre, que nous, dans l'Ouest, appuierons les provinces de l'Atlantique . . .

M. McKenna: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: . . . en ce qui concerne ces programmes. J'aurais bien aimé que nous puissions en faire plus afin de maintenir les tarifs du Nid-de-Corbeau pour nous dans l'Ouest.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Belsher, qui sera suivi de M. Cochrane.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Monsieur McKenna, au cours des quelques derniers jours, et à plusieurs reprises, nous avons entendu dire qu'on se préoccupait des changements à venir. Dans certaines régions, on estime que le service se trouvera amélioré. Dans d'autres régions, on a l'impression que le service va diminuer par rapport à maintenant.

Dans certains mémoires, on a également parlé de «niveau minimum de service» . . . qu'il ne fallait pas tomber en dessous d'un certain seuil. Comment le Comité pourrait-il, dans ses recommandations, répondre à cette préoccupation? Nous savons qu'il y aura des ajustements. Je crois que nous sommes tous d'avis qu'il faut raccourcir le processus de réglementation actuel. Au fur et à mesure de la déréglementation, il faudra apporter des ajustements. Que faire pour être prévenu d'avance? Quel est le minimum, et comment en décider?

M. McKenna: Vous pourriez peut-être commencer par regarder le service actuel dans les Maritimes et fixer le minimum à ce niveau. Je crois que vous constaterez que le service actuel représente le minimum acceptable, quand on songe que pour se rendre de Montréal à Saint-Jean, il vous faut d'abord prendre l'avion à destination de Halifax si vous voulez arriver le matin. Ma foi, il me semble que c'est bien là le minimum acceptable.

[Texte]

Not to be cute with your question, I believe that what has to be done, if deregulation is to proceed, is that there be a very careful monitoring on an ongoing basis, that bells and whistles be there, so the provinces and the regions, together with the federal government, can do a constant monitoring of it to ensure that enormous hardships are not created as a result of any aspect of deregulation.

• 1445

We have raised some real doomsday problems, some doomsday possibilities. It may not work that way, and it may be unnecessary to further concern ourselves with some of these alarms. I think our concerns are well founded, and so well founded that on the east coast particularly, any effort to deregulate without almost a constant monitoring and surveillance I think would be fraught with great danger.

Mr. Belsher: There are places in British Columbia like Fort St. John and Cranbrook, which are a long way from Vancouver, which have the same problems you are speaking of from, say, Saint John or Moncton, if Halifax were to become the hub.

Mr. McKenna: There is no universal standard. We feel we tend to be at rock bottom in terms of some services. Even in the area of rail service, the service may be fine, but in terms of a competitive environment, for the most part we only have community served by one operating line. That, to me, certainly is a minimum situation. We are in a very different situation from many communities in this country which will have the competitive model created by at least two shippers.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman. I would also like to thank Mr. McKenna on the job he has done.

Just a comment—it does cover a lot of areas that are not included in the *Freedom to Move* draft. Just so it does not cause confusion, there are a number of things here I agree are problems that are facing particularly New Brunswick and Atlantic Canada, but are not necessarily within the *Freedom to Move* documentation. As Mr. Benjamin mentioned, I noticed in your preamble you said that the philosophy is good but here are the problems. Your 'yeah, but's' seem to have overcome any 'oh, by the way, these are fine'. Were there some aspects of the *Freedom to Move* white paper that you found were positive and would have a good effect upon Atlantic Canada, particularly New Brunswick?

Mr. McKenna: I must say, nationally I can see advantages. That is not your question, but nationally I can see some advantages. Certainly in the case of Saint John, a very interesting situation develops vis-à-vis the Port of Halifax. Theoretically, with two rail lines serving Saint John, and with a shorter distance to Montreal, one could assume that Saint John would become even more competitive. I think that is predicated on three or four things. Number one, I think it is

[Traduction]

Trêve de plaisanterie, à mon avis, si l'on procède à la déréglementation, il faut surveiller très attentivement et de façon suivie la situation de façon à ce que les provinces et les régions, de concert avec le gouvernement fédéral, puissent s'assurer, grâce à une surveillance constante, que la déréglementation n'entraîne pas d'énormes difficultés.

Nous avons évoqué la possibilité de problèmes énormes, de répercussions énormes. Cela ne se produira peut-être pas, nous n'aurons peut-être pas à nous en inquiéter plus avant. Toutefois, j'estime que nous avons raison de nous en préoccuper, car sur la côte Est, plus particulièrement, il serait très dangereux de déréglementer sans une surveillance et un contrôle constants.

M. Belsher: Il y a des endroits en Colombie-Britannique, tels Fort St. John et Cranbrook, qui sont très éloignés de Vancouver et qui pourraient éprouver les mêmes difficultés que celles que vous avez mentionnées en parlant, disons, de Saint-Jean ou de Moncton, si Halifax devait devenir le cœur.

M. McKenna: Il n'y a aucune norme universelle. Nous estimons que certains de nos services sont vraiment minimaux. Dans le cas même du service ferroviaire, le service est peut-être bien, mais la plupart de nos localités ne sont desservies que par une seule ligne, sans concurrence. À mon avis, c'est certainement le minimum. Notre situation est fort différente de celle de nombreuses localités au pays où, grâce à la présence de deux expéditeurs, il y a concurrence.

M. Belsher: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais moi aussi remercier M. McKenna du travail qu'il a fait.

Un commentaire simplement—vous abordez, dans votre mémoire, de nombreux sujets dont il n'est pas question dans *Aller sans entraves*. Afin qu'il n'y ait aucune confusion, je tiens à souligner que je reconnais moi aussi que tout particulièrement le Nouveau-Brunswick et la région de l'Atlantique font face à des problèmes qui ne figurent pas nécessairement dans le document *Aller sans entraves*. Comme l'a mentionné M. Benjamin, j'ai remarqué que dans votre introduction, vous dites que la philosophie est bonne, pour ensuite énumérer les problèmes. Vos réticences semblent l'emporter. Avez-vous trouvé dans le Livre blanc certains aspects positifs qui auraient une incidence favorable sur la région de l'Atlantique, et tout particulièrement sur le Nouveau-Brunswick?

M. McKenna: Je dois reconnaître que, sur le plan national, j'y vois des avantages. Ce n'est pas votre question, mais sur le plan national, j'y trouve quelques avantages. Il est certain que dans le cas de Saint-Jean, nous sommes témoins d'une situation très intéressante vis-à-vis du port de Halifax. En théorie, il y a deux lignes ferroviaires qui desservent Saint-Jean, l'une plus courte vers Montréal, ce qui devrait donner l'avantage à Saint-Jean sur le plan de la concurrence. Or, à

[Text]

predicated on the fact that the dredging be done; two, local port corporation status be established; three, and the one imponderable that we do not know, is that all of the other aspects be factored in.

Confidential contracting opens up another Pandora's box, too; that is, multimodal confidential contracting. I do not know, given hemming facilities in Halifax and its proximity to the Great Circle shipping route, whether or not the geographic advantage of being closer to Montreal outweighs the geographic advantage that Halifax enjoys to the shipping route. After I said all that, theoretically Saint John may enjoy an advantage under deregulation, theoretically. That is one advantage.

Mr. Cochrane: Certainly Halifax has commented on this quite extensively . . .

Mr. McKenna: Yes.

Mr. Cochrane: —with regard to the one line as opposed to the two, which would have ramifications in a negative manner, particularly for Moncton in the situation you were referring to earlier.

Mr. McKenna: It could have. Quite frankly, in terms of air I cannot see the advantages. In terms of freight, yes, I think there are advantages for major shippers in major communities, truck traffic.

Mr. Cochrane: Just one question more. You mentioned about the concern about user fees, particularly in the marine area. I understand from a statement the Minister made last year, I think \$864 million, approximately, was spent by the federal government with regard to marine services, of which about 2% was recovered by fees. We talked about that being part of, I guess, the cost of nationhood and so on. What is a reasonable amount? What should we assume, as Canadians, that we should be paying back to that as a system? Any thoughts? Is 2% out of \$864 million reasonable?

Mr. McKenna: Obviously I am not in a position to answer your question.

Mr. Cochrane: Okay. Probably it was an unfair question in the sense that I guess we have to look at what they are doing as far as the . . .

Mr. McKenna: What I was getting at in that comment is Bill C-75.

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. McKenna: No, I cannot answer you.

• 1450

Mr. Cochrane: Fine. Thank you very much. I appreciate the support with regard to the Moncton situation. Although it is beyond the mandate of this particular hearing, it is certainly something we want to keep before the politicians and the public eye. Thank you.

Mr. McKenna: Thank you very much.

[Translation]

mon avis, cela dépend de trois ou quatre choses. D'abord, cela dépend, je crois, du dragage; deuxièmement, de la mise sur pied d'une société locale des installations portuaires; troisièmement, et c'est là l'élément impondérable, que l'on tienne compte de tous les autres aspects.

Les contrats confidentiels, voilà qui ouvre encore une boîte de Pandore; je parle des contrats multimodaux confidentiels. Je ne sais pas, mais compte tenu des installations à Halifax et de la proximité de cette ville au Grand Cercle de la navigation, je ne sais pas si la proximité de Montréal va l'emporter sur les avantages géographiques dont jouit Halifax. Cela dit, en théorie, Saint-Jean jouira peut-être de l'avantage après la déréglementation, du moins en théorie. C'est un avantage.

M. Cochrane: Il est certain qu'à Halifax, il a été beaucoup question . . .

M. McKenna: Oui

M. Cochrane: . . . des avantages d'une ligne par rapport à deux, dont l'incidence serait négative, surtout à Moncton, à cause justement de la situation dont vous parliez plus tôt.

M. McKenna: Peut-être. Très franchement, si l'on pense au transport aérien, je n'y vois aucun avantage. En ce qui concerne le transport des marchandises, oui, je crois que les principaux expéditeurs dans les grandes localités, ceux qui utilisent les camions, y verront des avantages.

M. Cochrane: Encore une question. Vous avez mentionné que vous vous inquiétiez des droits d'utilisateur, surtout pour le transport maritime. Suite à une déclaration du ministre l'an dernier, si je comprends bien, le gouvernement fédéral a consacré environ 864 millions de dollars aux services maritimes pour n'en recouvrer qu'environ 2 p. 100 en droits. On dit en général que c'est là le prix à payer pour être un pays. Quel serait un montant raisonnable? Comme Canadiens, combien devons-nous rembourser? Y avez-vous songé? Trouvez-vous raisonnable de récupérer 2 p. 100 de 864 millions de dollars?

M. McKenna: Manifestement, je ne suis pas en mesure de répondre à votre question.

M. Cochrane: Très bien. Il est probable que cette question est injuste, puisque je suppose que ce qu'ils font . . .

M. McKenna: Je m'en prenais en fait au projet de loi C-75.

M. Cochrane: Oui.

M. McKenna: Non, je ne saurais vous répondre.

M. Cochrane: Parfait. Merci beaucoup. Je vous remercie de votre appui en ce qui concerne Moncton. Bien que cela dépasse le cadre de nos travaux actuels, il est certain que nous voulons que les politiciens et le public s'en rappellent. Merci.

M. McKenna: Merci beaucoup.

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much. Right at the top, I must say to Mr. Cochrane that I do not believe Moncton is any more beyond the mandate of the committee than is the Newfoundland railway. Indeed, many of the witnesses we have heard have had some trouble with the document precisely because the role of Crown corporations is not defined within the document, and you cannot talk about transportation deregulation without understanding what the role of Crown corporations is.

I would lend you some support and invite you, at all times, including when we are writing our report, to feel free to raise the role of CN vis-à-vis Moncton.

Mr. Chairman, I want to join with all those others who have congratulated Mr. McKenna on a very articulate and succinct presentation. I want to go back to a reference he made on page 4 of his written brief to the Hickling and Johnston study done by the federal government in 1983. That indicated the cancellation of transportation incentives would result in the loss of 17,000 jobs in the Atlantic Canadian region.

Mr. McKenna, I want to ask you a question. You have obviously done a fair amount of homework in this area. I think deregulation is one of the basic tenets of *Freedom to Move*. When one bears in mind the end of cross-subsidization that would occur on the private carrier networks because of the easy entry and exit on routes, in the case of airlines and others; when one looks at Bill C-75 which cannot be examined in isolation from *Freedom to Move*; I just wonder how many of those 17,000 jobs which Hickling and Johnston identified as being lost with the loss of direct government incentives are going to be at stake, in addition to the loss of service we have talked about?

Mr. McKenna: Your question is an appropriate one. As you undoubtedly know from seeing the report, it was broken down under East, Atlantic, Maritime. It would have been begging the question for them to have examined this broader question.

By way of an answer to your question, there can be no doubt that in Atlantic Canada we are transportation-sensitive. By our geographical location within this dominion, by the nature of our provinces, by the size of our population, we are transportation-sensitive. Certainly some of those 17,000 jobs would be at peril, and are at peril, if current levels of service and assistance are not maintained.

Mr. Tobin: Mr. McKenna, you said at the end of your initial presentation, and the chairman responded appropriately, that you regretted very much our inability to travel every part of this country. As the chairman pointed out, there is no member of this committee, and it is very much a non-partisan reflection, who was not equally concerned and equally uncomfortable.

I know you have heard some of the other witnesses and read some of the other briefs we have had here in Atlantic Canada. As Mr. Benjamin, pointed out, we are not alone in this

[Traduction]

Le vice-président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Tout d'abord, je tiens à dire à M. Cochrane que je ne crois pas que Moncton dépasse davantage le cadre de nos travaux que le chemin de fer de Terre-Neuve. En fait, de nombreux témoins ont du mal à accepter le document précisément parce qu'on n'y définit pas le rôle des sociétés de la Couronne, et qu'il est impossible de parler de déréglementer le secteur des transports sans comprendre quel est le rôle des sociétés de la Couronne.

Je vous appuie jusqu'à un certain point, et je vous invite, n'importe quand, même lorsque nous serons en train d'écrire notre rapport, à vous sentir tout à fait libre d'aborder le rôle du CN à Moncton.

Monsieur le président, je tiens à me joindre à mes collègues et à féliciter M. McKenna d'un exposé très clair et très bref. J'aimerais revenir à ce qu'il dit à la page 4 de son mémoire sur l'étude Hickling et Johnston faite par le gouvernement fédéral en 1983. On prévoyait dans cette étude que l'abolition des subventions au transport entraînerait la perte de 17,000 emplois dans la région de l'Atlantique.

Monsieur McKenna, je veux vous poser une question. Vous avez manifestement fait beaucoup de recherches sur cette question. Je crois que l'un des principes de base d'*Aller sans entraves*, c'est la déréglementation. Lorsque l'on songe à la fin des subventions diversifiées des transporteurs privés à cause de la facilité d'accès et d'abandon des routes, dans le cas des transporteurs aériens et autres; lorsque l'on songe au projet de loi C-75 qui ne saurait exister sans *Aller sans entraves*; je me demande simplement combien de ces 17,000 emplois dont parlaient Hickling et Johnston seront en fait perdus suite à l'abandon des subventions gouvernementales directes qui se rajoutent à la perte de service dont nous avons déjà parlé?

M. McKenna: Votre question est pertinente. Puisque vous avez vu le rapport, vous savez sans aucun doute que l'on y fait une distinction entre l'Est, l'Atlantique et les Maritimes. On ne peut s'empêcher de se demander pourquoi ils n'ont pas examiné cette question plus vaste.

Mais pour répondre à votre question, il ne fait aucun doute que dans la région de l'Atlantique, nous dépendons énormément du transport. À cause de notre situation géographique, à cause de la nature de nos provinces, à cause de la taille de nos populations, nous dépendons énormément du transport. Il est sûr que certains de ces 17,000 emplois sont en jeu, si l'on ne maintient pas les niveaux actuels de service et de subventions.

M. Tobin: Monsieur McKenna, vous avez dit à la fin de votre exposé et d'ailleurs le président y a réagi comme il convenait, que vous regrettiez beaucoup que nous ne puissions pas nous rendre dans chaque région du pays. Comme l'a souligné le président, aucun des membres de ce Comité, et il abandonnait ainsi toute partisanerie, n'est aussi préoccupé et aussi mal à l'aise.

Je sais que vous avez entendu le témoignage de certains des autres témoins, et que vous avez lu certains des mémoires que nous avons reçus ici dans la région de l'Atlantique. Comme l'a

[Text]

country. We heard from certain of the western provinces, and in particular the northern regions, very similar concerns.

We heard from Mr. Dawe—and this took me by surprise—that there is not a formal mechanism in place to allow the provinces to be consulted—up front and in advance of the fact—on legislation that would flow. Given the level of consultation that has occurred thus far at this level, are you recommending that this committee say to the Minister that he should proceed with legislation in January?

I know he wants legislation out of the House by next May or June, but he does not necessarily start in January to get out in June. If we do a good consultative job up front, he can still meet his timetable and perhaps with a piece of legislation which will receive a lot greater acceptance in the House of Commons than might otherwise be the case. What would be your advice to the committee? What shall we tell the committee when we go back?

Mr. McKenna: I have some sympathy for the Minister. I admire politicians who take a task and become seized of it and try to deliver an end product as expeditiously as possible. We should all bear that in mind in our own performances.

• 1455

I must confess, however, that we are talking in this case about a policy of transportation which impacts on every region of this country, particularly on the northern regions and the western and eastern regions which have the most at stake. Considering that, and considering that for over 100 years transportation has been the stuff by which elections have been lost, the stuff of rights movements commencing, it is one of the foundations of confederation. When you consider that, and when you also consider the complexity of the regulated regime which is currently in place in all modes, I guess I cannot help but say: What is the rush? Should we not take the time to consult with the people and receive more excellent briefs?

I must say I have had the advantage of reading several of the other briefs presented. I am very, very impressed with the quality and with the degree of interest in the subject-matter. In that circumstance, Mr. Chairman, I would have to urge very strongly that this committee advise the Minister that there is a lot of interest in this country in this subject and that a more profitable result would be obtained by taking some time for deliberation.

Mr. Tobin: Mr. McKenna, a last question from me. You indicated in answer to Mr. Cochrane that there were a number of areas where you could see the benefits of deregulation; first of all, by indicating that in some parts of this country it may in fact be beneficial; and secondly, even with respect to a number of particular modes or areas in Atlantic Canada, it may have some beneficial effects. Do you think the committee ought to consider perhaps asking the Minister to address his deregulation package in chunks and pieces versus having one comprehensive piece of legislation covering every single mode and establishing level ground rules for the whole country? Do you

[Translation]

souligné M. Benjamin, nous ne sommes pas seuls au pays. Nous avons entendu les provinces de l'Ouest et tout particulièrement les gens du Nord exprimer des préoccupations très semblables.

M. Dawe nous a dit—ce qui m'a surpris—qu'il n'y avait aucune procédure officielle en place qui permette de consulter les provinces directement et avant le fait sur un projet de loi éventuel. Vu le peu de consultation jusqu'à présent, recommandez-vous au Comité de dire au ministre qu'il devrait présenter un projet de loi au moins de janvier?

Je sais qu'il veut que la Chambre adopte une loi d'ici le mois de mai ou juin prochain, mais il n'est pas nécessaire de commencer au mois de janvier pour avoir une loi en juin. Si nous commençons par tenir de bonnes consultations, il pourra respecter son échéancier tout en mettant en place un projet de loi plus apte à recevoir un accueil favorable à la Chambre des communes. Quel conseil donnez-vous au Comité? Que dirions-nous au Comité à notre retour?

M. McKenna: J'ai une certaine sympathie pour le ministre. J'admire les politiciens qui une fois chargés d'une tâche s'y consacrent et tentent de livrer un produit le plus rapidement possible. Nous devrions tous nous en rappeler dans nos propres travaux.

Je dois avouer cependant, qu'en l'occurrence, il est question d'une politique des transports qui aura une incidence sur toutes les régions du pays, particulièrement les régions du Nord, de l'Ouest et de l'Est. Il faut s'en rappeler, et il faut également se rappeler que depuis plus de 100 ans, on perd des élections sur la question du transport, on voit naître des mouvements de droits de la personne, c'est l'une des bases de la Confédération. Dans cette optique, et lorsque l'on songe à la complexité du régime de réglementation actuel visant tous les modes de transport, on ne peut s'empêcher de dire: Pourquoi cette hâte? Ne faudrait-il pas prendre le temps de consulter les gens et d'obtenir d'excellents mémoires?

Il est vrai que j'ai l'avantage d'avoir lu plusieurs des autres mémoires. Je suis très impressionné par la qualité de ceux-ci et par l'intérêt que soulève cette question. Dans ces circonstances, monsieur le président, je vous prie instamment de faire savoir au ministre que la question suscite beaucoup d'intérêt et qu'il serait plus profitable d'étudier la question plus à fond.

M. Tobin: Monsieur McKenna, j'ai une dernière question à vous poser. Vous avez mentionné en réponse à M. Cochrane que, dans plusieurs secteurs, la déréglementation vous semblait avantageuse; en effet, vous avez d'abord dit que dans certaines régions du pays, ce serait peut-être avantageux; vous avez même dit qu'en ce qui concerne plusieurs modes de transport particuliers ou plusieurs régions de la région de l'Atlantique, il y aurait peut-être des effets avantageux. Croyez-vous que le Comité devrait peut-être songer à demander au ministre d'aborder son programme de déréglementation par étapes, plutôt que de présenter un projet de loi exhaustif visant tous les

[Texte]

think perhaps there might be some wisdom in saying to the Minister that in a number of areas we are ready to proceed, and in some others further study is required?

Mr. McKenna: Yes, absolutely.

Mr. Tobin: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McKenna, I want first to thank you for publicly indicating your views with regard to the cost recovery bill currently before the House of Commons.

Secondly, on page 14 of your brief, you raise the matter of subsidy for moving grain to eastern ports under the At-and-East schedule. I give you some bad news. The Canadian Wheat Board has already announced what I interpret as the introduction of that. Effective next July 1, instead of using Thunder Bay as their export port, they are using the St. Lawrence, and the producers in Manitoba and Saskatchewan will be either paying more to ship it east, or will be encouraged to ship it west through Vancouver. I think we have another battle on our hands.

I want to ask you, in terms of the At and East schedule in the subsidy, what the specific impact is on the eastern seaports. You say it is going to destroy the entire grain and flour bulk cargo business. What do you really mean when you say that?

Mr. McKenna: I mean that the current industry, of whatever magnitude it is, which is in place in Halifax and Saint John, depends on that schedule of tariffs for the traffic to continue to flow, even the idea of expansion into flour or other grains. Certainly without that schedule of tariffs, I would suggest that the competitive pressure would take the traffic elsewhere.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. That is all I have.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. McKenna, I again want to thank you very much for taking the time to appear before the committee, notwithstanding your very justifiable letter of concern about our not going to all the capitals in the country. We will perhaps try to remedy that at another time. As I said earlier, your summary of recommendations does capsulize the history of certainly Atlantic Canada and the transportation problems of Atlantic Canada, and I think you have helped shed constructive light on part of the dilemma, the very real dilemma, facing this committee. Thank you very much again.

Mr. McKenna: Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

[Traduction]

modes de transport et établissant les règles du jeu pour l'ensemble du pays? Croyez-vous peut-être qu'il serait sage de dire au ministre que nous ne sommes pas prêts à aller de l'avant dans plusieurs régions et que dans d'autres cas, il faut étudier la question plus avant?

M. McKenna: Oui, absolument.

M. Tobin: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur McKenna, tout d'abord, je tiens à vous féliciter publiquement d'avoir dit ce que vous pensiez au sujet du projet de loi visant le recouvrement des coûts dont est actuellement saisie la Chambre des communes.

Deuxièmement, à la page 14 de votre mémoire, vous abordez la question des subventions pour le transport du grain vers les ports de l'Est, selon le barème de tarifs de l'Atlantique et de l'Est. J'ai de mauvaises nouvelles pour vous. La Commission canadienne du blé a déjà annoncé ce que je considère être l'introduction de ce barème. À compter du 1^{er} juillet prochain, au lieu de continuer d'utiliser comme port d'exportation Thunder Bay, on va effectuer les calculs à partir du Saint-Laurent, et donc les producteurs du Manitoba et de la Saskatchewan vont devoir payer plus cher pour expédier vers l'Est ou trouveront plus avantageux d'expédier vers l'Ouest et de passer par Vancouver. Je crois que nous avons un autre combat qui se prépare.

Je veux donc vous demander quelle sera l'incidence précise du barème de subventions de l'Atlantique et de l'Est sur les ports de l'Est. Vous avez dit que cette mesure allait détruire tout le commerce des céréales et de la farine en vrac. Qu'entendez-vous exactement?

M. McKenna: J'entends par là que l'industrie actuelle, telle qu'elle est, à Halifax et à Saint-Jean, dépend du barème de tarifs pour continuer à commercer, et même pour songer à se diversifier en s'intéressant à la farine ou à d'autres céréales. Sans ce barème de tarifs, il est certain, à mon avis, que la concurrence attirera le trafic ailleurs.

M. Angus: Merci, monsieur le président. C'est tout.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Monsieur McKenna, encore une fois, je tiens à vous remercier infiniment d'avoir pris le temps de comparaître devant le Comité, nonobstant votre lettre où vous nous faites part de vos préoccupations tout à fait justifiées parce que nous n'allons pas dans toutes les capitales du pays. Nous essayerons peut-être de remédier à la situation une autre fois. Comme je l'ai dit précédemment, votre résumé des recommandations résume bien l'histoire de la région de l'Atlantique et des problèmes de transport de celle-ci, et je crois que vous nous avez aidé à jeter un peu de lumière sur cette partie de notre dilemme, de ce dilemme très réel. Merci encore infiniment.

M. McKenna: Merci, monsieur le président, membres du Comité.

[Text]

The Chairman: Colleagues, I want to thank you all for co-operating. We now, to the surprise of the chairman, are actually five minutes ahead of schedule. So we might have, I guess, a stretch and yawn session. At 3 o'clock I am going to call the next witness.

• 1456

• 1500

The Chairman: Colleagues, we have had the stretch break.

Mr. Premier, I want to welcome you to this committee and much to the surprise to the chairman and most of the members, we actually got through about four minutes early before 3 p.m.

We had three interesting witnesses, and you are the last of the three. We have been allowing an hour apiece with the brief and questions. As I said, I did not believe we were going to get through three or four minutes early, so we had a stretch and yawn session.

We certainly want to welcome you and are very interested in your appearance here today. We have a brief which has been circulated. I am certainly, as one politician to another, not going to suggest how you should handle your brief. We have the hour, so do with it what you will. We have had overviews and then questions and answers.

Hon. Richard B. Hatfield (Premier, Government of the Province of New Brunswick): Thank you very much, Mr. Chairman.

I have made my submission to you this morning and I am making it public following this presentation. However, in my formal presentation, I am going to edit the brief.

• 1505

Mr. Chairman, hon. members, I welcome the opportunity to appear before you to express the Government of New Brunswick's views on the white paper entitled *Freedom to Move*.

The *Freedom to Move* paper proposes a major shift to an environment which relies almost totally on the marketplace to determine the level and costs of transportation services.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick reconnaît les avantages de la concurrence dans l'industrie et appuie cette pratique lorsque la situation s'y prête, mais il reconnaît également que la concurrence n'est pas toujours souhaitable ni possible. Par exemple, la politique du transport au Canada ne pourra présenter des avantages à long terme que si elle est élaborée dans une perspective canadienne, reflétant ainsi la réalité socio-économique unique de ce pays ainsi que, dans une perspective strictement provinciale, la réalité socio-économique de la région Atlantique.

[Translation]

Le président: Chers collègues, je tiens à vous remercier de votre collaboration. À ma grande surprise, nous avons maintenant cinq minutes d'avance sur notre horaire. Nous pouvons donc faire une courte pause pour nous dégourdir les jambes. J'inviterai le prochain groupe de témoins à prendre place à la table à 15h00.

Le président: Messieurs, nous avons pris le temps de nous dégourdir les jambes.

Monsieur le premier ministre, je tiens à vous souhaiter la bienvenue; à la surprise du président et de la plupart des membres du Comité, nous avons réussi à terminer environ 4 minutes avant 15 heures.

Nous entendons aujourd'hui trois groupes de témoins très intéressants, et vous êtes le dernier des trois. Nous avons accordé aux témoins précédents une heure pour la présentation du mémoire et la période des questions. Comme je l'ai dit, je ne croyais pas que nous pourrions terminer 3 ou 4 minutes plus tôt; nous en avons donc profité pour nous dégourdir les jambes.

Nous vous souhaitons la bienvenue et nous sommes heureux que vous puissiez comparaître aujourd'hui. Nous avons fait circuler votre mémoire. Je ne vais pas vous dire comment vous devez présenter votre mémoire. Nous avons une heure; vous pouvez procéder comme vous le voulez. D'autres témoins nous ont présenté les points saillants de leur mémoire et nous avons ensuite posé des questions.

L'honorable Richard B. Hatfield (premier ministre, gouvernement du Nouveau-Brunswick): Merci, monsieur le président.

Je vous ai présenté mon mémoire ce matin et je le rendrai public dès la fin de la séance. Je vais maintenant vous en présenter les grandes lignes.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, je suis heureux de la possibilité qui m'est offerte aujourd'hui d'exprimer le point de vue du gouvernement du Nouveau-Brunswick sur le Livre blanc intitulé *Aller sans entraves*.

Le Livre blanc propose un virage important en ce sens qu'il préconise que l'on se repose presque entièrement sur le marché pour déterminer le niveau et le coût des services de transport.

The Government of New Brunswick recognizes the benefits of competition in industry and supports competition where it is appropriate, but also recognizes that competition may not be desirable or possible in all circumstances. For example, transportation policy in Canada can only have long-term benefits if it is developed from a Canadian perspective, reflecting the unique economic and social realities of the country and, from the provinces perspective, the economic and social realities of the Atlantic region.

[Texte]

Les disparités entre les diverses régions du Canada ont déjà été reconnues dans les politiques et programmes fédéraux depuis le début des années 60. Néanmoins, le Livre blanc ne reconnaît pas ces disparités régionales.

As a result of the lack of recognition of regional differences in the white paper, this government is concerned that several of the paper's proposals may be counterproductive to economic development in the Atlantic region. The Atlantic region depends on transportation to support its economic base. An effective and efficient transportation system is important not only because of its development as an industry, but, more importantly, because of its impact on economic development in the region. Economic development is deferred or discouraged without a good transportation system.

• 1510

As a result of the importance of transportation to economic development in the Atlantic region, it is essential that transportation be recognized as a key tool of regional economic development in the revised statement of national transportation policy to be contained in the new National Transportation Act. In June of this year, the Government of Canada, the provinces, the Yukon, and the Northwest Territories signed an inter-governmental position paper on the principles and framework for regional economic development. Principle 9 of that paper stated:

Transportation is recognized as a key to regional economic development.

At the last Premiers' Conference, the Premiers adopted the following resolution:

Whereas the importance of regional economic development has been agreed upon by all governments, we, the provincial Premiers, call on the Government of Canada to incorporate in the proposed new National Transportation Act, in addition to an objective of commercial viability, the following:

- 1) Transportation is recognized as a key to regional economic development, and
- 2) Commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized.

It has been suggested that economic and regional development concerns can best be addressed through economic and regional development agreements. These agreements are a mechanism that is sensitive to regional differences and does give weight to provincial and/or regional priorities. However, these agreements have been used as a program funding mechanism. The subsidiary agreements are temporary and are project specific and should not and cannot be considered an alternative to the principle of transportation being a vital regional development tool.

A transportation policy which does not provide for the use of transportation as a regional development tool cannot be

[Traduction]

The differences among the regions of Canada have been recognized in federal policies and programs since the early 1960s. However, the white paper does not recognize these regional differences.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'inquiète par conséquent de la nature contre-productive de plusieurs propositions du Livre blanc pour le développement économique de la région atlantique. L'économie de la région de l'Atlantique dépend du transport. Un système de transport efficace et efficient est important non seulement à cause de son développement en tant qu'industrie, mais, et cela est plus important, à cause de ses retombées pour le développement économique de la région. L'absence d'un bon réseau de transport retarde et entrave le développement économique.

Compte tenu de l'importance du transport pour le développement économique de la région de l'Atlantique, il faut absolument le reconnaître comme constituant un outil clé du développement économique régional dans le nouvel énoncé de politique nationale du transport qui sera formulé dans la nouvelle Loi nationale sur les transports. En juin dernier, le gouvernement du Canada, les provinces, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont signé un document intergouvernemental traitant des principes et du cadre devant régir le développement économique régional. Le 9^e principe de ce document stipulait que:

Le transport constitue l'une des clés du développement économique régional.

Lors de la dernière conférence des premiers ministres, ces derniers ont adopté la résolution suivante:

Considérant l'importance du développement économique régional dont ont convenu tous les gouvernements, nous, premiers ministres provinciaux, invitons le gouvernement du Canada à intégrer à la nouvelle Loi nationale sur les transports proposée, en plus de l'objectif de la viabilité commerciale, ce qui suit:

- 1) Le transport constitue une des clés du développement économique régional, et
- 2) Il faut équilibrer viabilité commerciale des réseaux de transport et objectifs de développement économique régional afin de permettre à chaque région de tirer parti de ses possibilités économiques.

Certains laissent entendre que les ententes de développement économique régional constituent le meilleur moyen de s'attaquer aux problèmes économiques et de développement des régions. Ces ententes constituent un mécanisme sensible aux disparités régionales et tiennent de fait compte des priorités des provinces et des régions. Elles ont cependant servi de mécanisme de financement de programmes. Les ententes auxiliaires étant de durée limitée et axées sur des projets particuliers, on ne devrait pas—et l'on ne peut pas non plus—les considérer comme une alternative au principe voulant que le transport soit un outil vital pour le développement régional.

Une politique du transport qui n'en prévoit pas l'utilisation comme un outil de développement régional ne peut être

[Text]

considered a policy for all Canadians. We strongly believe that the statement of policy in the new National Transportation Act should enunciate the importance of transportation to regional economic development.

In addition to this overriding concern regarding the role of transportation in regional economic development, the province makes specific comments on other areas of the white paper: Crown corporations, cross-subsidization, air transportation, confidential contracts, minimum rate regulation, captive shippers' protection, branch-line abandonment, marine transportation, the regulatory process, dispute-resolving mechanisms. As I have said, I have tabled all those in detail, and I will be prepared to answer questions on those.

The *Freedom to Move* paper proposes fundamental changes to national transportation policy and legislation which will result in numerous changes in Canada's transportation system. The paper also raises and leaves unanswered many questions critical to the continued provision of an economic, efficient and adequate transportation system.

I believe that further consultation is required among the governments to adequately address the questions raised by the white paper. The last substantive review of Canada's transportation legislation was contained in the MacPherson Royal Commission Report, issued in 1961. The National Transportation Act was passed in 1967. While six years is too long, the present intent to have new legislation introduced into Parliament in February is unacceptably short. The issues are complex.

• 1515

I would recommend that consultations with the government begin with the instructions to the drafters of the legislation.

Of primary importance to the province is the recognition of transportation as a key tool of regional economic development in the revised statement of national transportation policy to be contained in the new National Transportation Act. Thank you.

The Chairman: Thank you very much for that overview, Mr. Premier. What you have said, and also all the papers you have, will be part of the record and be dissected in more detail by our staff and members when we get behind closed doors to deliberate and start to write our report. With no further ado, I will call upon Mr. Tobin, as the first questioner.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman. I thank Premier Hatfield for his presentation. There is not much in here I would disagree with, as a fellow Atlantic Canadian.

Premier Hatfield, you indicate on page 3 that the proposals outlined in the white paper, if they are to proceed unamended,

[Translation]

considérée comme une politique au service de tous les Canadiens. Nous pensons fermement que l'énoncé de politique qui sera formulé dans la nouvelle Loi nationale sur les transports devrait faire état de l'importance du transport pour le développement économique régional.

En plus de cette préoccupation majeure vis-à-vis du rôle du transport pour le développement économique régional, la province formule des remarques particulières touchant d'autres questions abordées dans le Livre blanc: les sociétés d'État, l'interfinancement, les transport aérien, les contrats confidentiels, la réglementation des tarifs minimaux, la protection des expéditeurs captifs, l'abandon d'embranchements, le transport maritime, le processus de réglementation, et les méthodes de règlement des différends. Comme je l'ai dit, j'ai traité de toutes ces questions en détail et je suis prêt à répondre aux questions s'y rapportant.

Le document «Aller sans entraves» propose des changements fondamentaux à la politique et à la législation sur le transport national qui entraîneront nombre de modifications dans le réseau canadien de transport. Le document soulève aussi et laisse sans réponse nombre de questions primordiales pour la fourniture continue d'un système de transport économique, efficient et adéquat.

J'estime qu'il faut procéder à d'autres consultations entre gouvernements afin de répondre adéquatement aux questions soulevées par le Livre blanc. Le dernier examen sérieux de la législation canadienne touchant le transport figure dans le rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson, publié en 1961. La Loi nationale sur les transports a été adoptée en 1967. Bien que six ans soient une période trop longue, le calendrier actuel prévoyant le dépôt d'une nouvelle législation devant le Parlement en février est inacceptable parce que trop serré. Les questions à étudier sont complexes.

Je suggérerais que les consultations gouvernementales débutent par des instructions aux rédacteurs du projet de loi.

La reconnaissance du transport comme constituant un outil clé du développement économique régional dans le nouvel énoncé de politique nationale qui figurera dans la nouvelle *Loi nationale sur les transports* est d'une importance primordiale pour la province. Merci.

Le président: Merci beaucoup pour cet aperçu, monsieur le premier ministre. Ce que vous avez dit, et également tous les documents en votre possession, seront déposés au dossier et examinés plus en détail par notre personnel et les membres du Comité lorsque nous nous retirerons à huis clos pour délibérer et pour entreprendre la rédaction de notre rapport. J'invite maintenant monsieur Tobin à poser les premières questions.

M. Tobin: Merci, monsieur le président, je remercie le premier ministre Hatfield de son exposé. Il n'y a pas beaucoup d'aspects de ce dernier avec lesquels je pourrais être en désaccord, étant comme le premier ministre, résident de la région de l'Atlantique.

Monsieur le premier ministre, vous mentionnez à la page 3 que les propositions formulées dans le Livre blanc, si elles

[Texte]

may in fact be counterproductive to economic development in the Atlantic Region. I am going to ask you from the beginning: Has your government undertaken any analysis or any study based on the proposals presented in the white paper, which would indicate what the impact in your province would be, both in terms of economic development and in terms of service to the public?

Mr. Hatfield: We have not done any detailed analysis. We did do a comparison which I have contained in my submission, with regard to the impact of deregulation on the neighboring state of Maine.

Mr. Tobin: On the air side.

Mr. Hatfield: That is right. On the air side.

Mr. Tobin: We heard this morning from the Minister of Transportation in Newfoundland, Mr. Dawe, and I am quoting from his brief:

No formal mechanism for consultation on the detail in these very important initiatives was established between the federal and provincial governments.

Basically, one is left with the impression we will not really know what is in the legislative package until it is presented before Parliament. Mr. Dawe goes on at the end of his presentation to recommend a joint federal provincial task force be established to study the implications of deregulation as contained in the White Paper on the Atlantic Region. That exercise would entail some delay in the current time-frame set by Mr. Mazankowski. You, yourself, make reference to the process being rushed. Would you agree with that proposition, Mr. Premier?

Mr. Hatfield: That could be a good mechanism. There should also be discussions between the Government of Canada and—what has worked in the past—Ministers of transportation in the Atlantic Region and the Council of Maritime Premiers.

Mr. Tobin: Premier Hatfield, I am tempted to ask you whether this whole item is going to be high on the agenda this week. I will not, because I know you cannot tell us for a good reason.

Mr. Hatfield: It is not specifically on the agenda, but it certainly could come up in discussion on regional development which is on the agenda.

Mr. Tobin: Even though the premiers in St. John's passed a unanimous statement indicating that transportation be recognized as a key tool in regional development, my impression is that so far there does not seem to be much indication on the part of the federal Minister, that in fact that concept will be up front in the new NTA to come out in the new year.

I want to ask you whether, in your judgment, a new National Transportation Act which did not recognize transportation as a key tool in regional development, would abrogate—if not in a legal sense, certainly in spirit—the early agreements

[Traduction]

étaient adoptées sans modification, pourraient en fait nuire au développement économique de la région de l'Atlantique. Je vais d'abord vous poser la question suivante: Votre gouvernement a-t-il entrepris une analyse des propositions présentées dans le Livre blanc qui indiquerait qu'elles en seraient les conséquences pour votre province, aussi bien en termes de développement économique que de services à la population?

M. Hatfield: Nous n'avons pas effectué d'analyse détaillée. Nous avons établi une comparaison, dont j'ai fait état dans mon exposé, par rapport aux conséquences de la déréglementation pour l'État voisin du Maine.

M. Tobin: Dans le transport aérien.

M. Hatfield: C'est cela.

M. Tobin: C'est ce que nous a dit ce matin le ministre terre-neuvien des Transports, M. Dawe et je cite un extrait de son mémoire:

Aucun mécanisme formel de consultation sur le détail de ces mesures très importantes n'a été établi entre les gouvernements fédéral et provinciaux.

On reste fondamentalement sur l'impression que nous ne saurons pas vraiment ce que renferme la législation avant qu'elle soit déposée au Parlement. M. Dawe recommande à la fin de son exposé de créer un groupe de travail fédéral-provincial chargé d'étudier les conséquences, pour la région de l'Atlantique, de la déréglementation proposée dans le Livre blanc. La création de ce groupe reporterait quelque peu l'actuel calendrier établi par M. Mazankowski. Vous-même dites que tout cela est trop précipité. Seriez-vous d'accord sur cette proposition, monsieur le premier ministre?

M. Hatfield: Ce pourrait être un mécanisme valable. Il devrait également y avoir des discussions entre le gouvernement du Canada et—ce qui a donné de bons résultats par le passé—les ministres des Transports de la région de l'Atlantique et le conseil des premiers ministres des provinces maritimes.

M. Tobin: Monsieur le premier ministre, je suis tenté de vous demander si toute cette question sera inscrite cette semaine en haut de l'ordre du jour. Je ne le ferai pas, parce que je sais que vous ne pouvez nous le dire pour une bonne raison.

M. Hatfield: Ce n'est pas précisément à l'ordre du jour, mais ce pourrait certainement être soulevé dans les discussions touchant le développement régional qui, elles, sont prévues à l'ordre du jour.

M. Tobin: Bien que les premiers ministres aient tous signé à St-John une déclaration indiquant que le transport doit être reconnu comme un outil clé du développement régional, j'ai le sentiment que jusqu'ici le ministre fédéral a donné, me semble-t-il, peu d'indices laissant supposer qu'en fait ce concept apparaîtra clairement dans la nouvelle LNT qui verra le jour au cours de l'année à venir.

Je veux vous demander si, selon vous, une nouvelle *Loi nationale sur les transports*, qui ne reconnaîtrait pas le transport comme constituant un outil clé du développement régional abrogerait, sinon la lettre, tout au moins l'esprit des

[Text]

that had been worked out, which are predicated on recognizing the regional differences in this country.

Mr. Hatfield: If that is not recognized in the new National Transportation Act, the position of the Government of New Brunswick has been and will continue to be, to use every means to try and get it in there before it is passed by Parliament.

You asked specifically: Would it abrogate the agreements we presently have? It could have an impact on all aspects of our whole economic development program in the Province of New Brunswick, which goes far beyond the DREE agreements, or DRIE agreements.

• 1520

Mr. Tobin: Premier Hatfield, you know that the white paper indicates that Crown corporations should behave in a business-like manner, whatever that means, whatever the strict definition is going to be, because that is not clear in the white paper. Nevertheless, in your statement on Crown corporations you indicate that the province supports the proposal that Crown corporations should be discouraged from engaging in non-viable commercial activities.

In my judgment, the role of Crown corporations in Atlantic Canada is critical in defining what that role ought to be; for example, CN's presence in the role in Moncton and what happens to the CN shops in Moncton. Looking at that particular situation, purely from a commercial point of view, purely from a business point of view, one would be hard pressed to fault CN for making its case to pull out.

On the other hand, if we recognize the regional importance for jobs of that presence in Moncton, I do not know that I would share your stated support of the principle that Crown corporations ought not to engage in non-viable commercial activities. Can you comment, sir?

Mr. Hatfield: Excuse me, you will have to repeat your question.

Mr. Tobin: On page 7 of your brief, you indicate that the province supports the notion that Crown corporations should be discouraged from engaging in non-viable commercial activities.

Mr. Hatfield: Yes.

Mr. Tobin: With the specific difficulty in Moncton, New Brunswick, CN would argue they can provide the services and maintenance operations currently going on in Moncton, more economically elsewhere. If we accept that principle, we are hard pressed to argue with CN that it ought to retain its presence in Moncton. I am just wondering where you stand on that particular difficulty.

Mr. Hatfield: The problem of the activities to maintain the institution of the CN shop in our province is a problem for the Department of Transportation and the Government of Canada. It has to be resolved by the Government of Canada

[Translation]

premières ententes élaborées, qui reposent sur la reconnaissance des disparités régionales du pays.

M. Hatfield: Si cela n'est pas reconnu dans la nouvelle *Loi nationale sur les transports*, le gouvernement du Nouveau-Brunswick continuera, comme il l'a fait jusqu'ici, à utiliser tous les moyens permettant d'en inscrire le principe dans la législation avant que cette dernière ne soit adoptée par le Parlement.

Vous avez demandé précisément: Cela abrogerait-il les ententes actuelles? Cela pourrait avoir des conséquences sur chacun des aspects de l'ensemble de notre programme de développement économique dans la province du Nouveau-Brunswick, qui va bien au-delà des ententes du MEER, ou des ententes du MEIR.

M. Tobin: Monsieur le premier ministre, vous savez que le Livre blanc mentionne que les sociétés d'État devraient se comporter à la façon des entreprises privées, quelles que soient la signification et la définition que l'on en donne car cela n'est pas évident. Néanmoins, dans votre déclaration concernant les sociétés d'État, vous mentionnez que la province appuie la proposition voulant que l'on dissuade des sociétés d'État de se lancer dans des entreprises commerciales non rentables.

Selon moi, les sociétés d'État, dans la région de l'Atlantique, ont une importance vitale, et la définition de leur rôle devrait tenir compte de cette réalité: par exemple, la présence du CN à Moncton et ce qu'il y advient de ses ateliers. Quand on examine ce cas particulier, d'un point de vue strictement commercial, on a du mal à reprocher au CN de vouloir se retirer.

D'un autre côté, si nous reconnaissons l'importance pour la région des emplois découlant de la présence du CN à Moncton, je ne sais pas si je ferais mienne votre déclaration en faveur du principe voulant que les sociétés d'État ne devraient pas se lancer dans des entreprises commerciales non rentables. Qu'en pensez-vous, monsieur le premier ministre?

M. Hatfield: Excusez-moi. Voulez-vous répéter votre question?

M. Tobin: À la page 7 de votre mémoire, vous mentionnez que la province appuie l'idée selon laquelle il faudrait dissuader les sociétés d'État de se lancer dans des entreprises commerciales non rentables.

M. Hatfield: En effet.

M. Tobin: Dans le cas particulier de Moncton, le CN affirme être en mesure d'assurer les services plus économiquement à partir d'un autre endroit et d'effectuer les opérations d'entretien actuellement centralisées à Moncton. Si nous acceptons ce principe, nous aurons du mal à prétendre que le CN devrait demeurer à Moncton. Je me demande simplement quelle est votre position vis-à-vis de ce problème particulier.

M. Hatfield: La poursuite des opérations aux ateliers que le CN possède dans notre province est un problème qui concerne le ministère des Transports et le gouvernement du Canada. C'est au gouvernement du Canada et au ministère des

[Texte]

and the Department of Transportation. Because it is such an important economic federal presence in our province—and if it is such an important economic presence to our region—I do not think it should be restricted to any kind of debate about Crown corporations. However, I think you should read the entire . . .

Mr. Tobin: I have.

Mr. Hatfield: Fine. I am talking about other activities of Crown corporations. I think I make that clear.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Premier, perhaps before calling the next witness, you could introduce and identify the gentleman with you at the table for purposes of the record.

Mr. Hatfield: Sorry.

The Chairman: I am sorry, I should have asked you to do that first.

Mr. Hatfield: This is Deputy Minister of Transportation, David Seheult; Director of Transportation Policy, Walter Steeves; and Executive Director of Administration and Policy, David Macintosh, Department of Transportation in New Brunswick.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Premier, I want to thank you for your brief and the comments on behalf of your government. I was pleased to note you are not a member of the 'yah, but' crew. We have had a lot of 'yes, buts' today and yesterday. People have been endorsing the philosophy of *Freedom to Move* but pointing out the negative effects.

You have not done that. You have been very careful in your wording to talk in terms of supporting competition where it is appropriate, but also recognizing that competition may not be desirable or possible in all circumstances.

Let me start there and ask you if you can give us some examples from your province where competition may not be desirable or possible?

• 1525

Mr. Hatfield: I am concerned about it as far as air and rail transportation and shipping are concerned. I think competition has demonstrated to be beneficial in the trucking industry in New Brunswick and in the Maritime provinces.

Mr. Angus: Are you supportive of the deregulation of the trucking side of things in order to allow freedom of entry and exit there?

Mr. Hatfield: The Council of Maritime Premiers has made a good deal of progress in this area; yes, I would say we are, subject to an inclusion of regional development.

[Traduction]

Transports de le résoudre. Parce que cette présence fédérale dans notre province est à ce point importante économiquement, et si cette présence est à ce point importante économiquement pour notre région, je ne pense pas qu'elle devrait être restreinte à un débat sur les sociétés de la Couronne. J'estime cependant que vous devriez lire tout le . . .

M. Tobin: Je l'ai lu.

M. Hatfield: Très bien. Je parle d'autres activités des sociétés d'État. Je crois avoir été clair.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Tobin. Monsieur le premier ministre, peut-être pourriez-vous, avant que le prochain intervenant ne soit appelé, nommer et présenter pour inscription au dossier les personnes qui vous accompagnent à cette table?

M. Hatfield: Je suis désolé.

Le président: Je m'excuse, j'aurais dû vous le demander au départ.

M. Hatfield: M. David Seheult, sous-ministre des Transports, M. Walter Steeves, directeur de la Politique des transports, et M. David Macintosh, directeur général de l'Administration et de la Politique, au ministère des Transports du Nouveau-Brunswick.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur le premier ministre, je vous remercie de votre exposé et des remarques que vous avez formulées au nom de votre gouvernement. Je note avec satisfaction que vous n'êtes pas membre du club des «oui, mais». Nous en avons eu beaucoup aujourd'hui et hier. Les gens ont embrassé la philosophie d'*Aller sans entraves*, mais en ont souligné les conséquences négatives.

Vous ne l'avez pas fait. Vous avez employé des expressions nuancées, c'est-à-dire que vous avez appuyé la concurrence là où il y a lieu, mais avez également reconnu qu'elle peut ne pas être souhaitable ni possible en toutes circonstances.

Qu'il me soit permis de partir de là et de vous demander si vous pouvez nous citer quelques cas particuliers à votre province où la concurrence pourrait apparaître ni souhaitable ni possible.

M. Hatfield: Je me préoccupe principalement des transports aériens, ferroviaires et maritimes. Au Nouveau-Brunswick et dans les provinces maritimes en général, l'incidence de la concurrence sur l'industrie du camionnage a été plutôt favorable.

M. Angus: Seriez-vous prêt à déréglementer l'industrie du camionnage pour faciliter la circulation de marchandises?

M. Hatfield: Le conseil des premiers ministres des provinces maritimes a fait pas mal de progrès dans ce domaine; nous y sommes plutôt favorables, à condition qu'on tienne compte du développement régional.

[Text]

Mr. Angus: One of the things this committee is going to have to come to grips with next week when we start writing our report is the realities of this country. We have heard very clearly over the last two days that Atlantic Canada is a special concern. We know that northern Canada is a special concern when it comes to transportation. My colleague who comes from Saskatchewan says that Saskatchewan is a special concern. I say that northwestern and northern Ontario is a special concern. We get to a point where there is not much left that is not a special concern. We have to decide is how you can apply or allow a deregulated environment to occur in part of Canada while at the same time providing a protected and therefore regulated environment in the remainder. Are we down to deregulation of the Windsor-to-Montreal corridor only, with maybe little pockets here and there? How can we provide a national policy?

Mr. Hatfield: I think this has been the challenge of Members of Parliament since 1867. We have met the challenge and I think we can continue to meet it. I am confident you can.

Mr. Angus: In a country like ours, you cannot have strict uniformity of the applications of national policy. We have not had and we cannot have. In a deregulated transportation environment where there have to be winners and losers, the tendency being that the losers will be located in the less dense areas of the country, how can we reconcile a set of rules that will protect those less dense areas but will, in one way or another, cost somebody something?

Mr. Hatfield: I think the beginning of accomplishing it is by recognizing the importance of regional development and by making this a cornerstone of the act.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Premier.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Premier, I heard your comments with regard to ERDA and the fact that some people are looking at it as a way to regulate the industry and to make sure that an air carrier and so on is going to be able to function. Obviously, you find discomfort with it. Are you suggesting a modified, streamlined CTC, which would use government subsidies, for example, to protect the air service to some parts of New Brunswick?

Mr. Hatfield: Yes.

Mr. Cochrane: As opposed to ERDA?

Mr. Hatfield: Yes. This is why I am really interested in seeing the legislation or the proposed legislation. This is why I think it is so difficult to deal with white papers. I have had a lot of experience in dealing with white papers and I know the difference between papers and legislation.

Mr. Cochrane: This leads me to the process, I guess. The Minister of Transportation for Newfoundland and Labrador had indicated that he did not feel there was an adequate discussion venue available with regard to . . . Would you share this?

[Translation]

M. Angus: La semaine prochaine, lorsque le Comité commencera à rédiger son rapport, nous devons tenir compte des réalités régionales. On insiste souvent depuis deux jours sur la situation particulière des provinces maritimes et lorsqu'il s'agit de transport, le Grand Nord est, lui aussi, dans une situation particulière. Mon collègue de la Saskatchewan me dit qu'il en va de même pour sa province. Alors que, dans mon esprit, ce sont le nord et le nord-ouest de l'Ontario qui sont dans une situation particulière. On aura du mal à trouver une région qui ne soit pas dans une situation particulière. On nous demande de déréglementer certaines régions et d'en protéger d'autres. Allons-nous nous contenter de déréglementer le corridor Windsor-Montréal, et peut-être quelques autres petits secteurs ici et là. Arriverons-nous à formuler une politique nationale?

M. Hatfield: Voilà justement le défi qui se présente aux députés depuis 1867. On a relevé ce défi et je suis convaincu qu'on continuera de le relever. Je vous fais confiance.

M. Angus: Dans un pays comme le nôtre, une politique nationale ne peut être rigoureusement uniforme. L'uniformité absolue n'a jamais existé et elle n'existe toujours pas. Si le secteur des transports est déréglementé, il y aura des gagnants et des perdants. Ces derniers auront tendance à être situés dans les régions les moins peuplées. Faut-il protéger ces régions, même si les autres en font les frais?

M. Hatfield: Il faut commencer par reconnaître l'importance du développement régional et en faire la pierre angulaire de la nouvelle loi.

M. Angus: Merci, monsieur le premier ministre.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai entendu, monsieur le premier ministre, ce que vous avez dit au sujet de l'EDER. Vous avez dit qu'il y en a qui envisagent la possibilité de se servir de cette entente pour régler l'industrie et pour assurer la survie de certains transporteurs aériens. Évidemment, cela vous déplaît. Préfériez-vous que, pour protéger les services aériens dans certaines régions du Nouveau-Brunswick, on ait recours à la CCT, qui serait modifiée et rationalisée et qui toucherait des subventions à cette fin?

M. Hatfield: Oui.

M. Cochrane: Par apposition à l'EDER?

M. Hatfield: Oui. Et c'est pour cela que je tiens à voir le projet de loi. Avec un Livre blanc, on ne sait pas vraiment où l'on en est. J'en ai une grande expérience et je sais la différence entre un Livre blanc et un projet de loi.

M. Cochrane: Voilà donc qui m'amène au processus. Selon le ministre des transports de Terre-Neuve et du Labrador, les mécanismes de consultation ne sont pas adéquats. Partagez-vous son avis?

[Texte]

Mr. Hatfield: Yes. We had what I would call information meetings. It was discussed at the officials level in an information way. It was discussed by the Ministers of Regional Economic Development in the presence of the then Secretary of State for Transportation. And it was discussed at the provincial Ministers of Transportation meeting in Vancouver. But all three of those sessions were really information sessions.

• 1530

Mr. Cochrane: So once a report goes from this committee to the House, before the legislation is adopted you would like to see a draft of the legislation put out to a similar process?

Mr. Hatfield: Yes. I have indicated already to the Minister—and I got it reconfirmed—that when the legislation is introduced to the House, it will be referred to a committee of the House and we will have an opportunity to appear before the committee, and we will do so.

Mr. Benjamin: They will not let us travel.

Mr. Hatfield: Well, I will go Ottawa. I do it all the time.

Mr. Benjamin: But what about everybody else?

Mr. Hatfield: I said there should be consultation with governments.

Mr. Cochrane: On one of the comments made by Mr. Tobin with regard to the shops in Moncton and so on, one thing the Premier and I have discussed and so on is that we do believe it is a commercially viable operation as long as the workloads are assigned in an equitable manner. Therefore, we respect the productivity of the work force and their ability to do the job, and it is commercially viable, which would suit very well. Certainly, the comments made by the Premier in the brief... If that were the criterion and the workload were assigned, then we would also be guaranteed some future with regard to that facility as well.

I certainly appreciate, Mr. Premier, your support with regard to that problem we are facing, and I share with you the concern that it is of concern to all New Brunswickers.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane.

Mr. Plourde.

M. Plourde: Merci, monsieur le président. Si vous le permettez, j'aimerais vous féliciter, monsieur le premier ministre, pour l'excellent mémoire que vous nous avez présenté et je comprends mieux maintenant pourquoi vous êtes le Premier ministre du Nouveau-Brunswick. Je voudrais aussi vous féliciter pour avoir utilisé la langue française au début de ce mémoire. J'en suis fier puisque je suis d'une circonscription du Québec.

J'ai seulement une question, monsieur le président. Elle concerne la page 6 de la traduction française de votre mémoire. Je pense que c'est la première fois depuis une semaine et demie que l'on parle dans un mémoire de l'expansion économique régionale. Vous dites:

[Traduction]

M. Hatfield: Oui. Nous avons tenu ce que j'appelle des séances d'information. Les fonctionnaires en ont discuté. Les ministres du développement économique régional en ont discuté en présence du secrétaire d'État au transport. Les ministres des transports des provinces en ont discuté à Vancouver. Mais il s'agissait, dans les trois cas, de séances d'information.

M. Cochrane: Après que le Comité a rendu son rapport à la Chambre et avant que le projet de loi ne soit adopté, vous voulez que celui-ci fasse l'objet de consultation?

M. Hatfield: Oui. J'ai déjà indiqué au ministre—qui l'a confirmé—que le projet de loi sera confié à un Comité de la Chambre et que nous aurons l'occasion de comparaître, ce que nous avons évidemment l'intention de faire.

M. Benjamin: Mais on ne nous permettrait pas de nous déplacer.

M. Hatfield: Je me rendrais à Ottawa. Je viens déjà assez souvent.

M. Benjamin: Et les autres?

M. Hatfield: Il s'agirait de consulter les gouvernements des provinces.

M. Cochrane: M. Tobin a parlé tout à l'heure des ateliers situés à Moncton. J'en ai discuté avec le premier ministre, et nous sommes convaincus tous les deux que ces ateliers pourraient être rentables, à condition que le travail soit attribué de façon équitable. Nous reconnaissons la productivité des travailleurs et nous sommes convaincus qu'ils sont capables de faire le travail. Sur le plan commercial, cette entreprise est viable, ce qui convient parfaitement. Le premier ministre a dit dans son mémoire... Si les contrats étaient équitablement répartis, l'avenir des ateliers de Moncton seraient, en quelque sorte, assurés.

Je vous sais gré, monsieur le premier ministre, du soutien que vous nous avez apporté. Comme tous les gens du Nouveau Brunswick, je partage vos préoccupations.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Cochrane.

Monsieur Plourde.

Mr. Plourde: Thank you, Mr. Chairman. With your permission, I would like to congratulate you, Mr. Premier, on your excellent brief. I now have a better understanding of why you are Premier of the Province of New Brunswick. I would also like to congratulate you on having used French at the beginning of your statement. I am very proud of that, since my riding is in Quebec.

I only have one question, Mr. Chairman. It deals with page 6 of your brief. I think that it is the first time in a week and a half that Regional Economic Development has been referred to in a brief. You say:

[Text]

Il semblerait que la meilleure façon d'exprimer des inquiétudes quant au développement économique régional est de le faire par l'entremise des ententes de développement économique régional. L'EDER est un mécanisme qui est sensible aux disparités régionales et qui donne du poids aux priorités provinciales ou régionales.

Ma question est: Croyez-vous que L'EDER devrait financer les disparités pour les taux de transport?

Mr. Hatfield: I have been trying to impress upon the Government of Canada for a very long time, along with my predecessors in New Brunswick and my predecessors in the other Atlantic provinces, that in order for regional development as we mean it and as we see the need for it to really work, it has to be incorporated into the national policies of the federal government departments. I would not like to see DREE or a regional development body or a ministry in the Government of Canada pick up responsibility for the areas that experience, and have experienced historically, regional prosperity. I would not like to see them pick up responsibilities that should be the responsibilities of the Department of Agriculture, the Department of Fisheries and Oceans, the Department of External Affairs, the Department of Transport and so on. It is at that level that there must be a discipline imposed by legislation on all ministries of the federal government to take this region into account.

Therefore, no, I would not favour at all putting it into a subsidiary agreement, because the other thing about the subsidiary agreements is that—and we have had real experience with this—they last so long and suddenly, for whatever reason, the government decides to stop them. Now, transportation is too important to the development and planning in our province to be left up to the budgetary whim of a single government department.

• 1535

M. Plourde: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Plourde.

Colleagues and Mr. Premier, because of this interesting and historic event and the fact that we are running so well on our timetable, I am going to adjourn for 30 seconds so the television cameras and print media can come in and shoot some pictures. As you know, in our parliamentary process so far, under some of the archaic rules of Parliament we are not allowed to see a committee in session, even though we can kibitz unofficially as I hit the gavel.

• 1536

The Chairman: The committee is formally back in session. Mr. Taylor, you are on deck. No, you are not on deck, you are on.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman and Mr. Premier. I want to pursue two items very briefly. In connection with the

[Translation]

It has been suggested that economic and regional development concerns can best be addressed through economic and regional development agreements. EDER is a mechanism that is sensitive to regional differences and does give weight to provincial and/or regional priorities.

My question is this: do you think that ERDA should be used to finance transportation rate disparities?

M. Hatfield: J'essaie depuis des années de convaincre le gouvernement fédéral, ainsi que mes prédécesseurs au Nouveau Brunswick et mes prédécesseurs dans les autres provinces maritimes, que le développement régional, pour être vraiment efficace, doit être intégré aux politiques nationales des ministères fédéraux. Je ne voudrais pas qu'on confie aux MEER, à un autre ministère fédéral ou à un organisme du développement régional les régions qui ont connu, et qui connaissent toujours, une certaine prospérité. Je ne voudrais pas que ces ministères ou organismes assument des responsabilités qui devraient revenir au ministère de l'Agriculture, au ministère des Pêches et Océans, au ministère des Affaires extérieures, au ministère des transports, etc. La Loi doit donc obliger les ministères fédéraux à s'occuper de cette région.

Je ne veux donc pas qu'on signe une entente auxiliaire. Les ententes auxiliaires—et nous en avons une certaine expérience—ont tendance à disparaître subitement, car le gouvernement décide, pour une raison ou une autre, d'y mettre fin. Dans notre province, les transports sont essentiels au développement et à la planification. Ils ne doivent donc pas être soumis au caprices budgétaire d'un seul ministère fédéral.

Mr. Plourde: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Plourde.

Monsieur le premier ministre, chers collègues, étant donné le caractère historique de notre rencontre, je crois que nous pouvons nous permettre de prendre 30 secondes pour inviter les cameramen et les journalistes à venir prendre des photos. Vous savez sans doute que le règlement du Parlement est assez archaïque et que personne n'a le droit de nous prendre en photo pendant que le Comité siège. Mais si je lève la séance, on peut faire les fous pendant un moment.

Le président: Le Comité reprend ses délibérations. Monsieur Taylor, vous avez la parole.

M. Taylor: Merci, monsieur le président et monsieur le premier ministre. Très brièvement, j'ai deux points à soulever.

[Texte]

questions asked about having different rules in different parts of Canada, it reminded me of a book printed by the Government of Alberta under the former Premier, *Harmony and Diversity*. As a matter of fact, it is not too different from what we are doing today. We do not have the same policy today in western Canada in regard to the building of the Trans-Canada Highway as you have in the Maritimes; you get much more in the Maritimes, and properly so. So I cannot see any difficulty. As a matter of fact, mathematics is an exact science, yet there are some axes, things you cannot change, and some of the things you can change. And for Canada, in the state we are in, I cannot see any reason why we cannot meet that challenge as you suggested.

The point I wanted to pursue was the confidential contracts. In your submission, you mention that the confidential contracts should be published periodically. What would we gain from publishing the names of those who enter into confidential contracts?

Mr. Hatfield: Again, we are very anxious to see the legislation with regard to confidential contracts. We think the view we express on behalf of New Brunswick is true right across Canada. The confidential contracts could very well be a serious detriment to small businesses, and a real advantage to big businesses. In New Brunswick, we have favoured confidential contracts when it came to import-export and transborder transactions. Because they have confidential contracts in the United States and our rates are published in Canada, the small shipper and manufacturer is at a disadvantage. On the other hand, with confidential contracts in Canada and the United States, the small industry could be at a disadvantage. Now one of the ways around that is to publish summaries of these confidential contracts without identifying the specific contract and the specific amount and the specific company.

Mr. Taylor: I would like to suggest with respect, sir, that sometimes it is a small business that gets the advantage through a confidential contract. As a matter of fact, in my province, where we do not have filed rates for truckers, there are scores of confidential contracts. I know one trucker who operates a confidential contract with this very small firm; because he is so business-like and and so on, he has given him a special rate. We do this in the grocery business all the time.

• 1540

A large institution in my riding goes to the locker plant and gets a special price for the meat. I have to pay the full price when I go. I have not complained about that. I imagine he is getting a big volume.

So there is certainly a lot of common sense to it, but whether we are going to gain anything from publishing them is the point on which I would like to have your opinion.

Mr. Hatfield: We are not suggesting that the actual specific individual contract be published but that we get some idea, we have some way of measuring whether or not—and the small industry has a way of measuring whether or not—the confi-

[Traduction]

On vous a interrogés sur le fait que les règles varient d'une région à l'autre, ce qui m'a fait penser à un livre publié par le gouvernement de l'Alberta, sous les auspices de l'ancien premier ministre. Cette publication s'intitulait *Harmony and Diversity*, «Harmonie et diversité», et elle me fait penser à ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui. Dans l'Ouest, notre politique vis-à-vis de la construction de la route canadienne est différente de la vôtre; dans les provinces maritimes, vous en recevez beaucoup plus, et à juste titre. Je n'y vois pas d'inconvénient. La mathématique, par exemple, est une science exacte, mais il y a quand même des actions, des choses qu'on ne peut changer. Et il y en a d'autres qu'on peut changer. Je ne vois pas pourquoi le Canada ne relèverait pas le défi dont vous avez parlé.

Je voulais vous parler des contrats confidentiels. Vous avez dit dans votre mémoire que ceux-ci devraient être publiés de temps à autre. À quoi bon publier les noms de ceux qui ont signé des contrats confidentiels?

M. Hatfield: Là encore, nous avons hâte de voir ce qu'on en dira dans le projet de loi. Je crois que notre opinion à ce sujet est partagée par tous les Canadiens. Il se peut fort bien que les contrats confidentiels soient très rentables pour les grandes entreprises et désavantageux pour les petites. Au Nouveau-Brunswick, nous avons eu recours à des contrats confidentiels lorsqu'il s'est agi d'importations et d'exportations et de transactions transfrontalières. Aux États-Unis, on peut signer des contrats confidentiels, alors qu'au Canada, les tarifs doivent être publiés, aussi les petits fabricants et transporteurs sont désavantagés. Par contre, si l'on avait des contrats confidentiels au Canada et aux États-Unis, la petite industrie pourrait être désavantagée. Pour contourner ce problème, on pourrait, entre autres, publier des résumés de ces contrats confidentiels sans identifier le contrat, sans donner le montant et sans nommer l'entreprise.

M. Taylor: Sauf votre respect, monsieur, j'ai l'impression que les contrats confidentiels bénéficient parfois à la petite entreprise. Dans ma province, où les tarifs dans l'industrie du camionnage ne doivent pas être publiés, il y a énormément de contrats confidentiels. Je connais un camionneur qui a signé un contrat confidentiel avec une très petite entreprise. Il est si fiable, etc., que l'entreprise en question lui a accordé un tarif préférentiel. Dans le secteur de l'alimentation, cela se fait couramment.

Une grande institution dans ma circonscription achète sa viande à l'usine, à prix réduit. Alors que moi, je paie le plein prix. Je ne m'en plains pas. Je suppose que l'institution en question achète en grande quantité.

Il serait parfaitement logique de publier ces contrats, mais est-ce qu'on aurait quelque chose à y gagner? C'est ce que je veux savoir.

M. Hatfield: On ne propose pas que les contrats eux-mêmes soient publiés. On veut simplement avoir une idée. On veut s'assurer—et les petites industries veulent s'assurer—que les contrats confidentiels ne compromettent pas la viabilité de la

[Text]

dential contract is in fact becoming a real detriment to his or her ability to stay in business. Again, we would hope that if the legislation provides for confidential contracts then it also provides for an appeal mechanism so if it can be clearly shown that a small business is being in fact put out of business by a confidential contract then something can be done about it.

Mr. Taylor: Just one quick comment. Say that Mr. Belsher is a big shipper and he gets a confidential contract. I am down at the end of the line, just a small shot, and I do not get it. I will soon find out if it is affecting my business and then I will refer the matter to the regulatory agency. But why should it be published all over the province that . . .

Mr. Hatfield: Again, I think it is important that your specific contract would not be published but the trend would be published.

Mr. Taylor: Thank you.

Mr. Hatfield: I have given in some detail what I think should exactly be published in my presentation.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Premier, welcome to the committee. We are delighted to have you. I wish more Premiers and provincial governments would do it. There must be something wrong with transportation in British Columbia: they could not get across from Vancouver Island to Vancouver, but the Yukon government could come down and talk to us. Anyway, we are delighted you are here.

I want to follow up further on the matter of confidential contracts. When you say that they would be monitored by some regulatory body and then a summary, an average or some such thing, would be published, what good is that to the small shipper in competition with a big shipper when he cannot know and cannot find out exactly what rate the big-volume shipper has? In order to know that, in order to carry out his negotiations with the carrier, whether it is a railway or a trucking company, he still is severely handicapped. He does not know exactly what Massey-Ferguson's rate is on thousands of carloads or truckloads compared to a small farm implement manufacturer who might have a hundred carloads. If he cannot know exactly what the other guy is getting, what good is it to him to have just a summary of a monitoring?

Mr. Hatfield: I think it could be of real interest to the individual, and also it could be of real interest to the provincial government, who has a priority interest in maintaining investment and maintaining the economy as well as improving it. But the fact of the matter is that today, under the present act, it is possible for large corporations to have within themselves confidential contracts that could be detrimental or of disadvantage to a person who has a very small business. He will not get the same break as a conglomerate would get.

[Translation]

petite entreprise. Si le projet de loi comporte des dispositions portant sur les contrats confidentiels, il doit aussi prévoir un mécanisme d'appel. Donc, si l'on peut démontrer qu'une petite entreprise est acculée à la faillite par un contrat confidentiel, on pourra prendre les mesures qui s'imposent.

M. Taylor: Une petite observation. Disons, par exemple, que M. Belsher est un gros transporteur et qu'il signe un contrat confidentiel. Moi, je suis un petit entrepreneur et je ne décroche pas le contrat. Je saurais bientôt si le contrat a une incidence sur mon entreprise et je confierais la question à l'organisme de réglementation. Mais de là à exiger que le contrat soit publié dans toute la province . . .

M. Hatfield: Là encore, le contrat lui-même ne sera pas publié. Seulement les tendances générales.

M. Taylor: Merci.

M. Hatfield: J'ai précisé dans mon mémoire ce qui, au juste, doit être publié.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Monsieur le premier ministre, je vous souhaite la bienvenue. Nous sommes ravis de vous recevoir. J'aimerais bien que d'autres premiers ministres et d'autres fonctionnaires provinciaux comparaissent devant le comité. Il doit y avoir, dans le secteur des transports en Colombie-Britannique, quelque chose qui ne va pas: les représentants de la province n'ont pas réussi à se rendre de l'île de Vancouver jusqu'à Vancouver, alors que les représentants du gouvernement du Yukon ont réussi à se rendre à Ottawa. Quoi qu'il en soit, nous sommes ravis de vous voir.

Je voudrais revenir à la question des contrats confidentiels. Vous avez proposé que ceux-ci soient contrôlés par un organisme réglementaire et qu'on publie un résumé des contrats, des chiffres, choses du genre. Quel avantage y a-t-il pour le petit expéditeur qui doit faire concurrence au gros, mais qui n'arrive pas à savoir les tarifs? S'il n'est pas au courant, et qu'il doit négocier avec le transporteur, qu'il s'agisse d'une compagnie ferroviaire ou d'une compagnie de camionnage, il est drôlement désavantagé. Un petit fabricant d'outils agricoles expédie une centaine de wagons, alors que Massey-Ferguson expédie des milliers de wagons ou de camions. Le tarif varie en conséquence, et le petit fabricant ne sait pas ce que Massey-Ferguson doit payer. À quoi bon lui donner un résumé des contrats?

M. Hatfield: Les résumés pourraient être d'un grand intérêt tant pour les entrepreneurs que pour le gouvernement de la province, qui a justement intérêt à conserver l'investissement et à maintenir et améliorer l'économie. En vertu de la loi actuelle, une grande entreprise peut signer un contrat confidentiel qui soit désavantageux pour le propriétaire d'une petite entreprise. La grande entreprise aurait des avantages que la petite n'aurait pas.

[Texte]

Mr. Benjamin: You mean in normal commercial sorts of things.

Mr. Hatfield: Right.

Mr. Benjamin: But is not transportation some kind of public utility that everybody has to use whether they like it or not?

Mr. Hatfield: Yes.

Mr. Benjamin: Is that not different from the completely private sector of commercial operations?

Mr. Hatfield: Confidential contracts, as I tried to indicate in the paper, do cause the Government of New Brunswick a great deal of concern. The industries and companies in New Brunswick I think have mixed reactions to the concept of confidential contracts. Some companies do in fact support it and would like to see it, but some are very worried about it. What I have tried to do here is put before you a way in which, before a small business is in fact put out of business, we might be able to check it by getting some kind of an indication . . .

• 1545

Mr. Benjamin: But a province or municipality could not do anything about it. If you have a manufacturer or processor who is being put out of business and he cannot find out the exact rate that his big competitor is getting, are you not then faced with the prospect that to keep that fellow in business the province and municipality are going to have to help him out financially and in other ways?

Mr. Hatfield: That may very well be; and that is why I say it is important to government. We have not, I do not think, subsidized transportation costs. But we would probably have to provide, as we have in the past, some kind of assistance, if the business was important enough, it was viable, and that was the only identifiable problem. But again, I would hope the bill would provide for an appeal mechanism so that either the individual or the provincial government could register a complaint about a particular trend.

Mr. Benjamin: Mr. Premier, I note near the end of your brief you say the present intent to have new legislation drafted and introduced into Parliament within seven months of the release of the white paper is unacceptably short. Would you be willing to write to both the Prime Minister and the Minister of Transport and request of them that as and when they bring down the legislation on a new National Transportation Act they would pass that legislation on to this committee to go about and hold further hearings?

Mr. Hatfield: I do not give that kind of specific advice to the Government of Canada.

Mr. Benjamin: It is just a request.

Mr. Hatfield: I certainly will be indicating to the government—and I rely on this mechanism to convey it to the government—my wish that the governments have an opportunity to sit down and discuss the drafting instructions, and then we will certainly take advantage of the opportunity to make representation through our representatives in Parliament and

[Traduction]

M. Benjamin: En affaires, vous voulez dire.

M. Hatfield: Justement.

M. Benjamin: Mais les transports ne constituent-ils pas une sorte de service public, auquel tout le monde doit avoir recours, qu'on le veuille ou non?

M. Hatfield: Oui.

M. Benjamin: N'est-ce pas tout à fait différent du secteur privé et des opérations commerciales?

M. Hatfield: Les contrats confidentiels, comme je l'ai dit dans le mémoire, préoccupent au plus haut point le gouvernement du Nouveau-Brunswick. Dans les industries et les entreprises de la province, les réactions varient considérablement. Il y en a qui sont en faveur de la divulgation, mais il y en a d'autres qui sont fort inquiètes. Ce que j'ai fait, c'est de vous proposer un moyen par lequel on pourrait vérifier une situation avant qu'une petite entreprise ne soit acculée à la faillite . . .

M. Benjamin: Mais une province ou une municipalité ne pourrait rien y changer. Si vous avez un fabricant ou une entreprise acculé à la faillite, qui ne peut déterminer le tarif exact que son gros concurrent obtient, est-ce que pour le sauver, la province et la municipalité ne vont pas devoir le renflouer financièrement ou le secourir par d'autres moyens?

M. Hatfield: Peut-être bien, et c'est pourquoi je dis qu'il est important que le gouvernement fasse cela. Les frais de transport ne sont pas, je crois, subventionnés, mais, si l'entreprise est suffisamment importante, si elle est viable et que cela soit sa seule difficulté, il faudra venir à son aide. Mais là encore, j'espère que ce projet de loi instaurera un mécanisme d'appel permettant soit à un particulier soit au gouvernement provincial de déposer une plainte dans un cas comme celui-ci.

M. Benjamin: Monsieur le premier ministre, je note qu'à la fin de votre mémoire vous dites que le délai de sept mois fixé, après la publication du Livre blanc, pour la rédaction et à l'introduction au Parlement d'une nouvelle législation est trop court. Seriez-vous disposé à écrire au premier ministre fédéral et au ministre des Transports pour leur demander de soumettre ces dispositions législatives au Comité au fur et à mesure qu'elles sont rédigées afin qu'il puisse tenir d'autres audiences?

M. Hatfield: Ce n'est pas le genre de conseil que je puis donner au gouvernement du Canada.

M. Benjamin: Ce n'est qu'une simple demande.

M. Hatfield: Je peux faire part au gouvernement—et je m'en remets à vous pour transmettre—de mon souhait que les provinces aient leur mot à dire dans la rédaction de ces dispositions, et ensuite nous allons sans aucun doute faire connaître nos vues par l'intermédiaires de nos représentants au Parlement et peut-être directement au comité parlementaire. Je l'ai déjà fait.

[Text]

perhaps by ourselves to the parliamentary committee. I have done it before.

Mr. Benjamin: The problem with committee hearings, though, is whether or not we are going to be allowed to go out and have more hearings.

Mr. Hatfield: Well, again, whether the Parliament of Canada decides that a parliamentary committee should travel or not is really not something that I . . .

Mr. Benjamin: I am just asking you to request it. That is all.

Mr. Premier, we have had a great number of submissions that philosophically agree with it. But then they get into the 'NIMB syndrome': 'not in my backyard'. That applies to a whole bunch of places in Canada. I suppose the solution would be if Atlantic Canada and western Canada could fill Toronto and Montreal full of fish, wheat, and potatoes . . . But how can you reconcile . . . if you are philosophically fully in support of *Freedom to Move*, the deregulation, competition, free and open market, yet on the other hand say, as many have said—you are not alone in this, and we say the same thing in Saskatchewan—on the other hand, we are a special case; we need special consideration . . . ?

What is the matter with the principle that we have been trying to follow in this country since 1867, or before, of the nation as a whole trying to take into account our geography, our population, our climate, where people are and where they produce their goods and trying to devise a regulatory régime and financial assistance taking all of that into account and the nation as a whole sharing in the cost? What is wrong with that? Does *Freedom to Move* not fly in the face of regions like Atlantic Canada and the Prairies and the North and northern Ontario? It just flies in the face of the nation as a whole doing things together and not discriminating against people and goods because of where they happen to be living.

• 1550

Mr. Hatfield: I think, first of all, that I would approach the policy decision of the Government of Canada to move in the direction of deregulation on the basis that it does appear to me to be a very effective policy toward economic recovery in Canada and, as a Canadian living in New Brunswick, I think that is the right direction in which to go. And as a Canadian living in New Brunswick, I have a responsibility to make sure that what will contribute to the development and growth of the national economy will not be detrimental to the regional part of Canada that is and has been, as I said, historically at a disadvantage as a result of the first national policy of our country which did give, and which are now etched in stone, definite preferences and advantages to the central part of Canada to the disadvantages of the extremes of Canada.

Mr. Benjamin: Well, we cannot be half-pregnant on this.

Mr. Hatfield: Canada has got to function on the basis that the way to deal with these matters that are in the interest of

[Translation]

M. Benjamin: Le problème du travail en comité est de savoir si l'on va nous autoriser ou non à voyager et à tenir davantage d'audiences.

M. Hatfield: Là encore, que le Parlement du Canada décide de faire voyager ou non un comité parlementaire ne me . . .

M. Benjamin: Je vous invite seulement à le demander. C'est tout.

Monsieur le premier ministre, nous avons entendu toutes sortes d'interventions de gens qui sont d'accord sur le principe, mais qui souffrent également du syndrome du « pas chez moi ». On le retrouve un peu partout au Canada. La solution serait peut-être que les provinces atlantiques et celles de l'Ouest remplissent Toronto et Montréal de poisson, de blé et de pommes de terre . . . Mais comment concilier . . . vous vous dites d'accord sur le principe avec *Aller sans entrave*, la déréglementation, la concurrence, la liberté du marché, mais, d'un autre côté, comme beaucoup d'autres—vous n'êtes pas seul à le faire et nous disons la même chose en Saskatchewan—nous sommes un cas particulier, nous avons besoin de mesures spéciales . . . ?

Qu'est-ce que l'on reproche à ce principe que nous avons suivi dans notre pays depuis 1867 et même avant, qui consiste à tenir compte de notre géographie, de notre population, de notre climat, du fait que l'activité économique est inégalement répartie, et à concevoir une réglementation et un régime d'assistance financière appropriée, dont le coût est partagé par l'ensemble de la nation? Qu'y a-t-il là de si condamnable? Est-ce que cette nouvelle politique ne va pas à l'encontre de l'intérêt de régions comme les provinces maritimes, les Prairies, le Grand Nord, le nord de l'Ontario? Elle va à l'encontre de l'unité de la nation, laquelle ne tolère pas de discrimination entre les personnes et les industries en fonction du lieu où elles sont implantées. Elles existent.

M. Hatfield: Premièrement, la décision politique du gouvernement canadien d'opter pour la déréglementation me semble un bon moyen de contribuer au redressement économique du Canada et en tant que Canadien vivant au Nouveau-Brunswick, je trouve que c'est une bonne solution. En tant que Canadien vivant au Nouveau-Brunswick, je dois veiller à ce que les mesures d'expansion et de croissance nationales n'aient pas d'effets néfastes sur une région du Canada, qui est, comme je l'ai déjà dit, défavorisée sur le plan historique, du fait de la première politique nationale canadienne que notre pays s'est donnée et qui est maintenant gravée dans la pierre et qui a accordé des avantages au centre du Canada au détriment de ses régions plus éloignées.

M. Benjamin: Vous savez, on ne peut pas être à moitié enceinte.

M. Hatfield: Le Canada doit partir du principe qu'il est impossible d'améliorer la qualité de vie et l'économie du pays

[Texte]

improving the quality of life and economy in the country as a whole, is to recognize that there has to be special consideration. As I have said, there are all kinds of examples of that. We could not have in this country anywhere near the standard of health care we have if it were not recognized that the country as a whole had to contribute to those provinces that could not maintain a universal health service unless it called on the assets of the federal government which has absolutely no constitutional responsibility in delivering health services. So that is just one example.

I do not think there really is a piece of legislation that does not reflect the regions, some of them to our advantage and some of them to our disadvantage. To our disadvantage, I am speaking as a Canadian in the Atlantic region; some to the advantage of Ontario and Quebec; some to the advantage of western Canada.

Mr. Benjamin: But surely the whole philosophy of *Freedom to Move* flies in the face of what you just said.

The Chairman: That is your last question.

Mr. Hatfield: If you take it in its pure form. But I think that again the objective is to improve the overall economy of the country and I think that it is the right direction to go and I think that it can be beneficial to the development of all parts of the country as long as this concept of regional development is maintained.

I want to point out that I made that argument along with my colleagues then from Nova Scotia and Prince Edward Island and the Minister of Transport from Newfoundland in 1977 and we got an agreement then from the then Minister of Transport that it would be in the preamble of the act, only it was stronger, and I made this motion to the Premiers' Conference in 1985 at St. John's and got the support of all the Premiers. This concept had the support of all the Ministers of Regional Economic Development across Canada and the federal Minister of Regional Economic Development said that he would take that position to his Cabinet colleagues. So I am confident it will be recognized.

The Chairman: Thanks very much, Mr. Benjamin. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Premier, without straying off the subject too much, we talk about transportation subsidies, private sector subsidies, I am wondering about the present situation as it exists today. If we talk about economic development, if we talk about export and international trade, if both provincial and federal governments continue to subsidize transportation, private sector, do you have any fears that with the growing protectionism in the United States that it could have an adverse effect on our economy and on our economy in the Atlantic region?

[Traduction]

sans pour autant reconnaître qu'il est parfois nécessaire d'accorder une considération spéciale à certains secteurs. Il existe énormément d'exemples. En effet, nous n'aurions pas dans ce pays la qualité des soins de santé que nous connaissons si le gouvernement fédéral, qui n'a aucune responsabilité constitutionnelle pour ce qui est d'octroyer des services de santé, n'avait pas reconnu la nécessité de subventionner les provinces incapables de fournir des services de santé universels autrement. C'en est un exemple.

Je ne crois pas qu'il existe une seule loi qui ne tienne pas compte des disparités régionales, certaines à notre avantage et d'autres non. Les désavantages, nous les connaissons bien, nous de la région de l'Atlantique. Les avantages sont tous pour l'Ontario et le Québec, avec certains pour l'Ouest.

M. Benjamin: Mais vous ne pouvez pas nier que toute la philosophie du document *Aller sans entraves* contredit ce que vous venez de dire.

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. Hatfield: En théorie, bien sûr. Mais l'objectif consiste à améliorer la conjoncture du pays, ce qui est la bonne voie à prendre. Je pense que cela ne peut que contribuer à l'expansion de toutes les régions du pays tant que l'on maintient le principe du développement régional.

J'ai déjà présenté cet argument avec mes collègues de l'époque de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que le ministre des Transports de Terre-Neuve en 1977. Nous avons alors obtenu du ministre des Transports de l'époque un accord en vertu duquel ces principes feraient partie du préambule de la loi. C'était seulement plus fort. J'en ai fait une motion lors de la conférence des premiers ministres de 1985 à St. John's et j'ai obtenu l'appui de tous les premiers ministres. Ce concept a également reçu l'appui de tous les ministres de l'Expansion économique et régionale à travers le pays ainsi que du ministre fédéral de l'Expansion économique et régionale, qui a déclaré qu'il adopterait cette position qu'il ferait valoir auprès de ses collègues du Cabinet. J'ai donc bon espoir que ce principe soit reconnu.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le premier ministre, sans trop vouloir nous écarter du sujet, nous avons parlé des subventions au transport et au secteur privé. Je me pose des questions sur la situation actuelle. Nous parlons d'expansion économique, d'exportation et de commerce international, mais si les autorités provinciales et fédérales continuent de subventionner le transport dans le secteur privé, ne craignez-vous pas que la tendance de plus en plus protectionniste aux États-Unis ait une influence négative sur notre économie en général et sur l'économie des provinces de l'Atlantique en particulier?

[Text]

• 1555

Mr. Hatfield: I do not see anything here in this white paper—I want to take issue with the concept that protectionism is growing in the Congress in the United States, because I do not believe it is growing. I think it is decreasing. I think they recognize that it is an uneconomic way of going about dealing with some of the difficult problems they have in particular areas of the United States—for example, the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act, I do not see how they can be used by the Congress of the United States to make a case for countervailing the duty, no. I think the fact of the matter is that there is evidence that they practice the same kind of . . . The transportation industry is extremely highly subsidized in the United States.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): It is just that sometimes, I believe, there is a conflict as to what is considered a subsidy and what is not, on both sides of the border.

Mr. Hatfield: I think we will have a draw on the issue of subsidy of transportation. They have no argument that we cannot deal with.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Sir, do you think—the second part of my question—that if we are talking about branch-line abandonment; we are talking about remote areas. Where the federal government says that it just cannot afford to go any farther with our subsidization. Do you think that the provincial governments should play an increasing part financially in the maintaining of these services, be it branch line, marine service or what not?

Mr. Hatfield: Some time ago, I put a proposal before the Government of Canada to try and get the Government of New Brunswick involved in transportation of forest products by rail. It did not get anywhere, because the Government of Canada exercised its constitutional jurisdiction. I think the Government of Canada has that jurisdiction and I do not argue with this.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, sir.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gray. Mr. Crosby.

Mr. Crosby: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Premier, allow me to add my thanks to you and your colleagues for your appearance before the committee. I think you have again brought the message that many of us try to bring to the Parliament of Canada, and this is that Atlantic Canada requires special consideration. I think my colleague, Mr. Benjamin, raised the other side of that problem when he distinguishes between, on the one hand, a national policy and, on the other hand, the concept of regional development. I think our thrust in Atlantic Canada has always been to marry those two elements and make them part of every policy.

[Translation]

M. Hatfield: Je ne vois rien dans le livre blanc . . . Je ne suis pas d'accord lorsque vous dites que le protectionnisme a de plus en plus de partisans au congrès américain, car je ne pense pas que ce soit le cas. Je pense même que c'est le contraire. A mon avis, les parlementaires américains se rendent compte que ce n'est pas une façon très rentable de régler les problèmes difficiles qui existent dans certaines régions des États-Unis . . . Je ne vois pas comment le congrès américain pourrait défendre le recours à des droits compensateurs en invoquant le Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique. Je pense même que nous avons des preuves qu'ils pratiquent le même genre de . . . L'industrie de transport est très subventionnée aux États-Unis.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Le problème, selon moi, c'est qu'il y a parfois divergence d'opinion, entre les deux côtés de la frontière, sur ce qui constitue une subvention.

M. Hatfield: Je pense qu'il y aura match nul pour ce qui est de la question des subventions dans le domaine des transports. Ils ne pourront avancer aucun argument auquel nous n'aurons pas de réponse.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pensez-vous, monsieur—et ce sera la deuxième partie de ma question—que si l'on parle d'abandon d'embranchement, on parle de régions isolées. De cas où le gouvernement fédéral ne veut pas se permettre de verser des subventions plus importantes? Pensez-vous que les gouvernements provinciaux devraient contribuer davantage financièrement à ces services, de façon qu'on puisse les maintenir, qu'il s'agisse d'embranchement, de service maritime ou autre?

M. Hatfield: Il y a quelque temps déjà, j'ai déposé au gouvernement fédéral une proposition visant l'accroissement de la participation du gouvernement du Nouveau-Brunswick au transport ferroviaire de produits forestiers. Mais cela n'a rien donné, car le gouvernement canadien a choisi d'exercer son autorité constitutionnelle. D'ailleurs c'est une question qui relève de la compétence du gouvernement fédéral, je n'en disconviens pas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gray. Monsieur Crosby.

M. Crosby: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur le premier ministre du Nouveau-Brunswick, permettez-moi de vous remercier, vous et vos collègues, d'être venus comparaître devant le Comité. Je pense que le message que vous nous avez transmis est celui que nous avons été nombreux à essayer de transmettre au Parlement canadien, notamment que la région de l'Atlantique mérite une considération toute particulière. Mon collègue, M. Benjamin, a soulevé l'autre aspect du problème lorsqu'il a fait la distinction entre l'idée d'une politique nationale et le concept du développement régional. En ce qui concerne la région de l'Atlantique, nous

[Texte]

I just want to make a comment and then invite your comment, although I think you covered it well in your response to Mr. Benjamin. You said in your brief . . . You referred to the spirit of transportation being recognized as a key to regional economic development that has been adopted by the Canadian Premiers. It is part of the inter-government position paper on principles and framework for regional economic development. Even beyond this, it is part of the Constitution of Canada; in that, in 1982, when the Constitution of Canada was signed in the presence of Her Majesty the Queen, it brought into operation a provision that required economic equality for the regions, required reduction in economic disparity in the regions in Canada.

My question, and my comment, is really: How far do you have to go? How many times do you have to make speeches to convince the Government of Canada, the Parliament of Canada, that regional considerations have to be a part of any policy. As I understand your thrust—it is perfectly clear to me—you are saying that National transportation policy based on deregulation, yes, only when regional considerations are incorporated and made a part of it.

Mr. Hatfield: It is a long and hard fight, and we are a long way from getting this—speaking as a leader of a government in Atlantic Canada—across to the people of Canada and to the Government of Canada, the Parliament of Canada. It seems there is a reluctance to recognize that advantages have been given to regions of this country which have aggravated the disparity that has existed in Atlantic Canada. I think we have to go pretty far . . . that is the reason I am here, the reason that I am involved, as Premier, in all the responsibility for regional development. I think it must be one of the main priorities of the Government of New Brunswick and of the governments of the other provinces of Atlantic Canada. I think we have to increase the profile.

• 1600

We have to address the argument of those people from the rest of Canada who keep saying that you cannot have a national policy and at the same time have regional differences. We can and we do. But it does take a lot more convincing to try to get that incorporated. I should put into the record that we got agreement from the government in 1977 but that did not get to Parliament. What I proposed to the Premiers was this, instead of the second paragraph:

Where commercial viability and regional economic development objectives are not compatible, the objective of regional economic development will take precedence.

That is my own personal view. But I could not get the agreement of all the Premiers on that.

[Traduction]

avons toujours essayé de marier ces deux éléments et de nous intégrer à toutes les politiques qui ont été mises en oeuvre.

J'aimerais tout simplement faire un commentaire avant de vous inviter à me donner votre point de vue, bien que je pense que vous ayez très bien couvert la chose dans votre réponse à M. Benjamin. Vous dites dans votre mémoire . . . Vous avez fait état de l'esprit qui vous a amené à reconnaître que le transport est la clef du développement économique régional tel que celui-ci est envisagé par les premiers ministres provinciaux. Cela figure d'ailleurs dans un énoncé de principes inter-gouvernemental portant sur le cadre à mettre en oeuvre pour faciliter le développement économique régional. Cela fait même partie de la constitution canadienne. En effet, lorsque la constitution a été signée en 1982 en présence de Sa Majesté la Reine, cela rendait exécutoire une disposition exigeant l'égalité économique pour les régions, et exigeant la réduction de la disparité économique entre les différentes régions du pays.

Ma question est donc la suivante: Jusqu'où faut-il aller? Combien de fois vous faudra-t-il faire des discours pour convaincre le gouvernement et le Parlement canadien que toute politique, quelle qu'elle soit, devra tenir compte des réalités des différentes régions? Si je vous ai bien compris, et votre prise de position me semble éminemment claire—vous dites qu'une politique nationale des transports axée sur la déréglementation sera une bonne chose si et seulement si on tient compte des particularités des différentes régions.

M. Hatfield: La lutte aura été longue et ardue, et nous sommes encore loin d'avoir fait comprendre ce principe au peuple canadien ainsi qu'au gouvernement et au Parlement canadien, et lorsque je dis cela, je parle en tant que premier ministre d'une province maritime. Il semble qu'on hésite à reconnaître qu'on a donné des avantages à certaines régions du pays et que cela a accentué davantage la disparité qui existait dans la région atlantique. Je pense qu'il faut aller très loin . . . Cela explique ma présence ici, à titre de premier ministre, car j'assume toute la responsabilité du développement régional. L'expansion régionale doit figurer parmi les principales priorités du gouvernement du Nouveau-Brunswick et du gouvernement de toutes les autres provinces de l'Atlantique. Je pense qu'il faut la mettre davantage en valeur.

A mon avis, il faut répondre à ceux qui disent au Canada qu'on ne peut pas avoir une politique nationale et des disparités régionales. Ce n'en est pas moins un fait. Il faut cependant nous efforcer de convaincre pour que cela soit bien compris. On doit bien rappeler que le gouvernement a donné son accord en 1977, mais que le Parlement ne l'a pas ratifié. Ce que j'ai proposé au premier ministre alors, au lieu du deuxième paragraphe, est ce qui suit:

Quand l'efficacité commerciale et l'expansion économique régionale ont des objectifs qui ne sont pas compatibles, c'est l'expansion économique régionale qui aura la priorité.

C'est mon point de vue personnel. Je pourrais cependant rallier tous les autres premiers ministres à cette opinion.

[Text]

That should be in the preamble of the Department of Transportation. When new national policy is being developed, we are going to fight to get it in.

The Chairman: Thank you.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

On page 17 of the presentation, the Premier has noticed a contradiction in the document *Freedom To Move*. It said:

Although the main thrust of *Freedom To Move* is deregulation, the proposed changes to the Canada Shipping Act make the coasting trade more restrictive.

I would like to know what alternative you would prefer the Government of Canada to have in this regard.

Mr. Hatfield: Basically, to continue what we have now: allow Commonwealth ships to compete as far as coastal trade is concerned.

Mr. Ouellet: But in relation to the combines legislation, should there be any exceptions? Should this activity taking place—should they be exempt from the Combines Investigation Act, or do you think they should come under the combines legislation?

Mr. Hatfield: I am only talking about coastal trade, and I do not think the Combines Investigation Act—deep sea, but not in coastal trade. I am thinking of trade from, for example, Yarmouth to Halifax, Halifax to St. John's, St. John's to Charlottetown and so on.

Mr. Ouellet: In this regard, do you think the Combines Investigation Act should be considered . . .

Mr. Hatfield: I do not think it applies. The Combines Investigation Act only applies in international trade, I am told.

Mr. Ouellet: What is your preference? Should the Combines Investigation Act apply or not apply?

Mr. Hatfield: I believe it should not apply and the status quo should be maintained.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: That is fine, Mr. Ouellet.

Okay, I think that is it. Oh, good gracious, it is not quite it.

Mr. Mantha.

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman, for not forgetting me.

I have a problem in the area that I come from, which is Nippissing—North Bay, and it is a country-wide one. You cannot take a transport from your part of the country and go right across the country, it is impossible. You just cannot do it, because you hit the different borders. You have border problems in our own country, which is unreal.

[Translation]

Cela devrait figurer dans les premiers commandements du ministère des Transports. Chaque fois qu'une nouvelle politique nationale sera établie, nous allons nous bagarrer pour qu'on tienne compte de cet objectif.

Le président: Merci.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

A la page 17 de votre exposé, vous faites remarquer une contradiction dans le document *Aller sans entraves*. Vous dites:

Quoi que la principale thèse de *Aller sans entraves* soit la déréglementation, les modifications proposées à la Loi sur la marine marchande au Canada rendent le commerce côtier plus restrictif.

J'aimerais savoir ce que vous préféreriez que le gouvernement du Canada fasse à cet égard.

M. Hatfield: Essentiellement, le maintien de la situation actuelle: il faudrait que les bateaux du Commonwealth puissent être en concurrence pour le commerce côtier.

M. Ouellet: Devrait-il y avoir des exceptions au titre de la loi sur les coalitions? Devrait-il être exempté des dispositions de la Loi sur les enquêtes sur les coalitions ou non?

M. Hatfield: Je parle uniquement du cabotage, je ne pense pas que la Loi sur les enquêtes sur les coalitions . . . Elle s'applique à la navigation en haute mer et non pas au cabotage. Je songe par exemple au commerce entre Yarmouth et Halifax, Halifax et St. John's, St. John's et Charlottetown, et caetera.

M. Ouellet: À cet égard, pensez-vous que la Loi sur les enquêtes sur les coalitions devrait être considérée . . .

M. Hatfield: Je ne pense pas qu'elle s'applique. La Loi sur les enquêtes sur les coalitions ne s'applique qu'au commerce international, que je sache.

M. Ouellet: Que préférez-vous? Devrait-elle s'appliquer ou non?

M. Hatfield: Je ne pense pas qu'elle devrait s'appliquer; on devrait maintenir le statu quo.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Très bien, monsieur Ouellet.

D'accord, je pense que c'est tout. Oh, pardon, ce n'est pas tout.

Monsieur Mantha.

M. Mantha: Merci, monsieur le président, de ne pas m'avoir oublié.

Dans ma région, Nippissing—North Bay, je fais face à un problème qui est national. On ne peut pas transporter des marchandises de la région à l'autre extrémité du pays, c'est impossible. Il y a un problème de frontières, imaginez-vous, à l'intérieur du même pays. C'est incroyable.

[Texte]

• 1605

There was also talk when we were in Winnipeg and Vancouver that there was concern of north-south routing of transport. In other words, since they have difficulties in going through our different provinces, they will spend moneys, fuel and everything to go down through the United States to bypass all the problems we have in our own country. It is easier to take a transport down south through the United States than it is across our country. I am trying to make the case pretty strong because it is from my area as well.

Do you have any comment on the *Freedom to Move*, which is basically getting in your car and going from east to west, with no problem, like you would a truck?

Mr. Hatfield: I would refer you to the progress we have made here in the maritime provinces in trying to remove as many of those interprovincial barriers as we possibly can. We have removed a fair number of them to the real benefit of the shipper and the recipient. We had joint hearings, and again, I can provide you with the steps we have taken. I agree with your point that the example we have set here in the maritime provinces should be followed across the country.

Mr. Mantha: We find that bigger trucking companies protect themselves, whereas if we got freedom to move, the smaller . . . Say you want to start a business tomorrow. You have the money, your rig; you have everything in line and you start your own business. This is what we are hoping to do with deregulation, to create more jobs, even though you will have the spin-off of some companies going bankrupt because they possibly are running a sloppy, protective, subsidized service. The little guy comes in and he can make a go of it. I think it will help.

Mr. Hatfield: Right.

The Chairman: Thank you, Mr. Mantha.

Mr. Premier, I want to thank you very much. Your answers were crisp and clear and cogent, and your contribution with the brief is certainly going to be very much a part of our consideration as we deliberate behind closed doors and try to wrestle with this problem.

Mr. Hatfield: Thank you very much.

The Chairman: Committee members, thank you for your cooperation. It is nearly 4 p.m. on the button, and this committee is adjourned until 3.30 p.m. tomorrow afternoon in Ottawa.

[Traduction]

A Winnipeg et à Vancouver, il a également été question des problèmes avec les routes nord-sud. En d'autres termes, comme les transporteurs ont de la difficulté à franchir les diverses provinces, ils sont prêts à dépenser, entre autres, de l'argent, du carburant pour passer aux États-Unis. Il est plus facile de contourner par les États-Unis que de passer par le Canada. Je sais de quoi je parle parce que c'est la situation de ma région.

Que diriez-vous d'une application d'*Aller sans entraves* qui signifierait que n'importe qui puisse aller sans problème d'est en ouest en auto ou en camion?

M. Hatfield: Je ne puis que vous citer en exemple les progrès que nous avons accomplis ici dans les provinces maritimes pour ce qui est de l'abolition du plus grand nombre possible de barrières interprovinciales. Nous avons réussi à en abattre plusieurs pour le plus grand profit des expéditeurs et de leurs clients. Nous avons tenu des audiences mixtes, je puis vous indiquer toutes les étapes que nous avons suivies. Je suis d'accord avec vous, notre exemple devrait être suivi dans le reste du pays.

M. Mantha: Les grandes compagnies de camionnage peuvent se protéger, alors que pour les petites, *Aller sans entraves* signifie . . . Si vous voulez vous lancer dans les affaires demain, si vous avez l'argent, si vous avez le matériel nécessaire, vous pourrez le faire. C'est du moins ce que nous attendons de la déréglementation, la création d'emploi, même si en contrepartie il pourrait y avoir quelques compagnies qui feront faillite parce qu'elles seront mal dirigées, se fieront à la protection et aux subventions. Un petit entrepreneur pourrait réussir là où d'autres auront échoué. Je pense que ce serait nettement un avantage.

M. Hatfield: En effet.

Le président: Merci, monsieur Mantha.

Je vous remercie beaucoup, monsieur le premier ministre. Vos réponses ont été claires, concises et logiques. Votre mémoire entrera certainement en ligne de compte lorsqu'il s'agira pour nous de délibérer à huis clos afin de trouver les meilleurs solutions possibles aux problèmes.

M. Hatfield: Merci beaucoup.

Le président: Merci de votre coopération, mesdames et messieurs. Il est presque 16 heures juste. La séance est levée. Le Comité reprendra ses travaux à 15h30 demain à Ottawa.

APPENDIX 'TRPT-10'

Deer Lake Chamber of Commerce

APPENDIX TO CHAMBER S RESPONSE TO FREEDOM TO MOVE DOCUMENT

After preparing our Brief in response to Transport Canada's 'Freedom to Move' document, the Chamber's Transportation Committee received some feedback indicating concern by some members over anticipated problems that will develop due to deregulation of the airline business. Because the Chamber will be the only body from Deer Lake making a presentation to the Standing Committee on Transportation, it was decided to call a public meeting so that we could provide a broader spectrum of opinion from the Deer Lake area.

The meeting was held Wednesday evening, November 20th, with about 100 people participating. While there was fairly good support for the Chamber's position, some people, including the Mayor of Deer Lake, expressed concern over likely downgrading of service due to loss of jet flights and two speakers were diametrically opposed to deregulation. One of the two speakers opposing deregulation represented the Canadian Paperworkers Union which feels that free enterprise cannot be relied upon to charge reasonable rates, maintain safety standards, or consider the needs of its employees.

One speaker expressed concern about the possibility of one airline eventually buying out the others thereby avoiding regulation by market forces. He felt that there should be something in the new legislation to restore some form of regulation if such was to happen.

At least three people expressed concern over quality of service that would be provided if only turboprop aircraft are left after deregulation. They felt that there should be provision in this legislation to ensure that top quality service, not overly affected by changeable climate, be provided regardless of the type of carrier.

Two people expressed concern over loss of employment and/or the quality of employment. One of these was an employee of one of the existing airlines using the airport.

One person expressed concern that there might not be any service, jet or turboprop, out of Deer Lake Airport if present and proposed services for the Deer Lake Airport are found not to pay after six months or a year. This is a valid point and is covered by the Chamber's original brief.

A representative of the Corner Brook Chamber of Commerce, who attended the meeting, expressed concern over a possible scenario where service in

Newfoundland would soon develop into a hub system with the turboprop aircraft serving as feeder lines to the hub and jet aircraft carrying passengers from the hub to distant destinations. It was further suggested that St. John's could be the hub thereby adding considerable distance, cost, and time to a flight to the Mainland. The Deer Lake Chamber of Commerce strongly supports Corner Brooks position that people from the west coast of Newfoundland should not have to fly to St. John's to reach a destination on the Mainland. The new legislation should prevent anything as ridiculous as this from being able to happen.

After preparing our Brief in response to Transport Canada's "Proposal to Move" document, the Chamber a Transportation Committee meeting was held on November 25, 1985. The Chamber is currently developing a position on the proposed legislation. The Chamber will be indicating concern by some members over anticipated problems that will develop due to deregulation of the airline business. Because the Chamber will be the only body from Deer Lake making a presentation to the Standing Committee on Transportation, it was decided to call a public meeting so that we could provide a broader spectrum of opinion from the Deer Lake area.

The meeting was held Wednesday evening, November 20th, with about 100 people participating. While there was fairly good support for the Chamber's position, some people, including the Mayor of Deer Lake, expressed concern over likely downgrading of service due to loss of jet flights and two speakers were diametrically opposed to deregulation. One of the two speakers opposing deregulation represented the Canadian Laborers Union which feels that free enterprise cannot be relied upon to ensure reasonable rates, maintain safety standards, or consider the needs of its employees.

One speaker expressed concern about the possibility of one airline eventually buying out the others thereby avoiding regulation by market forces. He felt that there should be something in the new legislation to restore some form of regulation if such was to happen.

At least three people expressed concern over quality of service that would be provided if only turboprop aircraft are left after deregulation. They felt that there should be provision in the legislation to ensure that top quality service, not overly affected by changeable climate, be provided regardless of the type of carrier.

Two people expressed concern over loss of employment and/or the quality of employment. One of these was an employee of one of the existing airlines using the airport.

One person expressed concern that there might not be any service, jet or turboprop, out of Deer Lake Airport if present and proposed services for the Deer Lake Airport are found not to pay after six months or a year. This is a valid point and is covered by the Chamber's original brief.

A representative of the Corner Brook Chamber of Commerce, who attended the meeting, expressed concern over a possible scenario where service in

APPENDICE «TRPT-10»

Chambre de commerce de Deer Lake

ANNEXE A LA REPONSE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DEDEER LAKE AU DOCUMENT INTITULEALLER SANS ENTRAVES: GUIDE POUR LA REFORME DES TRANSPORTS

Après avoir terminé son mémoire en réponse au document de Transports Canada intitulé Aller sans entraves, le Comité des transports de la Chambre de commerce de Deer Lake a entendu dire que certains de ses membres s'inquiétaient de problèmes qui pourraient résulter de la déréglementation du transport aérien. Comme la Chambre sera le seul organisme de Deer Lake à faire un exposé devant le Comité permanent des transports, elle a décidé de tenir une séance publique afin de faire connaître au maximum les opinions de la région de Deer Lake.

Cette réunion a eu lieu dans la soirée du mercredi 20 novembre, et une centaine de personnes y ont participé. La Chambre a recueilli un appui assez important relativement à sa position. Cependant, certains, dont le maire de Deer Lake, se sont dits inquiets de la détérioration prévisible des services, qui serait imputable, notamment au retrait des avions à réaction. Par ailleurs, deux intervenants étaient tout à fait opposés à la déréglementation. L'un d'eux représentait le Syndicat canadien des travailleurs du papier; il estimait qu'on ne pouvait compter sur le secteur privé pour fixer des tarifs raisonnables, veiller au respect des normes de sécurité ou tenir compte des besoins des employés.

Un intervenant s'est dit inquiet de la possibilité de voir une société aérienne racheter les autres et contourner ainsi le jeu des forces du marché. Il estimait que, le cas échéant, la nouvelle loi devrait prévoir un mécanisme pour rétablir une certaine forme de réglementation.

Trois personnes au moins ont affirmé douter de la qualité du service qui subsisterait si, après la déréglementation, on ne disposait plus que d'avions à turbopropulseur. À leur avis, le texte de loi devrait contenir une disposition garantissant un service de toute première qualité, peu sensible aux variations climatiques, et cela indépendamment du type de transporteur.

Deux autres intéressés ont dit craindre la perte d'emplois ainsi que la détérioration des conditions de travail. L'un d'eux est au service de l'une des sociétés aériennes qui utilisent actuellement des installations aéroportuaires.

Quelqu'un a également fait valoir que, si au bout de six mois ou d'un an on constatait que les services actuels et ceux qu'on propose d'offrir à

l'aéroport de Deer Lake n'étaient plus rentables, l'aéroport pourrait ne plus en offrir aucun. C'est un point important dont tient compte le mémoire original de la Chambre.

Par ailleurs, un représentant de la Chambre de commerce de Corner Brook qui assistait à la séance a redouté qu'on en arrive à un point où il n'existerait plus à Terre-Neuve qu'un réseau d'éclatement. C'est-à-dire que les avions à turbopropulseur feraient la navette entre les points de raccordement et le grand centre, et que des avions à réaction, eux, transporteraient les passagers du grand centre vers l'extérieur. On a aussi laissé entendre que si Saint-Jean devenait ce grand centre, chaque vol en direction du continent coûterait beaucoup plus en argent, en temps et en distance à parcourir. La Chambre de commerce de Deer Lake appuie donc fermement la position de la Chambre de commerce de Corner Brook selon laquelle les citoyens de la côte ouest de Terre-Neuve ne devraient pas avoir à se rendre à Saint-Jean pour prendre un vol à destination du continent. Les rédacteurs du nouveau texte de loi devraient faire en sorte qu'une chose aussi ridicule ne puisse se produire.

Le 25 novembre 1985



L'aéroport de Deer Lake n'étaient plus rentables, en offrir aucun. C'est un point important, dont original de la Chambre.

Par ailleurs, un représentant de la Chambre de assistait à la séance a redouté qu'on en arrive à plus à Terre-Neuve qu'un réseau d'occlusion turbopropulseur ferait la navette entre les ports grand centre, et que des avions à réaction, passagers du grand centre vers l'extérieur. On a si Saint-Jean devenait ce grand centre, chaque vol en direction du continent coûterait beaucoup plus en argent, en temps et en distance à parcourir. La Chambre de commerce de Deer Lake appuie donc fermement la position de la Chambre de commerce de Corner Brook selon laquelle les citoyens de la côte ouest de Terre-Neuve ne devraient pas avoir à se rendre à Saint-Jean pour prendre un vol à destination du continent. Les rédacteurs du nouveau texte de loi devraient faire en sorte qu'une chose quel qu'elle ne puisse se produire.

Le 25 novembre 1985

WITNESSES—TÉMOINS

From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission:

John Grice, Chairman.

From the Brunswick Mining and Smelting:

Mike J. Buller, Manager, Rail and Truck Transportation;
Jim Stohart, Assistant Superintendent, Materials Handling—Fire Chief.

From the Harmon Corporation:

Derek Hammond, Director of Development.

From the Deer Lake Chamber of Commerce:

A.M. Bloom, President.

From the Atlantic Provinces Chamber of Commerce:

Jeanne Geldart, President;
R.B. Des Brisay, Chairman-Elect.

From Transport 2000 Atlantic:

John Pearce, President.

From the Government of Newfoundland and Labrador:

The Honourable Ron Dawe, Minister of Transportation.

From the Government of New Brunswick:

Frank McKenna, Leader of the Opposition.

From the Government of New Brunswick:

The Honourable Richard Hatfield, Prime Minister.

De la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth:

John Grice, président.

De la Brunswick Mining and Smelting:

Mike J. Buller, directeur, Transports ferroviaire et routier;
Jim Stohart, surintendant adjoint, Manutention des matériaux—commissaire des incendies.

De la Harmon Corporation:

Derek Hammond, directeur du développement.

De la Chambre de commerce de Deer Lake:

A.M. Bloom, président.

De la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique:

Jeanne Geldart, présidente;
R.B. Des Brisay, président élu.

De Transport 2000 Atlantic:

John Pearce, président.

Du gouvernement de Terre-Neuve et Labrador:

L'honorable Ron Dawe, ministre des Transports.

Du gouvernement du Nouveau-Brunswick:

Frank McKenna, chef de l'Opposition.

Du gouvernement du Nouveau-Brunswick:

L'honorable Richard Hatfield, Premier ministre.

Issue No. 42

Fascicule n° 42

Wednesday, November 27, 1985

Le mercredi 27 novembre 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Document entitled "Freedom to Move"

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

- Iain Angus
- Les Benjamin
- Terry Clifford
- Dennis H. Cochrane
- Vincent Dantzer
- Mike Forrestall
- Elliott Hardey
- Fernand Jourdenais
- André Ouellet
- André Plourde
- Joe Reid
- Gordon Taylor
- Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

- George Baker
- Ross Belsher
- Bill Blaikie
- Lise Bourgault
- Gabriel Desjardins
- Jack Ellis
- Bill Gottselig
- Robert Horner
- Stan Hovdebo
- Arnold Malone
- Moe Mantha
- Louis Plamondon
- Joe Price
- Bill Rompkey
- Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 70(6)(b)

On Wednesday, November 27, 1985:

- Joe Reid replaced Thomas Suluk;
- Thomas Suluk replaced Joe Reid;
- Vincent Dantzer replaced Howard Crosby.

Conformément à l'article 70(6)b) du Règlement

Le mercredi 27 novembre 1985:

- Joe Reid remplace Thomas Suluk;
- Thomas Suluk remplace Joe Reid;
- Vincent Dantzer remplace Howard Crosby.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 27, 1985

(53)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

Alternates present: Ross Belsher, Moe Mantha, Thomas Suluk.

Other Member present: Charles Caccia.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: *From the Canadian Chemical Producers Association:* David Goffin, Senior Project Manager; Donald Sandford, Commercial Services & Human Resources, Manager, Agriculture, C.I.L. Inc. *From the Canadian Fertilizer Institute:* George Bishop, Assistant Managing Director. *From "L'Association québécoise des transporteurs aériens":* Brian Jenner, Executive Director; Pierre Desbiens, President; Michel Leblanc, Ex-Officio President. *From "Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.":* Gilles Legault, President. *From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:* V.E. Bourgeois, Vice-President; Louis Erlichman, Research Director; Joseph Hanafin, Public Relations Director. *From the Metro Toronto Residents' Action Committee:* Harold Morrison, Chairman.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

David Goffin made an opening statement and with Donald Sandford answered questions.

George Bishop read an opening statement and answered questions.

Brian Jenner made an opening statement and with Pierre Desbiens and Michel Leblanc answered questions.

Gilles Legault read an opening statement and answered questions.

At 5:55 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 6:00 o'clock p.m. the sitting resumed.

V.E. Bourgeois read an opening statement and with Louis Erlichman answered questions.

At 6:52 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 7:00 o'clock p.m. the sitting resumed.

Harold Morrison made an opening statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 27 NOVEMBRE 1985

(53)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

Substituts présents: Ross Belsher, Moe Mantha, Thomas Suluk.

Autre député présent: Charles Caccia.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: *De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:* David Goffin, directeur principal de projet; Donald Sandford, Services commerciaux et ressources humaines, directeur, Agriculture, C.I.L. Inc. *De la Canadian Fertilizer Institute:* George Bishop, directeur gérant adjoint. *De l'Association québécoise des transporteurs aériens:* Brian Jenner, directeur exécutif; Pierre Desbiens, président; Michel Leblanc, président de droit. *De Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.:* Gilles Legault, président. *De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:* V.E. Bourgeois, vice-président; Louis Erlichman, directeur de la recherche; Joseph Hanafin, directeur des relations publiques. *Du Metro Toronto Residents' Action Committee:* Harold Morrison, président.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves*. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.*)

David Goffin fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Donald Sandford répondent aux questions.

George Bishop fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Brian Jenner fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, Pierre Desbiens et Michel Leblanc répondent aux questions.

Gilles Legault lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 17 h 55, le Comité interrompt les travaux.

A 18 heures, le Comité reprend les travaux.

V.E. Bourgeois lit une déclaration préliminaire, puis lui-même et Louis Erlichman répondent aux questions.

A 18 h 52, le Comité interrompt les travaux.

A 19 heures, le Comité reprend les travaux.

Harold Morrison fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

At 7:55 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 19 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Members of the Committee present: Ross Bolsher, Gordon Taylor, Charles Casco, David Curbertson, John Christie, Paul Jancou, chief, Director of the Economic Analysis, Tom Maville, chief, Director of the Exploitation et des Infrastructures de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, David Goffin, directeur principal de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, Donald Sandford, Services commerciaux et relations publiques, directeur, Agriculture, C.I.L. Inc. de la Canadian Association of Public Relations, Assistant Manager, Director, From the Canadian Chamber of Commerce, Brian Jenner, Executive Director, Patrick Desjardins, Ex-Officio President, From the Canadian Chamber of Commerce, Gilles Lévesque, International Association of Machinists and Aerospace Workers, V.E. Bourgeois, vice-président, Louis Elchman, Research Director, From the Action Committee, Harold Morrison, president, David Goffin made an opening statement and answered Sandford answered questions. George Bishop read an opening statement and answered questions. Brian Jenner made an opening statement and with Desjardins and Michel Lévesque answered questions. Gilles Lévesque read an opening statement and answered questions. At 7:52 p.m. the sitting was suspended. At 8:00 o'clock p.m. the sitting resumed. V.E. Bourgeois read an opening statement and with Elchman answered questions. At 8:23 o'clock p.m. the sitting was suspended. Harold Morrison made an opening statement and answered questions.

Members of the Committee present: Ross Bolsher, Gordon Taylor, Charles Casco, David Curbertson, John Christie, Paul Jancou, Chief of the Economic Analysis, Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs, Director, From the Canadian Chamber of Commerce, Association David Goffin, Senior Project Manager, Donald Sandford, Commercial Services & Human Resources Manager, Agriculture, C.I.L. Inc. From the Canadian Association of Public Relations, Assistant Manager, Director, From the International Association of Machinists and Aerospace Workers, V.E. Bourgeois, Vice-President, Louis Elchman, Research Director, From the Action Committee, Harold Morrison, President, David Goffin made an opening statement and with Sandford answered questions. George Bishop read an opening statement and answered questions. Brian Jenner made an opening statement and with Desjardins and Michel Lévesque answered questions. Gilles Lévesque read an opening statement and answered questions. At 8:23 o'clock p.m. the sitting was suspended. At 8:00 o'clock p.m. the sitting resumed. V.E. Bourgeois read an opening statement and with Elchman answered questions. At 8:23 o'clock p.m. the sitting was suspended. Harold Morrison made an opening statement and answered questions.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, November 27, 1985

• 1534

The Chairman: Order, please.

Colleagues, I apologize for being a few minutes later. I am glad to see that the witnesses got here ahead of us. This is a first for this committee. I want to welcome you.

We are resuming study of the reference *Freedom to Move*.

I would like to welcome the next witness who is before us on behalf of The Canadian Chemical Producers' Association, Mr. David Goffin, Senior Project Manager, and with him is Mr. Donald Sanford. I apologize for the chairman being a little late. I must say that the committee members have been very good about it. We try to start on time when we have many witnesses. As you know, we have been on the road for quite a few days.

• 1535

Mr. David Goffin (Senior Project Manager, Canadian Chemical Producer' Association): Mr. Chairman, Mr. Sandford, who is here with me, is Past Chairman of our National Transportation and Distribution Committee. Mr. Sandford has just completed that term and has done most of the work for us in preparing for *Freedom to Move* and the hearing process that lead up to that. I would like to turn things over to Mr. Sandford. He would like to read our brief opening statement and then we will be prepared to respond to questions.

Mr. Don Sandford (Past Chairman, National Transportation and Distribution Committee, Canadian Chemical Producers' Association): Mr. Chairman, the Canadian Chemical Producers Association, CCPA, as it is called, represents companies producing over 75% of the industrial chemicals and synthetic resins manufactured in Canada. The association's membership includes both large and relatively small chemical companies.

CCPA is on record as a major supporter of the initiatives outlined in *Freedom to Move*. We believe the commercial benefits offered by *Freedom to Move* are crucial to restoring and maintaining our industry's competitive advantage in both continental and offshore marketplaces.

The Canadian balance of trade for chemicals and the inescapable reality that chemical prices in Canada are predicated by Gulf Coast clearing prices leads directly to the need for uniform economic transportation regulation in North America. Transportation is our largest cost component next to feedstock pricing. In fact, for many inorganic commodity chemicals, the cost of transportation actually exceeds the value of the product. Transportation economics often decides the commercial viability of a sale.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 27 novembre 1985

Le président: À l'ordre, je vous prie.

Je vous demande d'excuser nos quelques minutes de retard. Je suis heureux de constater que les témoins étaient ici avant nous. C'est la première fois que cela arrive. Bienvenue.

Nous reprenons notre ordre de renvoi, c'est-à-dire l'étude du document *Aller sans entraves*.

J'ai le plaisir d'accueillir l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques en la personne de MM. David Goffin, gestionnaire principal des projets, et de Donald Sanford. Les membres du Comité voudront bien excuser le retard de leur président. Je sais que vous essayez toujours d'être ponctuels, dans la mesure du possible, surtout lorsque nous devons entendre plusieurs témoins. Ceux-ci savent sans doute que nous avons passé plusieurs jours sur la route.

M. David Goffin (gestionnaire principal des projets, Association canadienne des fabricants de produits chimiques): Monsieur le président, M. Sanford, qui m'accompagne a déjà été président de notre comité national sur le transport et la distribution. Comme il vient tout juste de quitter ce poste et qu'il est à l'origine, en très grande partie, de notre réponse au document «Aller sans entrave» et qu'il a participé activement aux audiences qui ont donné lieu à la rédaction de ce document, je voudrais lui céder la parole. Il vous lira tout d'abord notre brève déclaration, après quoi nous répondrons tous deux à vos questions.

M. Don Sandford (ancien président du Comité national du transport et de la distribution, Association canadienne des fabricants de produits chimiques): Monsieur le président, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques représente des entreprises qui produisent plus de 75 p. 100 des produits chimiques industriels et des résines synthétiques fabriqués au Canada. Nous regroupons des grandes comme des petites entreprises de produits chimiques.

Notre association a appuyé ouvertement les initiatives proposées dans «Aller sans entrave». Nous pensons que les avantages commerciaux que l'on y propose sont essentiels pour restaurer et maintenir l'avantage concurrentiel de notre industrie sur notre continent et sur les marchés outre-mer.

La balance commerciale canadienne des produits chimiques et le fait que le prix de ces produits au Canada est inéluctablement lié aux prix de manutention imposés par la Gulf Coast montrent bien la nécessité d'instaurer des règlements économiques uniformes en matière de transport en Amérique du Nord. En effet, l'élément qui nous coûte le plus cher, après notre matière première, c'est justement le transport. En fait, le coût du transport dépasse souvent la valeur de bon nombre de nos produits chimiques inorganiques. Par conséquent, c'est souvent

[Text]

The CCPA has provided numerous specific examples throughout the hearing process that lead to *Freedom to Move* to illustrate the need for regulatory reform. Willing transportation buyers and sellers must have the freedom to choose from alternatives created by innovation and competition.

We believe transportation should be considered a derived service which benefits from the economic health of its customers. The real growth opportunities for the transportation sector lie in the success of their customers in value adding and delivering of products to domestic and export markets.

Confidential contracting for both domestic and transborder traffic, competitive rate-making, and competitive access are all fundamental elements of pro-competitive regulatory reform. *Freedom to Move* is an urgently needed regulatory initiative which should be transformed into legislation as a complete package.

We believe much of the controversy about *Freedom to Move* results from apparent lack of progress on the part of the trucking industry in grasping the urgent need for regulatory reform in the trucking sector. Acceptance of rail reform appears to be considerably more advanced than trucking reform in Canada and this represents the only real threat to trucking competitiveness in the future. The CCPA strongly supports regulatory equity between all modes of transport.

I would like to review, very briefly, four key areas of *Freedom to Move* that are now the subject of serious debate.

Competitive access: The question of competitive access is very topical in the United States at the present time. The failure of the Interstate Commerce Commission to interpret the Staggers Act of 1980, in accordance with the original intent may in fact lead to mandated competitive access in the United States within the next two years. It is interesting to note that the majority of the regulatory initiatives in the United States since the Staggers Act and the Motor Carrier Act of 1980, have been related to enhancing competition. They have been initiated primarily by the shipping community. The proposed Consumer Rail Equity Act, for example, is intended to enhance rail competition by ensuring reasonable rail rates where there is an absence of effective competition.

The draft Rail Antitrust Monopoly Act is also being considered to achieve the same goal by applying antitrust concepts.

Negotiations between the railroads and the shipping groups regarding competitive access are already well advanced. By recommending competitive access, the architects of *Freedom to Move* have recognized and addressed a major deficiency which was not incorporated into the United States regulatory changes of 1980.

[Translation]

le prix du transport qui décide de la rentabilité commerciale d'une vente.

Tout au long des audiences qui ont mené à l'élaboration d'*Aller sans entraves*, notre association a fourni de nombreux exemples bien précis visant à illustrer le besoin d'instaurer une réforme dans la réglementation. Ceux qui achètent les services de transport et ceux qui les offrent doivent avoir la possibilité de choisir entre diverses solutions de rechange dictées par l'innovation et la concurrence.

D'après nous, le transport doit être considéré comme un service dérivé qui profite de la santé économique de ses clients. Les véritables possibilités de croissance du secteur des transports résident dans le succès de leurs clients à obtenir de la plus-value pour leurs produits et à livrer ces derniers sur les marchés canadiens et les marchés d'exportation.

Les contrats confidentiels accordés en vue du trafic canadien et transfrontalier, l'établissement de tarifs concurrentiels et l'accès concurrentiel sont tous des éléments fondamentaux d'une réforme de la réglementation favorisant la concurrence.

La controverse qui entoure *Aller sans entraves* résulte, semble-t-il, du fait que l'industrie du camionnage n'a pas réussi à comprendre à quel point il était urgent d'instaurer une réforme de la réglementation dans son propre secteur. On semble accepter beaucoup plus facilement au Canada la réforme du secteur des chemins de fer que celle du secteur du camionnage, et c'est justement ce qui risque de menacer la survie de ce dernier. Notre association est d'avis que tous les modes de transport devraient être soumis à la même réglementation.

J'aimerais brièvement passer en revue les quatre grandes parties du document *Aller sans entraves* qui font actuellement l'objet de nombreux débats.

L'accès concurrentiel: cette question est brûlante d'actualité aux États-Unis. Comme la *Interstate Commerce Commission* n'a pas réussi à interpréter la *Staggers Act* de 1980 conformément à l'objectif premier de la loi, cela risque d'entraîner d'office aux États-Unis l'accès concurrentiel d'ici deux ans. Il est intéressant de remarquer que la majorité des initiatives de réglementation proposées aux États-Unis depuis l'adoption de la *Staggers Act* et de la *Motor Carrier Act* de 1980 ont eu pour but de favoriser la concurrence. Ce sont d'ailleurs les expéditeurs qui en sont principalement à l'origine. En outre, le récent projet d'une *Consumer Rail Equity Act* vise à garantir des tarifs ferroviaires raisonnables, en l'absence de concurrence efficace dans l'industrie ferroviaire.

Un autre projet, la *Railroads and the Monopoly Act* vise également le même objectif par le truchement de la loi antitrust.

Les négociations entre les chemins de fer et les expéditeurs en matière d'accès concurrentiel sont déjà bien lancées. En recommandant l'accès concurrentiel, les auteurs de *Aller sans entraves* ont reconnu que les modifications de réglementation instaurées aux États-Unis en 1980 présentaient une grave lacune et ont tenté justement d'y répondre.

[Texte]

• 1540

We believe regulation may be necessary to implement public policy, to control monopolies and to ensure that safety standards are developed and adhered to. In essence, pro-competitive regulation should exist to discourage the existence or evolution of monopolies. The establishment of confidential contracts and competitive rate-making may not be enough to create true intra-railway competition.

Expanded interswitching limits are a critical component in the creation of intramodal competition for shippers local to one railway. The CCPA supports the coupling of joint trackage with the expanded interswitching limits consistent with the Canadian Transport Commission review of General Order T-12. Current joint trackage arrangements between rail carriers demonstrate that the track investment compensation issue can be resolved through commercial negotiation, and this is truly consistent with the thrust of *Freedom to Move*. The evolution of proportional rates would likely be a natural outcome of such a process.

Deregulating railway costs: The CCPA supports the improvements of railway efficiency so long as safety is not compromised. Within this context, we feel that standards of safety performance should be legislated but the mechanisms of how safety standards are achieved should be left to the innovative devices of the carriers. The move to replace cabooses is one example of this.

The CCPA agrees that the railways should be able to process rail abandonment on the basis of proven economic arguments but not for anti-competitive reasons. The abandonment review process should provide for adequate notice of intent, be conducted on a localized basis and provide for expeditious decision-making.

Crown corporations in competitive markets: One of the greatest criticisms of *Freedom to Move* has been the lack of formal recommendations to ensure that Crown and private transportation corporations are competing on an equitable commercial and financial basis.

Specific legislation should be drafted to ensure that financial accountability and market conduct will be equitable for Crown and private corporations. Crown corporations should be subject to financial yardsticks that are set and evaluated perhaps by an independent party. This would ensure that transportation companies whether Crown or privately owned are subject to the same rules of competition and enjoy equitable financing opportunities. Placing of Crown corporations under the jurisdiction of the Combines Investigation Act would be one step in the right direction.

[Traduction]

Il faudra des règlements pour mettre en vigueur une politique d'intérêt public qui puisse contrôler les monopoles et faire en sorte que les normes de sécurité sont mises au point et respectées. Au fond, des règlements incitant à la concurrence devraient pouvoir décourager l'existence ou l'évolution des monopoles. D'autre part, les contrats confidentiels et la tarification concurrentielle ne suffiront peut-être pas à créer une véritable concurrence entre les sociétés ferroviaires.

L'élargissement des limites à l'aiguillage commun constitue un facteur critique dans la création de la concurrence intramodale, surtout pour les expéditeurs n'ayant accès qu'à une seule ligne de chemin de fer. Notre association est d'accord avec l'usage commun des voies ferrées comme mesure utilisée conjointement avec l'élargissement des limites à l'aiguillage commun, conformément à la révision du décret général T-12 par la Commission canadienne des transports. Les ententes actuelles concernant l'usage commun des voies ferrées et conclues entre les transporteurs ferroviaires prouvent que la question du dédommagement pour raison d'investissements dans les voies ferrées peut être résolue par négociations commerciales, ce qui correspond à l'objectif de *Aller sans entraves*. L'évolution de tarifs proportionnels découlerait tout naturellement de ce processus.

La déréglementation des coûts de chemin de fer: notre association approuve tout projet d'amélioration de l'efficacité des chemins de fer, dans la mesure où la sécurité n'en souffre pas. Dans ce contexte, les normes régissant la sécurité devraient faire l'objet de lois, mais les mécanismes d'application des critères de sécurité devraient être laissés à l'esprit d'innovation des transporteurs. Témoin, la proposition de remplacer les wagons de queue.

Nous acceptons que les sociétés ferroviaires puissent abandonner certaines voies de chemins de fer si les arguments économiques le justifient, mais pas pour des motifs qui n'ont rien à voir avec la concurrence. Le processus de révision des propositions d'abandons devrait prévoir l'envoi préalable de l'avis d'intention et devrait être mené sur les lieux mêmes et permettre une décision rapide.

Les Sociétés de la Couronne et les marchés concurrentiels: l'une des critiques les plus souvent formulées à l'égard de *Aller sans entraves* visait le manque de recommandations officielles permettant d'assurer que les sociétés de transport privées et nationales fonctionnent sur un pied d'égalité du point de vue commercial et financier.

Il faudrait qu'une loi bien précise fasse en sorte que les sociétés nationales et les sociétés privées soient soumises aux mêmes normes d'imputabilité financière et de conduite sur les marchés. Les Sociétés de la Couronne devraient être assujetties à des repères financiers fixés et évalués par une partie indépendante, par exemple. Ainsi, les entreprises de transport, nationales ou privées, seraient assujetties aux mêmes règles de concurrence et profiteraient des mêmes possibilités de financement. En assujettissant les sociétés d'état à la Loi d'enquête sur les coalitions, le gouvernement ferait un pas dans la bonne direction.

[Text]

The use of Crown owned or sponsored enterprises as instruments of public and national policy should be reassessed and, if deemed necessary, totally separated from commercial responsibilities. In areas where the government feels it must intervene to provide transportation services in the public interest, the provision of those services should be open to competition and not thrust solely upon Crown corporations.

Crown corporations must have the 'freedom to manage' in order to improve organizational efficiency. Requirements to provide exemplary services, employment and purchasing practices should not burden Crown corporations in a way that is unfair or discriminatory in comparison to their competitors. Access to a freer transportation market in Canada must also be accomplished by freedom to lower transportation costs. This would be accomplished through intramodal and intermodal competition together with the unencumbering and commercialization of Crown corporations.

Minimum compensatory rates: The CCPA has recommended the elimination of section 276 of the Railway Act. The CCPA believes that development rates should be permitted so long as they do not take the form of predatory pricing. If the existing combines legislation is not considered sufficient or appropriate to discourage predatory pricing then a separate anti-competitive section in the legislation resulting from *Freedom to Move* may be required so that unfair transportation pricing is subject to an appeal provision.

I would like to close with just a few comments about timing and continuity of transportation regulatory reform.

Freedom to Move represents an economic reform imperative for Canada that must be pursued expeditiously to allow Canadians to compete more effectively in continental and offshore markets. We have encouraged the Minister to progress quickly as time is of the essence.

We feel it is very important that legislation which mirrors *Freedom to Move* should be concurrently developed by the provinces that have railroads under provincial jurisdiction.

It should also be noted that there is growing concern within the CCPA membership that reform of interprovincial, intraprovincial and extraprovincial economic trucking regulations are not proceeding aggressively or expeditiously enough to keep pace with the real initiatives outlined in *Freedom to Move*. These reforms should be expedited.

• 1545

We would be pleased to attempt to answer any questions you may have regarding the CCPA's views on *Freedom to Move*.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Sandford. That was fortunately a short brief, and your overview most likely could not have been any shorter because you did provide us with a longer brief earlier and that was circulated even earlier.

[Translation]

Le recours à des sociétés nationales ou parrainées par l'état en tant qu'instruments de politique publique et nationale devrait être réévalué et, au besoin, séparé complètement des responsabilités commerciales de celles-ci. En effet, lorsque le gouvernement estime qu'il doit intervenir pour offrir des services de transport qui répondent aux besoins public, ces services devraient être soumis à la concurrence et ne devraient pas être fournis uniquement par les Sociétés de la Couronne.

Celles-ci doivent avoir toute liberté de gestion afin d'améliorer le rendement de leur organisation. Ainsi, on ne devrait pas exiger d'elles qu'elles fournissent des services exemplaires ni qu'elles suivent des pratiques d'emploi et d'achat qui seraient injustes ou discriminatoires à leur égard, par rapport à leurs concurrents. L'accès au Canada à un marché du transport plus libre doit s'accompagner de la possibilité de réduire les coûts de transport en toute liberté, par la concurrence intra et intermodale, de même que par le dégrèvement et la commercialisation des Sociétés de la Couronne.

Tarifs compensatoires minimaux: notre association recommande l'élimination de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer, car elle croit que l'établissement des tarifs devrait être permis dans la mesure où il n'y a pas fixation déloyale des prix. Si la loi anticoalition actuelle ne suffit pas pour empêcher la fixation déloyale des prix, il faudrait peut-être que la loi découlant du document *Aller sans entraves* prévoit un article distinct qui permette d'interjeter appel dans le cas de prix déloyaux dans le domaine de transports.

Pour terminer, quelques observations au sujet du calendrier de la réforme de la réglementation en matière de transport et de sa continuité.

Aller sans entraves représente une réforme économique pour le Canada qu'il faut pousser de façon impérieuse afin que les Canadiens puissent concurrencer plus efficacement sur les marchés du continent et d'outre-mer. Nous avons encouragé le ministre à faire mousser cette réforme le plus rapidement possible, puisque tout retard pourrait être nuisible.

En outre, il est urgent que les provinces qui ont compétence en matière de chemins de fer élaborent de leur côté une loi qui reflète provincialement les propositions de *Aller sans entraves*.

Nos membres s'inquiètent également de la probabilité que la réforme des règlements économiques interprovinciaux, intraprovinciaux et extraprovinciaux en matière de camionnage ne suivent pas aussi rapidement ni aussi fermement les initiatives proposées dans *Aller sans entraves*. Ces réformes devraient être entreprises de façon expéditive.

Nous serons heureux de répondre à vos questions au sujet de la position de notre association en ce qui concerne *Aller sans entraves*.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sandford. Votre déclaration était aussi brève que possible, étant donné que vous nous avez fait parvenir plus tôt un mémoire beaucoup plus détaillé que nous avons fait circuler.

[Texte]

I call upon Mr. Benjamin as the first examiner. We have five witnesses this afternoon, and colleagues, and I am hoping we may be through this part of the exercise by 6 p.m.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman and gentlemen, you talk about the improvements of railway efficiencies as long as safety is not compromised, and then you feel that standards of safety performance should be legislated but the mechanisms of how safety standards are achieved should be left to the innovated devices of the carriers. Have you ever worked on a railroad or for a trucking company?

Mr. Goffin: I have not. I am not sure if Mr. Sandford has.

Mr. Sandford: I have not been employed by a carrier.

Mr. Goffin: However, I might point out that this concept is something we are very familiar with in our industry; in fact, it is something we asked for ourselves in occupational health and safety legislation and it is something that the regulators in those areas, I think, are comfortable with, too. For example, in the occupational health and safety area, which I think mirrors what the railways have asked for, we asked the regulators to set a standard of safety, perhaps a workplace exposure limit, and give us some guidelines on how to meet that. But do not put us in a strait-jacket on how we have to meet that limit. If you do that, you will probably force us into inefficient means to achieve that. I think you will find it is something that works well in the occupational health and safety area, and it is nothing new.

Mr. Benjamin: I am not talking about safety boots and steel helmets; I am talking about railway cars and aircraft and ships, trucks and trailers. Surely your association must be aware that about 6,000 tankcars had to be ordered off the tracks because they were unsafe, because it had been left to the tender mercies of the railroads to decide how safe their equipment was. Surely you are aware of the total inadequacy of inspection services and enforcement of the present regulations, let alone any new ones. We get assurances from the government that there will be no compromise on safety, and leave it to the carriers to do it. Now, do you really believe they are not going to cut corners in the face of fierce competition and rate cutting and what not, that they are not going to cut every corner they can? Do you believe they are not going to do that?

Mr. Sandford: I do not think that in fact is the question, and that may have misdirected your response. First of all, what people are saying is that there must be regulations for safety, and no one is suggesting that those regulations be compromised in any way whatsoever. In fact, responsible industries will go a long way towards being self-regulated. Members of the Canadian Chemical Producers' Association are obligated, as part of their membership, to adopt responsible care provisions, which we hold very seriously in respect to overall safety performance.

[Traduction]

M. Benjamin sera le premier intervenant. Comme nous recevons cinq groupes de témoins cet après-midi, j'espère que nous pourrions lever la séance à dix-huit heures.

M. Benjamin: Monsieur le président, messieurs les témoins, vous parlez d'abord d'améliorer le rendement des chemins de fer, sans que la sécurité en souffre pour autant; vous poursuivrez ensuite en nous demandant de légiférer ces normes de sécurité, mais de laisser à l'esprit d'initiative des transporteurs la mise en vigueur de ces mécanismes de sécurité. Avez-vous déjà travaillé pour une compagnie de chemin de fer ou une compagnie de camionnage?

M. Goffin: Moi, Non. Quant à M. Sandford, je l'ignore.

M. Sandford: Je n'ai jamais été à l'emploi d'un transporteur.

M. Goffin: Permettez-moi de vous faire remarquer que cette notion est bien connue de notre industrie; en fait, nous avons demandé nous-mêmes d'être assujettis à la Loi sur la santé et la sécurité au travail, et il semble que les organes de réglementation soient eux aussi tout à fait en faveur de cette idée. Dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail, par exemple, domaine qui reflète bien les demandes des chemins de fer, nous avons demandé nous-mêmes aux organes de réglementation de fixer des normes de sécurité, comme par exemple la limite d'exposition sur les lieux du travail, et de nous donner des lignes directrices sur la meilleure façon pour nous de les respecter. Mais, de grâce, ne nous liez pas les mains en nous imposant la façon de respecter ces limites, ce qui nous forcerait peut-être à adopter des moyens inefficaces pour y arriver. Les normes de santé et de sécurité au travail, voyez-vous, donnent de très bons résultats, et il n'y a rien de nouveau à cela.

M. Benjamin: Je ne parle pas de bottes et de casques de sécurité; je parle de wagons, d'avions, de navires, de camions et de remorques. Votre association sait sans nul doute que quelque 6,000 wagons réservoirs ont été retirés des voies ferrées, pour raison sécurité, tout simplement parce qu'il revenait aux compagnies de chemins de fer elles-mêmes de décider si leur équipement était sécuritaire ou non. Vous êtes certainement au courant de la piètre qualité des services d'inspection et de la mauvaise application des règlements actuels, sans parler des nouveaux règlements. Le gouvernement nous assure qu'il ne fera aucun compromis en matière de sécurité, mais qu'il en laissera l'application aux transporteurs eux-mêmes. Comment pouvez-vous être réellement convaincus que ces derniers ne chercheront pas à contourner les règlements devant une concurrence trop vive ou devant une diminution des tarifs? Comment pouvez-vous en être sûrs?

M. Sandford: Je pense que vous avez mal compris la question, ce qui explique sans doute votre réaction. Tout d'abord, nous exigeons tous l'instauration de règlements en matière de sécurité, et personne ne songerait à faire quelque compromis que ce soit. En fait, les industries sérieuses feront tout pour s'auto-réglementer. Les membres de l'association canadienne des fabricants de produits chimiques sont obligés, en tant que membres de l'association, d'adopter des dispositions sérieuses de sécurité et de soins, dispositions avec lesquelles nous refusons de transiger en ce qui concerne le rendement général de la sécurité.

[Text]

As far as the railways are concerned with respect to the movement of chemicals, obviously many of the chemicals that are moved in Canada are moved in tankcars, and those tankcars are subject to the regulation of the industry because the railway is not in a situation to provide tankcars; they only provide non-specialty equipment.

So I would say the safety record of the industry will stand for itself. We try very hard to move toward self-regulation and we try very hard not to suggest that regulations be compromised. Under the new dangerous goods regulations that currently exist in Canada, the CCPA has been instrumental in the development of those regulations and has successfully implemented them. We are not suggesting in any way that the government stop or reduce the actual monitoring of how well those regulations are being enforced; in fact, we want those regulations enforced as much as everyone and we want them enforced uniformly across the industry.

Mr. Benjamin: You would support a substantial upgrading in the number of qualified experienced inspectors in each mode of transportation, and of course, they would be responsible for enforcement, not the carriers.

Mr. Sandford: ... enforcement whatsoever. In fact, if people want to enforce the regulations, let us do it; let us see who is meeting them, and let us ensure the people are for the safety of the public.

• 1550

Mr. Benjamin: —an argument with \$10 million or \$20 million extra in the estimates next spring for ... They asked for 38 more inspectors and got six or eight. They are desperately short in every mode of transportation, so you would go along with that, even though it means you might have to pay a few bucks more taxes?

Mr. Sandford: As a Canadian and as a member of the chemical industry, I say the regulations are there. Hopefully, industry will meet them on a voluntary basis such that when they are audited with respect to them, they will meet them and if they do not, they are responsible for the penalties associated with that. But if the Government of Canada feels they need to inspect more frequently to insure they have a better feeling for how well it is being done, then that is fine, I think; we are willing to accept that audit.

Mr. Benjamin: You feel in the present regime, we do not need more inspectors? You do not need more inspection?

Mr. Sandford: I am not in a position to really make a comment as to the number of inspectors we have, relative to what needs to be inspected. I am saying the rules are out there, we are trying very hard to reach them and I am sure if anyone wants to audit us on that, we are willing to accept the results of that audit.

Mr. Goffin: I think with the implementation of the Transportation of Dangerous Goods Regulations, the number of inspectors is being increased and it is something we would like to see justified and the estimates put forward by Transport

[Translation]

En ce qui concerne le transport des produits chimiques par chemin de fer, il est évident que la plupart de ces produits sont transportés dans des wagons citernes; or, au Canada, ces derniers sont assujettis aux règlements que s'impose notre propre industrie, étant donné que les chemins de fer ne sont pas en mesure de fournir ces réservoirs puisqu'ils ne fournissent que l'équipement non spécialisé.

Or, notre dossier de sécurité parle de lui-même. Nous tentons le plus possible de nous réglementer nous-mêmes, sans faire de compromis. Notre association a d'ailleurs participé activement à l'élaboration des nouveaux règlements régissant le transport des marchandises dangereuses au Canada, et les a mis en vigueur avec succès. Il n'est pas question de demander au gouvernement de cesser sa surveillance de l'application des règlements ni de la réduire; en fait, nous voulons tout autant que n'importe qui que ces règlements soient appliqués uniformément dans tout notre secteur.

M. Benjamin: Seriez-vous en faveur d'une augmentation substantielle du nombre d'inspecteurs qualifiés dans chaque mode de transport? Bien sûr, ce seraient eux qui s'occuperaient de l'application des règlements, pas les transporteurs.

M. Sandford: ... de l'application des règlements. Si nos membres veulent appliquer eux-mêmes les règlements, qu'on les laisse; qu'on laisse aussi notre association constater qui respecte les règlements et prouver que nos membres visent eux aussi la sécurité du public.

M. Benjamin: ... un crédit supplémentaire de 10 ou 20 millions de dollars pour le printemps prochain ... Ils avaient demandé 38 inspecteurs supplémentaires et n'en ont eu que six ou huit. Ils souffrent d'une grave pénurie, pour tous les modes de transports, mais vous seriez prêts à accepter cela, même si vos taxes augmentaient d'autant?

M. Sandford: En tant que Canadien et en tant que représentant de l'industrie des produits chimiques, j'espère que nos membres respecteront volontairement ces règlements, faute de quoi, ils devront en subir les conséquences. Cependant, si le gouvernement du Canada juge bon d'imposer des inspections plus fréquentes, afin de mieux savoir ce qui se passe, je n'ai rien à redire à cela, et nous sommes prêts à accepter ces vérifications.

M. Benjamin: Vous estimez qu'actuellement nous n'avons pas besoin d'inspecteurs supplémentaires?

M. Sandford: Je ne suis pas en mesure de vous dire si le nombre actuel d'inspecteurs est suffisant ou non par rapport aux besoins. Je dis simplement que des règlements ont été établis et que nous faisons tout notre possible pour les respecter, de sorte que nous sommes prêts à accepter les résultats d'une vérification éventuelle.

M. Goffin: Je crois qu'avec l'entrée en vigueur des règlements sur le transport des produits dangereux, le nombre d'inspecteurs va être augmenté; nous aimerions que cette augmentation soit justifiée dans les budgets du ministère des

[Texte]

Canada or the CTC. If they are justified, that is something we can accept.

Mr. Benjamin: When you are talking about Crown corporations in competitive markets, you want to be ensured that Crown and private transportation companies are competing on an equitable commercial and financial basis.

Surely you are aware that both CN and CP, Air Canada, CP Air use the same accounting methods, use the same financing techniques. Neither of the two Crown corporations has had any access to government funds for over eight years. They have been told as a matter of government policy—and it is still in place—they have to generate their own resources and they have to compete and they have to make money. Are they not competing on an equitable commercial and financial basis?

The Chairman: I am sorry, Mr. Benjamin, you were not here in the witness room yesterday when Terra Nova and CN for the Newfoundland government and other Newfoundland witnesses came very strong on whether CN was competing or not on an equitable basis. But you put your question, which is your historic . . .

Mr. Benjamin: That is right.

The Chairman: —question, but you never let the witness . . .

Mr. Benjamin: I do not know what the editorial comment is for.

The Chairman: You never let the witness know that CN, as you well know—which is why your question is misleading—it has recapitalized three times, twice in your term. One term is while you have been a member.

Mr. Benjamin: For the last eight years.

The Chairman: Oh the last . . . !

Mr. Benjamin: They have had to operate exactly the same as CP and . . .

The Chairman: They have built it up and then they come to government.

Mr. Benjamin: —you know that. You know that. Anyway, your editorial comment was not requested, asked for or needed!

The Chairman: I never find where your question, or your historical question in this case, helps—

Mr. Benjamin: That is not your problem.

The Chairman: Well I just . . .

Mr. Benjamin: I am using up the time I am allotted in the way I see fit. Thank you.

The Chairman: Well, you are usually more fit than this.

Mr. Benjamin: Now, what about your assertion . . . It is implied in your paper that there is not competition on an equitable commercial and financial basis in light of what has been going on for the last number of years.

Mr. Sandford: Well, Mr. Benjamin, I think what we are trying to say is that people who are going to compete in the marketplace should compete on an equitable basis. It is not up

[Traduction]

transports ou de la CCT. Si cette augmentation est justifiée, nous sommes prêts à l'accepter.

M. Benjamin: Au sujet des sociétés d'État desservant un marché concurrentiel, vous estimez qu'elles devraient être considérées sur le même pied que les sociétés de transport privées sur les plans commercial et financier.

Vous savez sans doute que le CN, le CP, Air Canada et CP Air utilisent les mêmes méthodes de comptabilité et les mêmes techniques de financement. Aucune des deux sociétés d'État n'a reçu de fonds du gouvernement depuis plus de huit ans, car celui-ci les a obligées, et les oblige encore, à s'autofinancer et à faire face à la concurrence pour être rentable. Elles sont donc traitées sur un pied d'égalité, ne croyez-vous pas?

Le président: Je m'excuse, monsieur Benjamin, mais vous n'étiez pas là hier lorsque des représentants de Terre-Neuve nous ont démontré avec véhémence que le CN bénéficiait davantage face à ces concurrents. Vous revenez toujours sur cette question . . .

M. Benjamin: C'est exact.

Le président: . . . mais vous ne laissez jamais le témoin . . .

M. Benjamin: Je ne comprend toujours pas à qui s'adresse ces observations.

Le président: Vous vous gardez bien de dire au témoin que, depuis que vous êtes député, le CN a procédé à trois refontes de capital, ou deux, je ne sais plus.

M. Benjamin: Depuis huit ans.

Le président: La dernière . . . !

M. Benjamin: Le CN a été assujéti aux mêmes règlements et aux mêmes contraintes que le CP . . .

Le président: Le CN accumule et, ensuite, il s'adresse au gouvernement.

M. Benjamin: . . . vous le savez parfaitement. Par conséquent, vos observations sont tout à fait intempestives!

Le président: Je n'arrive jamais à comprendre en quoi ce genre de questions contribue . . .

M. Benjamin: Ce n'est pas votre problème.

Le président: Je voulais simplement . . .

M. Benjamin: J'utilise le temps qui m'est alloué de la façon qui me paraît la meilleure. Merci.

Le président: Généralement, vous êtes meilleur que cela.

M. Benjamin: Revenons-en à ce que vous disiez . . . Selon votre mémoire, la concurrence n'est pas équitable sur les plans commercial et financier et ce, depuis plusieurs années.

M. Sandford: Monsieur Benjamin, nous estimons tout simplement que ceux qui veulent faire face à la concurrence devrait le faire sur une base équitable. Ce n'est pas à notre

[Text]

to the Canadian Chemical Producers' Association to do a financial analysis to determine whether or not that is in fact the case.

All we are saying is, in a free market, that should be the situation if other railways take the position that there are—in fact, presented evidence to the position that there is a difficulty there. We are only asking from our viewpoint, as people who are in the marketplace, to try and put these people on an equitable basis so there is no concern in that particular area.

I might add at the same time, Mr. Benjamin, we have tried very hard also to look at it from CN's perspective. I think CN could put forward some fairly significant arguments that they are overencumbered with respect to their competition, who are not obligated to provide many of the services or provide exemplary services that they are.

We have tried in our position to put forward a fairly balanced view that from one railway's perspective, obviously, and from ours, there should be an equitable situation for the financial positioning of those companies. But on the other hand, those companies under Crown corporations should not be encumbered in a way which disadvantages them from being able to compete in the marketplace. So we tried to present a balanced argument.

Mr. Benjamin: Does your association have any evidence of any unfair commercial or financial advantage that either the public or the private corporation, railway or airline has? Do you have any evidence you can give us?

• 1555

Mr. Sandford: No, I do not think we are in a position to provide you with specific evidence, and the reason for that is we have not undertaken to develop it.

Mr. Belsher: I notice in your briefs that the trucking industry is very important to the movement of chemicals. That is in the brief you mailed in. Then in your paper today you also say you do not see interprovincial differences disappearing fast enough. Do you think in our act we should be trying to take back the licensing, or recouping the power, that was given to the provinces a few years ago, for this very reason?

Mr. Sandford: I would say first of all that we are in a continental business. We are looking for equity between the modes. We are a bit perplexed and concerned that the trucking industry has not accepted that this is the way it is happening in most areas in North America; that deregulation has taken place. My concern is the speed with which they are embarking on trying to deregulate their industry in such a way that it does not put them into competitive disadvantage with the railways. That is the real concern we have.

So we would say whatever action is needed should be taken to expedite the regulatory reform of the trucking sector in the same way as has been outlined in *Freedom to Move*. If that requires that the jurisdiction be changed back to the federal domain, such that those things could be done, I would hope it

[Translation]

Association de faire les analyses nécessaires pour déterminer si c'est le cas ou non.

Nous prétendons tout simplement que, dans un système de libre concurrence, tous les protagonistes devraient être assujettis aux mêmes contraintes. Nous vous demandons tout simplement de faire en sorte que ces sociétés de chemin de fer n'aient pas un traitement de faveur.

Nous avons par ailleurs essayé de comprendre la situation du CN; cette société prétend notamment que ces concurrents ne sont pas obligés d'assurer les nombreux services qu'elle est obligé de fournir, et ce, selon des normes rigoureuses.

Dans notre mémoire, nous avons essayé de trouver un juste équilibre entre les arguments de la société de chemin de fer et les nôtres, et nous estimons qu'un tel équilibre devrait se refléter dans la situation financière de ces sociétés. Par ailleurs, cependant, les sociétés d'État ne devraient pas être assujetties à des contraintes qui les désavantagent face à leurs concurrents. Nous avons donc essayé de trouver un juste équilibre.

M. Benjamin: Votre association fournit-elle la preuve d'avantages commerciaux ou financiers injustes que détiendraient des sociétés publiques ou privées, que ce soit des sociétés de chemin de fer ou des compagnies aériennes?

M. Sandford: Non, nous ne sommes pas en mesure de vous fournir ces preuves pour la bonne raison que nous ne les avons pas cherchées.

M. Belsher: Vos mémoires nous montrent que l'industrie du camionnage joue un rôle très important dans le transport des produits chimiques. Je veux parler du mémoire que vous nous avez fait parvenir à l'avance. Dans votre document d'aujourd'hui, vous dites également que les disparités interprovinciales ne disparaissent pas assez vite. Devrions-nous, dans notre projet de loi, essayer de reprendre le contrôle de l'octroi des permis, contrôle qui avait été transféré aux provinces il y a quelques années, justement pour cette raison?

M. Sandford: Permettez-moi de vous dire tout d'abord que notre branche d'activités s'étend à tout le continent nord-américain. Nous recherchons donc une certaine équité entre les différents modes de transport. Nous sommes un peu surpris que l'industrie du camionnage n'ait pas encore accepté cet état de chose, à savoir la déréglementation, étant donné que ce processus est en cours aux États-Unis. Je ne voudrais pas que l'industrie du camionnage entreprenne sa déréglementation à un rythme tel qu'elle se retrouvera dans une mauvaise position pour faire face à la concurrence des chemins de fer.

Donc, quelles que soient les mesures qui seront prises, il faut avant tout accélérer le processus de réglementation du secteur du camionnage, ainsi que le prévoit le document intitulé «Aller sans entraves». S'il faut pour cela que le gouvernement fédéral en récupère la responsabilité, il serait souhaitable que cela se

[Texte]

would be done through a consultative, collaborative process. But if it cannot, then we would encourage you to take those steps.

Mr. Belsher: I notice you do touch on the confidential contract, but you are not sure that is going to be a sufficient means of generating true competitiveness in the rail situation. Yet the truckers are telling us, hey, do not let them do that, because they are going to gobble us up. So we are hearing from two different sides. Where does your industry fit in on that?

Mr. Sandford: First of all, we feel confidentiality overall, whether it be in rail or truck, is very important. It happens in the free marketplace in the vast majority of cases. This is only one of the few instances where it does not take place. There is overwhelming evidence that that is a normal business practice; not to be pushing your commercial transactions with your customers.

So I would say we support confidentiality. We say it is extremely important. We have tried to put that forward in the form of a number of examples, because we feel that in the marketplace, where everyone's transaction is published, it actually inhibits the innovative alternatives that can be developed; and we have examples to illustrate that.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Gentlemen, we have travelled across Canada and we have had many pros and cons on *Freedom to Move*. I would like to throw out a statement, and I would just ask you to comment on it.

It has been said that perhaps *Freedom to Move*—increased competition—is good for central Canada, and the extremities of the country will be the big payers in the long run. Secondly, it has been stated that perhaps we are moving too fast on *Freedom to Move*. Could you give us your comments, since you are based in central Canada, on what you think the effects of *Freedom to Move* could be in the extremities, either east or west?

Mr. Sandford: That is an excellent question. I know as a Canadian you have to be concerned about certain areas of the country that do not have the population density that others do. On the other hand, I would say that in North America in general that has not proven to be the case; that isolated areas would necessarily result in less service. Usually what happens is you have different service, and that certainly has been the case in the United States in the airline industry, for example, where entrepreneurs come in and actually fill a need if it exists.

If there are situations where you have a public interest at stake, the point we are trying to make is that should be addressed by the Canadian people. The key thing is to ensure that it is done in such a way that it does not result in heavy cross-subsidization and cause encumbrances on other parts of the industry.

So I do agree we may have to address certain regional disparities in the way we approach subsidization because of particular political issues. But let us clearly separate those from the commercial aspects of how we conduct business,

[Traduction]

fasse avec les consultations nécessaires, mais si cela n'est pas possible, nous vous encourageons de toute façon à prendre ces mesures.

M. Belsher: Vous avez parlé du contrat confidentiel, mais vous n'êtes pas sûr que cela suffise à intensifier la concurrence en ce qui concerne les transports par voie ferrée. Les camionneurs nous disent pourtant de ne pas laisser faire ces sociétés de chemins de fer, car elles risquent de les absorber. Nous avons donc deux sons de cloche. Qu'en pensez-vous, vous?

M. Sandford: Nous estimons que le principe du contrat confidentiel, que ce soit dans les chemins de fer ou dans le camionnage, est extrêmement important. C'est un phénomène très fréquent, dans une situation de libre concurrence. Vous avez parlé de l'un des rares cas où cela ne se produit pas. Tout nous porte à croire qu'il s'agit là d'une pratique commerciale tout à fait normale, car il ne faut pas divulguer toutes vos transactions à vos clients.

Nous appuyons donc le principe du contrat confidentiel, car nous l'estimons extrêmement important. Nous vous le prouvons par toute une série d'exemples, car en nous obligeant à divulguer toutes les transactions, on étoufferait notre capacité de trouver d'autres options innovatrices. Nous avons des exemples pour le prouver.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Messieurs, nous avons voyagé dans tout le Canada et avons entendu beaucoup d'arguments pour et contre le document intitulé «Aller sans entraves». Que pensez-vous de ce qui suit?

D'aucuns prétendent que «Aller sans entraves», qui va accroître la concurrence, va profiter aux régions du centre du Canada, au détriment, à la longue, des extrémités du pays. Certains affirment d'autre part que nous allons trop vite. Étant donné que vous venez du centre du Canada, quelles conséquences «Aller sans entraves» aura à votre avis sur les régions extrêmes du pays, que ce soit l'est ou l'ouest?

M. Sandford: C'est une question très judicieuse. En tant que Canadiens, nous devons nous intéresser aux régions du pays dont la population est moins dense qu'ailleurs. Par ailleurs, l'expérience nous montre qu'en Amérique du Nord, les régions isolées ne sont pas nécessairement lésées au niveau des services. Généralement, on leur offre un service différent, et c'est ce qui se passe aux États-Unis dans le secteur des transports aériens, par exemple, où des compagnies sont prêtes à répondre aux besoins existants.

Si, dans certains cas, l'intérêt public est en jeu, il faut que les responsables interviennent, mais pas à coups de subventions considérables qui nuisent aux autres secteurs de l'industrie.

Donc, ces disparités régionales, lorsqu'elles existent, peuvent être atténuées grâce à des subventions. Mais il faut nettement distinguer ces cas-là des situations commerciales ordinaires, car sinon, nous risquons de nous retrouver dans une situation

[Text]

because if we do not, we run the risk of running into a situation where we have some fairly uneconomic industries as a result of how we over-encumber them.

• 1600

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much Mr. Chairman.

Mr. Reid: There are two comments which raise the question in my mind. First, you point out that you are in the continental business, and I am cognizant of the fact that you describe yourselves as Canadian chemical producers. And then on the first page you indicate that pricing is predicated by Gulf Coast clearing prices, whatever. This leads me to believe that much of your chemicals may be produced for transportation delivery from somewhere in the Gulf Coast area to a destination point. Would that then lead you to the use of a more or less single carrier from the Gulf Coast originating point to destination?

Mr. Sandford: Mr. Reid, again this is very important concept to understand. I think it is an excellent question, because most people do not understand the importance of the Gulf Coast in setting chemical prices in North America. The chemical industry itself, and in fact to a large extent the energy industry, who actually result in the feedstock being used by chemical manufacturers, is a continental business. Products that move not necessarily out of the Gulf but out of Alberta, and out of petrochemical plants in the Sarnia valley, the actual price of those products is based upon the clearing house price from the Gulf.

Those products that move from the Gulf have access up into the heavily industrialized portions of the United States by a number of different methods. They can go up the Mississippi River by barge, which has to a large extent an influence on the price of other modes taken because of the low cost of marine transportation. We can actually move chemicals from the Gulf Coast as far up as Cincinnati and Huntington, Indiana, by pipeline; and of course, we can also move them by rail and by truck.

So what happens is that the products moving into the heavily industrialized areas of the United States—the chemicals—are priced based on the Gulf Coast clearing price plus transportation to that location. Therefore, since your products do not necessarily enter into Canada from the Gulf Coast, even though there are some that do, you have to end up meeting the price delivered into the marketplace from the Gulf. So all of our chemicals in North America that are primarily petrochemical based, rather than inorganic chemicals, are driven off a clearing house price in the Gulf. And that is a world trading centre, which is influenced by Rotterdam or other locations.

Mr. Reid: Do you then see, as a result of this deregulation paper process and the deregulation on the American side as well, a fewer number of carriers, or the utilization by your people of a fewer number of carriers that will transport from

[Translation]

telle que certains secteurs industriels perdront toute rentabilité à cause de notre intervention excessive.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Reid: J'aimerais faire deux observations. Tout d'abord, vous avez dit que votre branche d'activité s'étendait sur tout le continent nord-américain, mais je sais que votre association regroupe des producteurs canadiens de produits chimiques. À la première page, vous dites que les prix sont déterminés en fonction des prix de compensation sur le Golfe. Dois-je donc conclure que la majeure partie de votre production se fait dans la région du Golfe, et qu'elle est expédiée à partir de là? Dans ces conditions, faites-vous plus ou moins appel à un seul transporteur à partir du Golfe jusqu'à votre point de destination?

M. Sandford: Monsieur Reid, vous abordez une question très importante. La plupart des gens sous-estiment le rôle de la région du Golfe dans la fixation des prix des produits chimiques en Amérique du Nord. L'industrie chimique, et dans une large mesure l'industrie énergétique, dont le produit sert aux fabricants de produits chimiques, est d'envergure continentale. Le prix des produits expédiés à partir de l'Alberta et des usines pétro-chimiques de la vallée de Sarnia est calculé en fonction du prix de compensation du Golfe.

Les produits expédiés à partir du Golfe sont acheminés vers les régions très industrialisées des États-Unis, et ce, par des modes de transport différents. Ainsi, ils peuvent être transportés par péniche, le long du Mississippi, et ce mode de transport, très bon marché, infléchit considérablement les tarifs des autres modes. Nous pouvons également faire transporter les produits chimiques à partir du Golfe jusqu'à Cincinnati et Huntington, dans l'Indiana, par pipeline; bien sûr, nous pouvons également faire appel à des sociétés de chemin de fer ou à des sociétés de camionnage.

Le prix des produits chimiques acheminés vers les régions très industrialisées des États-Unis est calculé en fonction du prix de compensation sur le Golfe, auquel on ajoute les frais de transport. En conséquence, étant donné que vos produits n'entrent pas forcément au Canada à partir du Golfe, bien que ce soit le cas pour certains, vous êtes quand même obligés de respecter le prix calculé à partir du Golfe pour votre produit une fois livré. Par conséquent, tous les produits chimiques fabriqués en Amérique du Nord, essentiellement à base pétrochimique et non pas inorganique, sont vendus au prix de compensation sur le Golfe. Il s'agit là d'une bourse internationale, qui est influencée par Rotterdam et d'autres villes de ce genre.

M. Reid: Pensez-vous que la déréglementation diminuera le nombre de transporteurs ou que les membres de votre association utiliseront moins de transporteurs différents pour acheminer leurs produits à partir du Golfe jusqu'à leur lieu de

[Texte]

that Gulf point of origin to destination, perhaps even using carriers such as railway cars of your own?

Mr. Sandford: That is hard to say whether or not there will be an actual rationalization. I have heard arguments put forward by some other people I might want to quote, who have provided excellent information that indicates there would not be a major rationalization of, say, the Canadian trucking industry or the rail industry as a result of a greater intergration regulatorily between Canada and the United States.

I think one of the problems we have is the freedom to choose between different carriers, and whether that leads to rationalization, I am not sure. The evidence seems to indicate elsewhere that is not going to be the case; and there is the fact that our market is relatively small for Americans to come into Canada when you consider the size of their market. The real opportunities that exist by uniform regulatory reform is not a major influx of Americans into Canada to grab the Canadian market, it is more freeing up the opportunities for Canadians to go into the United States. You can look at companies like Trimac in Canada who have embarked upon a continental trucking strategy where Canadians are in fact buying companies in the United States to develop themselves to be more integrated on a continental basis.

Mr. Reid: A short one, and it is a rather important one to myself, Mr. Chairman.

I would have felt that the rationalization would have resulted in a greater number of American carriers, simply because they originate in the Gulf Coast area.

• 1605

I come down to my next question, which is somewhat related to the question asked by Mr. Benjamin. It is very easy for us, if we emphasize safety is not negotiable, and we are going to set a standard of safety regulation with respect to all modes of transport. These can be co-ordinated quite readily with the American aspect of safety regulations, so that they are co-ordinated and are standard. Since you make reference to it in your paper, there must have been some regulatory inequity in the first place to lead you to an expression that there should be a regulatory equity in all modes of transport. Do you see a rationalization which will result in your using one mode of transport over another? I am talking particularly by rail or by truck, and even to destination points in Canada which may not... you can change the design of your truck for that purpose, for a volume product. I am just trying to find out what modes of transport you will use and the kind of transport in the future.

Mr. Sandford: I think the question is really around a modal shift as a result of deregulation, something of that nature. As you know, we are now moving about 65% of our products by rail, about 35% by truck and about 5% by vessel. I think it depends upon whether or not the deregulation takes place at pretty close to the same time. I think there are lots of opportunities for a growth in the trucking industry, because there is

[Traduction]

destination, et même qu'ils utiliseront leurs propres wagons de chemin de fer?

M. Sandford: Il est difficile de dire dans quelle mesure la déréglementation entrainera la rationalisation des opérations. D'aucuns prétendent que la déréglementation n'entrainera pas de rationalisation d'importance, tout au moins pas dans l'industrie canadienne du camionnage ou dans les transports par voie ferrée.

Nous aurons alors la liberté de choisir entre plusieurs transporteurs, mais je ne sais pas si cela favorisera la rationalisation des opérations. Les expériences réalisées ailleurs ne semblent pas le prouver. De plus, il ne faut pas oublier que notre marché est relativement petit comparé au marché américain. Par conséquent, une déréglementation uniforme dans les deux pays n'encouragera pas les Américains à venir exploiter les marchés canadiens, mais plutôt l'inverse. Des sociétés comme Trimac, au Canada, se sont lancées dans une stratégie de camionnage à l'échelle continentale, où des Canadiens achètent des sociétés aux États-Unis pour développer et intégrer leurs activités au niveau continental.

M. Reid: Permettez-moi de poser une dernière question, monsieur le président, car c'est important pour moi.

Je croyais que la rationalisation des opérations vous aurait conduits à utiliser un plus grand nombre de transporteurs américains, simplement parce qu'ils se trouvent dans la région du Golfe.

J'en arrive maintenant à ma question suivante, qui nous ramène un peu à celle qu'a posée M. Benjamin. Nous allons bien insister sur la sécurité de tous les modes de transport, car nous estimons que cette question n'est pas négociable. Les règlements en matière de sécurité pourraient être facilement coordonnés aux règlements américains équivalents, de sorte qu'ils deviendront la norme. D'après ce que vous dites dans votre mémoire, il devait y avoir, au départ, certaines injustices sur le plan de la réglementation puisque vous en arrivez à dire que la réglementation devrait être équitable pour tous les modes de transport. Pensez-vous que la rationalisation qui en résultera vous amènera à privilégier un mode de transport par rapport à un autre? Par exemple, le chemin de fer, le camion, etc? Même pour acheminer vos produits à des lieux de destination au Canada qui ne sont peut-être pas... par exemple, vous pouvez fort bien faire construire un camion capable de transporter de grandes quantités de votre produit. Je cherche simplement à savoir quel moyen de transport vous utiliserez de préférence, après la déréglementation.

M. Sandford: Vous me demandez si la déréglementation nous amènera deux types de transporteurs. A l'heure actuelle, 65 p. 100 de nos produits sont acheminés par voie ferrée, environ 35 p. 100 par camion et 5 p. 100 par bateau. La question qui se pose, c'est de savoir si la déréglementation se fera partout à la même date. L'industrie du camionnage présente un potentiel d'expansion considérable en cas de

[Text]

lots more freedom to choose in the trucking industry, if you deregulated it. That is, at the present time, entry into the trucking industry is very difficult and therefore you do not have as many choices to make, and therefore you cannot create as many competitive alternatives. I think if you opened up the trucking industry you might see a fairly large migration toward trucking as opposed to what you currently see, because access is so difficult in the trucking industry. As far as the rail is concerned, I think you might see a reduction in the cost of rail, if you were to put together competitive mechanisms that would force the railways to remove some of their uneconomic cost infrastructures and make themselves more competitive.

I would think it would depend on the degree of regulation in each sector. I think there is lots of opportunity for the trucking industry to grow in Canada and in North America, because it seems very heavily overly regulated at the present time, at a time when it has some natural things about it that should make it more competitive. For example, they do not have to drive trucks along rail lines. In the trucking side of things, they do not have as many of the inhibitions that are in the rail industry. I would expect the trucking industry to grow if it is deregulated. As far as rail is concerned, they are going to have to embark upon some very pro-competitive initiatives to get rail costs down in Canada. That would probably be brought about more so if you were to embark upon competitive access than if you were just to embark upon competitive rate-making and confidential contracts. Competitive access is really the thing which is going to bring about a lower cost railway in Canada, because it is going to put pressure on their cost.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. I think, Mr. Mantha, you have a supplementary that may be almost relevant.

Mr. Mantha: I just want to go back to Mr. Ross, one of our members. We have talked so much about unification across the country. Where possibly there is a north and south transportation, where if we cannot get all our provinces unified, what we are talking about is trucking from the north going through all the lower part of the United States to get up into Canada and maybe come out at Windsor some place. Mr. Chairman, maybe you can answer me that. Are we going to be making strong recommendations on this for some kind of a unification? Either the federal government takes it over, or possibly the provinces could go like a fuel tax or a road tax.

The Chairman: It is a good point. I am not going to answer the question because this is what the committee is going to answer when we go behind closed doors. With the members here now—Mr. Benjamin and Mr. Angus, I want to make sure you hear this—because in view of what Mr. Mantha asked the chairman in a roundabout way, in asking the witness a question, hopefully tomorrow at 3.30 p.m. we will have one witness. We have re-organized the schedule a little. There have been many more people who wanted to be heard. We could not accept them all. There may be some problems. In any event, tomorrow afternoon at 3.30, after a witness who I think will be relatively short, I hope to have us go behind closed doors with staff and for the first time go around the table and get the views of members on that aspect, Mr. Mantha, and many

[Translation]

déréglementation, car à l'heure actuelle, il est très difficile de lancer une entreprise de camionnage, de sorte que les choix sont très limités. En conséquence, il n'y a pas beaucoup de concurrence. Avec la déréglementation, l'industrie du camionnage risque donc de se diversifier et, par conséquent, un grand nombre de producteurs se tourneront peut-être vers cette industrie par opposition aux autres modes de transport. En ce qui concerne les transports ferroviaires, il se peut que les tarifs diminuent, à condition que les mécanismes de la concurrence obligent les sociétés de chemin de fer à se débarrasser de leurs infrastructures non rentables et à devenir plus compétitives.

Tout dépend donc du niveau de réglementation que vous conserverez dans chaque secteur. L'industrie du camionnage présente un potentiel d'expansion considérable au Canada et en Amérique du Nord, car à l'heure actuelle, elle est beaucoup trop réglementée, alors que ses caractéristiques naturelles devraient en faire un mode de transport beaucoup plus compétitif. Par exemple, les camions ne sont pas obligés d'emprunter des voies ferrées. De plus, cette industrie n'est pas assujettie à autant de contraintes que les sociétés de chemin de fer. Je pense donc que la déréglementation entraînera l'expansion de l'industrie du camionnage. En ce qui concerne les transports ferroviaires, les sociétés vont devoir prendre des initiatives dynamiques pour diminuer leurs tarifs au Canada et devenir ainsi plus compétitives. Cela serait d'autant plus vrai si vous vous embarquiez dans une stratégie d'accès compétitif, plutôt que de vous limiter aux tarifs compétitifs et aux contrats confidentiels. C'est vraiment la notion d'accès compétitif qui va faire diminuer les tarifs de chemin de fer au Canada.

Le président: Merci, monsieur Reid. Je crois que vous avez une question supplémentaire, monsieur Mantha.

M. Mantha: Nous avons beaucoup parlé d'unification dans tout le pays. Il y a peut-être, dans certains cas, un trafic nord-sud, mais si nous ne réussissons pas à unifier toutes les provinces, les camions vont partir du Nord pour se rendre au Sud, aux États-Unis, et remonter ensuite au Canada, à Windsor ou ailleurs. Qu'en pensez-vous, monsieur le président? Allons-nous faire de vigoureuses recommandations en vue de l'unification? Le gouvernement fédéral pourrait en assumer la responsabilité, à moins que les provinces n'imposent une taxe sur le carburant ou sur les routes.

Le président: C'est une remarque judicieuse, mais je ne veux pas répondre à cette question car c'est justement ce qu'il nous faudra décider tous ensemble, à huis-clos. À ce propos, j'aimerais vous signaler à tous, messieurs Benjamin et Angus, puisque M. Mantha m'en donne l'occasion, que demain après-midi nous n'avons qu'un témoin à 15 h 30. Nous avons remanié un peu notre programme. Nous ne pouvions pas accepter d'entendre tous ceux qui voulaient comparaître, il y a eu des petits problèmes. Quoi qu'il en soit, demain après-midi, nous n'aurons qu'un témoin, ce qui ne devrait pas prendre beaucoup de temps. Après quoi, nous pourrions nous réunir à huis-clos avec notre personnel et, pour la première fois, nous aurons ainsi l'occasion de dire chacun ce que nous pensons des

[Texte]

other aspects of all the issues we have heard since we have been seized of this matter.

• 1610

For Monday night, the intent is, if it can be firmed up—and I think it can be—that with Mr. Keith Thompson we will ask him questions as to what would be the implications if we went this way or that way. Then on Tuesday, and this is something the Chair will take direction from the members on, to lay before the members—not go through the steering committee procedures, but to lay before the members—on Tuesday, in camera, the first draft report and again go around the table. It may be after that discussion, which would be rather intensive—this will all be with staff—that then we revert to a steering committee situation if that seems feasible. That is sort of the rough game plan, with the intent of reporting this out on Friday.

Now, that is sort of internal business, but I did not think, Mr. Mantha, your question was going to give me the opportunity to say it. I was going to wait until in between witnesses.

Mr. Benjamin: [*Inaudible—Editor*]

The Chairman: Oh, pardon me; not report it out, sorry. If we do not have our report ready to go to translation, then it is going to be physically impossible to report it out of the House on December 13; that is what I meant to say.

Anyway, those are rough parameters, which members can consider. But the important one—and really consider it for any really detailed discussion—is tomorrow afternoon at 3.30, which is very fundamental.

Mr. Mantha: I think, Mr. Chairman, you have asked that on page two, your third paragraph, basically. Is that what you are asking there, that you believe other sanctions may be necessary to implement public policy?

Mr. Sandford: I am sorry; you will have to repeat that.

Mr. Mantha: It is on page 2 in your brief.

The Chairman: I think the question . . . I may have confused you, because he started to ask the question then he asked me.

Mr. Mantha: I wanted you to put it on record, Mr. Chairman.

The Chairman: I think the question is your opinion, as an industry using trucks—whether it is 35% or 55%—as to the uniformity of the legislation whereby trucks have better access interprovincially than they presently do. This is one of Mr. Mantha's consistent questions.

Mr. Mantha: I will not ask it any more.

The Chairman: No, no, it is good to get the opinion from different witnesses . . .

Mr. Sandford: Allow me, if I could . . .

[Traduction]

différentes questions dont nous avons entendu parler depuis le début de nos audiences.

Pour lundi soir, nous avons l'intention—si cela peut être confirmé, et je crois que ça le sera—de demander à M. Thompson quelles seraient les conséquences de telle ou telle action. Puis, mardi—mais à ce propos la présidence demandera l'avis des membres—nous soumettrons directement aux membres non constitués en comité directeur, à huis clos, le premier rapport préliminaire en vue d'un tour de table. Puis, après ce débat qui devrait être assez poussé, tout le personnel sera en effet présent, nous repasserons en comité directeur si la chose nous apparaît possible. Voilà! C'est à peu près de cette façon que nous comptons procéder pour pouvoir faire rapport vendredi.

Bien sûr, cela c'est de la cuisine interne et je ne pensais pas que votre question, monsieur Mantha, me donnerait la possibilité d'aborder cet aspect. J'aurais sinon attendu d'en parler entre deux témoins.

M. Benjamin: [*Inaudible—Éditeur*].

Le président: Oh, excusez-moi! Je ne voulais pas dire faire rapport. Si notre rapport n'est pas prêt pour la traduction, alors il nous sera matériellement impossible de faire rapport à la Chambre le 13 décembre; voilà, c'est ce que je voulais dire!

Quoi qu'il en soit, je voulais vous présenter les grandes étapes de notre démarche. La plus importante—et sachez-le, celle où les débats seront le plus fouillés—interviendra demain après-midi à 15h.30.

M. Mantha: Je crois, monsieur le président, que vous avez, pour l'essentiel, déjà demandé cela au troisième paragraphe de la page 2. S'agit-il de ce que vous demandez ici; autrement dit, croyez-vous que d'autres sanctions soient nécessaires afin de garantir la mise en oeuvre d'une politique publique!

M. Sandford: Je suis désolé; vous allez devoir répéter cela.

M. Mantha: Cela se trouve en page 2 de votre mémoire.

Le président: Je crois que la question . . . En fait, j'ai peut-être semé la confusion, parce qu'il a d'abord posé sa question puis s'est adressé à moi.

M. Mantha: Je voulais que vous l'enregistriez monsieur le président.

Le président: Je crois que la question est la suivante: que pensez-vous, en tant que représentant d'une industrie qui a recours au transport par camion—que ce soit à raison de 35 p. 100 ou 55 p. 100—du projet de révision de la loi visant à faciliter les mouvements interprovinciaux pour l'industrie du camionnage. C'est la question que repose sans cesse M. Mantha.

M. Mantha: Je ne la poserai plus.

Le président: Non, non! C'est très bien d'obtenir l'avis de plusieurs témoins . . .

M. Sandford: Puis-je me permettre . . .

[Text]

The Chairman: —and compare that to the United States. We have information that once in the United States it is a heck of a lot easier to . . .

Mr. Sandford: What we want you to do is do whatever you can to expedite the deregulation of transportation in the way that was outlined for the rail mode in *Freedom to Move* such that they are brought together at the same time, if at all possible, such that we are going to put the two modes, rail and truck in this particular case, on the same playing field as quickly as practically possible. I am just concerned that the trucking industry is falling behind in their initiative to bring about a regulatory change in the way that has been proposed for the rail industry in *Freedom to Move*.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mantha. And I want to thank you, Mr. Sandford and Mr. Goffin, for appearing today. As I said to other witnesses, and I will repeat it from time to time, your brief has been given to the staff and is dissected more intimately, perhaps, than we dissected it in the oral questioning. But it certainly helped cast a focus on some of these problems we are going to have to wrestle with. So thanks very, very much for coming.

Mr. Sandford: Thank you for the opportunity.

The Chairman: I now would like to call the next witness, the Canadian Fertilizer Institute. Appearing on its behalf, I understand, is Mr. Brown, Managing Director, and Mr. George Bishop, Assistant Managing Director. You have been sitting there patiently. You have given us your brief, which is relatively short and double-spaced. Now, you can do with it what you will, highlight it or read it quickly. The more you read it, of course, the less chance we have for questions. But it is a relatively short brief and you can carry on. The overview gets us into questions earlier, that is all; but you may feel more comfortable to read it. As long as it is short, I do not mind it being read. But you know that when you read anything in a monologue you start to lose the interest of the audience, from time to time. At least as a politician, that is what we find out from time to time.

Mr. J. W. Brown (Managing Director, Canadian Fertilizer Institute): Thank you, Mr Chairman. I am just going to briefly outline what the Canadian Fertilizer Institute is. My colleague, Mr. Bishop, who works closely with our transportation committee of our member companies, is going to outline the brief.

• 1615

The Canadian Fertilizer Institute represents all the primary producers of fertilizers in Canada and many of the secondary

[Translation]

Le président: . . . En comparaison avec ce qui se fait aux États-Unis. Nous avons appris qu'une fois aux États-Unis, il était beaucoup plus facile de . . .

M. Sandford: Nous voudrions que vous fassiez votre possible pour accélérer la déréglementation du transport de la façon décrite pour les chemins de fer dans le document «Aller sans entraves», de sorte que le changement intervienne en même temps, pour autant que faire se peut, et cela pour que ces deux modes de transport se retrouvent sur un pied d'égalité dans les plus brefs délais possibles. Je m'inquiète simplement que l'industrie du camionnage tarde à déposer ses projets de modification à la réglementation, des changements qui doivent être conformes à ceux qui ont été proposés pour l'industrie du rail dans le document «Aller sans entraves».

Le président: Merci beaucoup, monsieur Mantha. Je voudrais également remercier MM. Sandford et Goffin d'avoir bien voulu déposer aujourd'hui. Comme je l'ai dit à d'autres témoins, mais je me répète de temps en temps, votre mémoire a été remis à nos collaborateurs qui vont littéralement le disséquer afin de l'examiner beaucoup plus en détails que ce que nous avons pu le faire par le jeu des questions orales. Mais ces échanges nous aurons certainement aidés à nous fixer sur certains des problèmes avec lesquels nous aurons à nous débattre. Merci mille fois.

M. Sandford: Merci de cette occasion que vous m'avez donnée . . .

Le président: Je voudrais maintenant appeler les représentants du prochain témoin, l'Institut canadien des engrais. Il s'agit, si je ne m'abuse, de M. Brown, directeur général et de M. George Bishop, directeur général adjoint. Messieurs, vous avez attendu patiemment que nous finissions et vous nous avez remis votre mémoire qui est relativement court et dactylographié à double interligne. Bien! Maintenant, votre mémoire, vous pouvez en faire ce que vous voulez . . . Vous pouvez nous en donner les grandes lignes ou le lire au complet. Bien sûr, plus vous consacrerez de temps à le lire, moins vous nous laisserez la possibilité de vous poser des questions. Mais, après tout, il s'agit d'un mémoire relativement court, alors vous pouvez procéder. Le sommaire donne lieu à des questions qui ont été soulevées plus tôt; mais vous vous sentirez peut-être plus à l'aise en le lisant au complet. Tant que ce n'est pas trop long, cela ne me dérange pas que vous le lisiez. N'oubliez pas, cependant, que lorsqu'on lit un document sur le ton du monologue, on risque de perdre l'intérêt de son audience. Du moins, c'est ce que nous, politiciens, sommes amenés à constater de temps à autres.

M. J. W. Brown (directeur général, Institut canadien des engrais): Merci, monsieur le président. Je me propose simplement de vous décrire brièvement ce qu'est l'Institut canadien des engrais. Quant à mon collègue, M. Bishop, qui travaille en relation étroite avec notre Comité des transports, composé de représentants des compagnies membres, il se livrera à un survol du mémoire.

L'Institut canadien des engrais représente tous les producteurs d'engrais primaires au Canada et de nombreux fabri-

[Texte]

manufacturers and distributors of all forms of fertilizers and related products. Our domestic sales of fertilizers for the year ending June 30, 1985, was 4.5 million tonnes, with a retail value of about \$1.3 billion. Export of fertilizer products during the same year were about 14.5 million tonnes and had an export value of \$1.7 billion. We also import substantive amounts of fertilizer products in the form of phosphate rock and finished fertilizers. These amount to about 3.5 million tonnes during the past year with a value of about \$320 million. In total, the industry currently transports about 23 million tonnes of product annually. Transportation costs represent a large part of our delivered cost, usually on the average of about 30% to 35%. In the case of potash, one of our important commodities, it is more than that.

I will turn over the balance of our presentation to Mr. Bishop.

Mr. George Bishop (Assistant Managing Director, Canadian Fertilizer Institute): Mr. Chairman and members of the committee, firstly I would like to say that we are here on short notice and because of that short notice we were unable to have a representative from our industry with us who works directly in transportation. I hope you will take that into consideration.

The Chairman: I do not know quite what you mean. You are here on short notice, but you came in after the ground rules. You came in after the deadline. Everything has been shortened. You are here because we bent the rules a little.

Mr. Bishop: Yes, it is partly our own fault.

We would like to set out what we feel should be the basic policy objectives of the reform proposals. We feel the transportation policy should be directed towards what best serves the interest of the Canadian economy as a whole, not what serves the individual interests of carriers, shippers, labour or regional factions. It should ensure that the transportation component of goods and services consumed by Canadians is provided in the most cost and resource efficient basis possible. With respect to our exports, it should also ensure that Canadian's exports enter very competitive international markets on the most cost efficient basis possible.

We feel there has been quite a change in the transportation industry in the past 25 years, particularly since 1967 when the last major transportation reform proposals were implemented. The changes in the legislation should take this into account as an example of the dramatic changes that have occurred in the transportation industry in the past 25 years. We would cite the experience of the Canadian fertilizer industry. The fertilizer industry now ships or receives over 10 times the amount of product it did 25 years ago. Three-quarters of the product is moved over long distances into or from highly priced, competitive foreign markets, mainly in the United States. The product

[Traduction]

cants et distributeurs de toutes les formes de fertilisants et de produits connexes. Au cours de l'année financière s'étant terminée de 30 juin 1985, les ventes d'engrais au Canada ont atteint 4,5 millions de tonnes, ce qui équivaut à une valeur au détail d'environ 1,3 million de dollars. Pendant la même année, nous avons exporté à peu près 14,5 millions de tonnes d'engrais, soit des ventes de 1,7 milliard de dollars. Nous importons par ailleurs des quantités importantes de produits fertilisants tels que des morceaux de phosphate et des engrais raffinés. Nous avons ainsi acheté à l'étranger environ 3,5 millions de tonnes de produits l'année dernière, et la facture s'est élevée à 320 millions de dollars approximativement. En tout, l'industrie achemine à peu près 23 millions de tonnes de produits chaque année. Les frais de transport comptent pour une part importante du prix du produit livré, soit environ 30 à 35 p. 100. Dans les cas de la potasse, qui est une de nos marchandises importantes, ce pourcentage est encore plus élevé.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Bishop.

M. George Bishop (directeur général adjoint de l'Institut canadien des engrais): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je dirai d'abord que nous n'avons pas eu beaucoup de temps pour nous préparer à cette audience; en raison de cela, nous n'avons pu nous faire accompagner d'un représentant de notre industrie qui connaît bien le secteur des transports. J'espère que vous tiendrez compte de cet aspect.

Le président: Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire. Vous n'avez pas eu beaucoup de temps pour vous préparer, certes, mais vous êtes venus après la date limite. Tous les délais ont été raccourcis. Vous êtes ici parce que nous avons accepté d'enfreindre légèrement les règlements.

M. Bishop: Oui, c'est un peu de notre faute.

Nous aimerions énoncer ce que devraient être, selon nous, les objectifs fondamentaux de la réforme. Nous pensons que la politique en matière de transport doit viser à servir le mieux possible les intérêts de l'économie canadienne dans son ensemble, et non ceux des transporteurs, des expéditeurs, des syndicats ou de telle ou telle région. Elle doit être telle que les biens et les services dont les Canadiens et Canadiennes ont besoin puissent être transportés de la façon la plus économique et la plus rentable possible. La même observation vaut pour les produits que nous exportons: vu la concurrence très vive existant sur les marchés internationaux, il faut voir à ce que ces produits soient acheminés aux tarifs les plus avantageux.

Nous pensons que l'industrie des transports a subi des changements importants au cours des 25 dernières années, et plus particulièrement depuis 1967, année où les dernières grandes réformes en matière de transport ont été mises en oeuvre. Il convient de prendre cette évolution en considération au moment de modifier les lois pertinentes; permettez-moi de citer l'exemple de l'industrie canadienne des engrais pour illustrer l'ampleur des changements qui se sont produits dans l'industrie des transports au cours des 25 dernières années. Notre industrie expédie ou reçoit maintenant des quantités de produits au moins 10 fois plus considérables qu'il y a 25 ans. Les trois quarts de ces marchandises sont acheminées sur des

[Text]

is handled largely in bulk and often in unit trains which carry one product exclusively.

Besides the nature and quantity of products shipped, the methods by which they are shipped, the transportation situation has changed dramatically. I think the Staggers Act has been mentioned to you many, many times. All I would say is that we have taken opinions from our members. A dramatic change in their feeling toward reforms that are necessary has occurred in the past two or three years. We attribute this to their experience with respect to the Staggers Act. They have found that there has been a measurable change in their relative transportation costs between what they pay in the United States and what they pay in Canada. That is the reason why they have changed their views on whether reforms are necessary in Canada.

Transportation policy with respect to railway freights... you recognize and reflect not only the past changes but also the anticipated changes. This is a very dynamic market.

• 1620

We have become increasingly dependent on international trade of our inland base resource products, such as fertilizers. The dependency is likely only to increase in the future, and we feel the transportation industry will continue to grow and mature, and that must be taken into account.

We also would feel that of course transportation policy should remain flexible. These are major reforms, we believe, that have been proposed and they will cause uncertainties for some and problems for others which cannot now be anticipated. They should be implemented in a form so that problems which may develop in the future can be addressed as expeditiously and effectively as possible in the framework of the then-present legislation.

Finally, we would suggest with respect to railway freight that policy should recognize that the only constraint in development of a transportation system that is as efficient as possible is that it be as safe as possible. According to Transport Canada, 15 million tonnes of dangerous goods are transported by the rail mode each year. The Canadian public demands and deserves a very high degree of protection from this situation.

Members of the Canadian Fertilizer Institute, based on these policy objectives, feel that they are being properly addressed in the proposals in *Freedom to Move*.

The Chairman: So your group would be in favour of *Freedom to Move*?

Mr. Bishop: Yes, we are.

The Chairman: Do you have any qualifications?

[Translation]

longues distances, à destination ou en provenance de marchés étrangers très concurrentiels où les prix sont élevés. Les États-Unis constituent le marché principal. Les marchandises sont surtout transportées en vrac, et souvent dans des trains emportant un seul produit.

La nature et les quantités des produits expédiés ont changé, mais il en va de même des méthodes employées pour l'acheminement; tout le contexte des transports a subi des modifications profondes. On a, je pense, très souvent fait allusion ici à la *Staggers Rail Act*. Je me contenterai de dire que nous avons consulté nos membres. Leur sentiment au sujet des réformes qui s'imposent a considérablement évolué au cours des deux ou trois dernières années. D'après nous, cela est dû à ce qu'ils savent de la *Staggers Act*. Ils ont constaté qu'il existe un écart très net entre les frais de transport qu'ils paient aux États-Unis et ceux qu'ils paient au Canada. Voilà pourquoi ils ont changé de point de vue quant à savoir si des réformes sont nécessaires au Canada.

Le transport ferroviaire des marchandises... vous définissez non seulement les changements passés, mais aussi ceux qui sont prévus. Il s'agit d'un marché très dynamique.

Pour ce qui est de nos ressources intérieures de base, les engrais par exemple, nous en somme venus à dépendre de plus en plus du commerce international. Cette dépendance s'accroîtra sans doute encore dans l'avenir, et nous pensons que l'industrie des transports continuera à grandir et à prendre de la maturité; il importe de tenir compte de ces éléments.

Selon nous, bien sûr, il convient que la politique en matière de transports demeure souple. Certaines des grandes réformes qui ont été proposées seront, croyons-nous, source d'incertitude pour certains, mais aussi de problèmes pour d'autres, problèmes qu'il est impossible de prévoir à l'heure actuelle. Il faudrait mettre ces réformes en oeuvre de façon à ce qu'on puisse, dans l'avenir, s'attaquer aussi rapidement et efficacement que possible dans le cadre de la législation en vigueur aux problèmes risquant de surgir.

Enfin, en ce qui concerne l'acheminement des marchandises par voie ferroviaire, nous pensons qu'au moment d'élaborer un réseau de transport qui se voudra le plus efficace possible, il faudra également viser à le rendre aussi sûr que possible. Selon Transport Canada, 15 millions de tonnes de produits dangereux sont transportées par chemin de fer chaque année. La population canadienne a le droit d'exiger d'être très bien protégée contre les risques qu'une telle situation comporte.

Les membres de l'Institut canadien des engrais pensent que les propositions contenues dans le document intitulé *Aller sans entraves* favorisent bien la réalisation des objectifs fondamentaux de la réforme.

Le président: Alors, votre groupe appuierait la teneur du document intitulé *Aller sans entraves*?

M. Bishop: Oui, c'est ça.

Le président: Souhaitez-vous apporter des nuances?

[Texte]

Mr. Bishop: We certainly have some qualifications with respect to rail freight. There are some concerns. I do not know whether you want me to get into them right now or not.

The Chairman: This is what I thought you were here for.

Mr. Bishop: Okay. We are basically in favour.

The Chairman: Another thing I would like to know is how much of your business is in Ontario and Quebec or how it is scattered across the country.

Mr. Bishop: I will let Mr. Brown answer that one. He knows more about the industry than I do.

Mr. Brown: We have two segments of our business. In terms of domestic consumption there is about 150,000 tonnes in the Maritimes, about 0.5 million tonnes in Quebec; Ontario is 1.2 million; and the Prairies and B.C. are about 2.6 million. So that gives you the split.

The Chairman: That is very good. Thanks.

Mr. Brown: Of course, on the export side, which is the most dominant side of our business, we move about 14.5 million tonnes. To offshore international markets we move about 4.7 million tonnes, and the balance of course goes to the U.S.

The Chairman: Thank you.

Mr. Bishop: You asked for some of our concerns.

The Chairman: Yes. We have your policy objectives; I would just like to know what concerns you have about the white paper, if any.

Mr. Bishop: Okay. We feel that the competition between Crown and private corporations is a very, very delicate issue. There is enhancing competition of the rail mode of course; everybody knows there are only two major corporations and they have different capital costs and infrastructures. We think the competition can be enhanced and we think the proposals are very good, but of course how it is done is a concern.

If you want me to get specific, the matter of the mandated joint line rates proposals is a concern, particularly with western bulk shippers in relation to transporter traffic. We think that is a very positive step in encouraging competition, particularly with respect to the captive shipper problem, but a potentially treacherous step if it is not followed carefully because we of course have read and considered the submission of the rails that they might lose substantial revenues. We are not in any position to comment about that, but we do understand their concerns.

[Traduction]

M. Bishop: Nous avons certainement des réserves au sujet des marchandises acheminées par chemin de fer. Des inquiétudes subsistent. Voulez-vous que j'en parle dès maintenant?

Le président: Je pensais que c'était là le motif de votre présence.

M. Bishop: Bon, très bien. Fondamentalement, notre groupe est favorable au document.

Le président: J'aimerais aussi savoir quelle est l'importance de vos transactions commerciales en Ontario et au Québec, ou quelle en est la répartition dans l'ensemble du pays.

M. Bishop: Je vais laisser la parole à M. Brown, car il connaît l'industrie mieux que moi.

M. Brown: Notre domaine d'activité comporte deux grands volets correspondant en fait aux transactions nationales et aux ventes à l'étranger. Au pays, la consommation est la suivante: 150,000 tonnes dans les Maritimes, environ 0,5 million de tonnes au Québec, 1,2 million de tonnes en Ontario, et environ 2,6 millions de tonnes dans les Prairies et en Colombie-Britannique. Voilà qui vous donne une idée assez juste à cet égard.

Le président: Très bien. Je vous remercie.

M. Brown: Pour ce qui concerne les exportations, et c'est là l'aspect dominant de nos activités, nous acheminons environ 14,5 millions de tonnes à l'étranger, soit à peu près 4,7 millions de tonnes ailleurs qu'aux États-Unis et le reste, dans ce dernier pays, évidemment.

Le président: Je vous remercie.

M. Bishop: Vous nous avez demandé d'exprimer certaines de nos inquiétudes.

Le président: Oui. Nous connaissons vos objectifs officiels; j'aimerais simplement savoir, le cas échéant, si des éléments du Livre blanc suscitent des inquiétudes chez vous.

M. Bishop: Très bien. À notre avis, la concurrence existant entre les sociétés de la Couronne et les entreprises privées constitue une question on ne peut plus délicate. Et bien sûr, nous nous demandons comment on intensifiera la concurrence dans le domaine du transport ferroviaire; tout le monde sait qu'il existe seulement deux grandes sociétés et que leurs infrastructures et leurs coûts en capitaux sont différents. D'après nous, il est possible d'accroître la concurrence; les propositions sont très bonnes, mais nous nous demandons comment on s'y prendra pour accroître effectivement la concurrence.

Si j'entre davantage dans les détails, je dirai que les propositions sur les «taux pour une voie commune» nous inquiètent, notamment quand il s'agit des expéditeurs en vrac de l'Ouest par rapport aux transporteurs. Nous pensons que c'est là une mesure qui avivra la concurrence et qui favorisera particulièrement les expéditeurs «captifs»; en revanche, les résultats risquent d'être néfastes si l'on ne suit pas de près l'évolution des choses, car nous avons bien sûr lu et analysé le mémoire des compagnies ferroviaires, mémoire où elles disent craindre des pertes de revenus importantes. Nous ne sommes

[Text]

We feel with respect to mandated joint line rates and with respect to transporter traffic, based on what was in the appendix, I believe, to the first CTC hearing on deregulation of transporter traffic, where there was some breakdown of the proportional rates which were being charged on joint hauls by Canadian and American rails, that the Canadian shippers in western Canada were being overcharged on the Canadian portion of the joint line haul; there was an unfairness there. How you address that unfairness with mandated joint line rates is a concern. It is not one we can make any specific suggestions or proposals about. We know also that it is a concern in the United States. Naturally we have some concerns for people in regional areas—some of our industry is in regional areas—about ensuring services to them; for instance, on the matter of the short-line railroads, how they will be developed. That is a concern. There are many concerns. Nevertheless, we still believe the basic thrust of the legislation is very, very positive. We have great confidence in the people that are moving this legislation along, and we feel that if there is some flexibility in the way the legislation is presented those concerns that we have will be met.

One thing I would like to say is on the matter of international trade. One of the reasons we favour this is the fact that we think it will enhance the international trade position. I do believe that is one of the terms of reference of this committee. It has substantial potential to enhance the international trade position of the Canadian economy as a whole, and particularly the Canadian fertilizer industry.

I will defer on any industry knowledge to Mr. Brown, but he just told me that the Canadian potash industry is a bit unique in that our known reserves in relation to our present rate of disappearance is that, if it were maintained, our known reserves would maintain us for 2,000 years. So we have 2,000 years of known potash reserves. We have two-thirds of the world's known reserves of potash and we supply only 25% of the world market. The brief, of course, points out that the quality of our ore is as good as ore anywhere else in the world or better—I guess we would say better from the industry's point of view—and our mines are at least as efficient. But we are supplying only 25% of the world market with 66% of the reserves, and it is all in the matter of our locational disadvantage, being inland based and far away from many of the markets we would like to access. Of course, we feel that an improved transportation system can make a dramatic improvement there.

[Translation]

[Translation]

pas en mesure de dire quoi que ce soit à ce sujet, mais nous comprenons leurs craintes.

En ce qui concerne les «taux pour une voie commune» et les transporteurs, je crois comprendre que, d'après l'annexe du compte rendu de la première séance de la CCT sur la déréglementation des transports, annexe où étaient expliqués dans une certaine mesure les tarifs proportionnels demandés par les compagnies ferroviaires canadiennes et américaines pour l'acheminement combiné des marchandises, je crois comprendre, dis-je, qu'une surcharge était imposée aux expéditeurs canadiens de l'Ouest pour la partie canadienne du trajet transfrontalier; c'est là une injustice et nous nous demandons comment vous allez y remédier. Nous n'avons aucune proposition ni recommandation précise à formuler à cet égard. Nous savons aussi que cette situation est source d'inquiétude aux États-Unis. Nous nous préoccupons évidemment des gens qui vivent dans les secteurs régionaux—une partie de notre industrie se trouve en région—car nous tenons à leur assurer les services. Nous surveillons de très près, par exemple, l'évolution des chemins de fer de petits réseaux. C'est là un de nos sujets de préoccupation, mais il y en a plusieurs autres. Quoi qu'il en soit, nous croyons que l'orientation générale de la loi est extrêmement positive. Nous accordons toute notre confiance aux personnes chargées de faire avancer le projet de loi et nous pensons que si l'on fait preuve de souplesse dans la façon de présenter la nouvelle législation, il sera tenu compte de nos préoccupations.

• 1625

J'aimerais ajouter un mot au sujet du commerce international. L'une des raisons pour lesquelles nous sommes en faveur de cette approche, c'est que nous sommes persuadés que notre position sur l'échiquier international s'en trouvera améliorée. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il s'agit là d'un aspect du mandat du Comité. Celui-ci offre d'excellentes possibilités d'améliorer la position de l'économie canadienne dans son ensemble au chapitre des échanges internationaux, notamment pour l'industrie des engrais canadiens.

Je n'irai certes pas contredire M. Brown pour tout ce qui touche à l'industrie, mais il vient de me dire que l'industrie canadienne de la potasse jouit d'une situation privilégiée du fait que nos réserves connues, compte tenu du rythme actuel de consommation, sont capables de nous soutenir pendant encore 2,000 ans. Nous disposons donc d'une réserve connue de 2,000 ans de potasse. Ce sont là les deux tiers des réserves mondiales connues et nous n'approvisionnons actuellement que 25 p. 100 du marché mondial. Le mémoire, bien sûr, rappelle que la qualité de notre potasse soutient avantageusement la comparaison avec celle de toutes les autres parties du monde—et je dirais qu'elle est supérieure du point de vue de l'industrie—alors que nos mines sont pour le moins tout aussi rentables. Mais nous n'alimentons que 25 p. 100 du marché mondial alors que nous possédons 66 p. 100 des réserves, et c'est la situation géographique qui en est la cause car ces réserves se trouvent au milieu du continent, bien loin des marchés que nous voudrions conquérir. C'est pourquoi nous sommes d'avis que l'amélioration des réseaux de transport ne pourrait être que fort avantageuse.

[Texte]

With the nitrogen fertilizer industry, we have grown. In the last 10 years we have tripled our exports. But at the same time, we have concerns because natural gas constitutes something like 70% of the cost of manufacture of nitrogen fertilizer and the natural gas market has become a lot more competitive. Natural gas pricing has been recently deregulated, as I am sure you well know, and we expect to lose—I cannot necessarily say we have lost and say it is history yet—maybe a bit of a pricing advantage that we had in obtaining our feedstock compared to our competitors. Now, to maintain that dramatic growth we have made in the export market, we are going to have to rely on a transportation system which is going to get our product to those markets more efficiently in the future.

The Chairman: Fine. Thanks very, very much, Mr. Bishop. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, on page 4 of your brief, when you talk about competition between Crown and private corporations, you suggest that Crown corporations should divest themselves of their non-transportation assets. I would like you to explain to the committee how it will help transportation; for example, for CN to get rid of their hotels.

Mr. Bishop: I will answer that perhaps a little closer to home to the fertilizer industry. I think one of the complaints some of our members have had is that the rails have gone into storage and warehousing. They have integrated into storage and warehousing. The fact that they own storage and warehouse facilities, for instance, has influenced how they want to direct the traffic flow of fertilizers. They want to direct it, of course, towards their storage and warehouse facilities.

Mr. Angus: [Technical Difficulty—Editor]

Mr. Bishop: Yes, I believe, but do not give me . . . I wish I had a transportation man here, as I mentioned before. They may, I cannot say.

• 1630

Mr. Angus: Let us assume they do. Why is it so important that just because CN is publicly owned it should not be vertically integrated, but it is okay for CP? That is the inference. You are not against integration per se; you are against integration by a Crown corporation. I would like you to explain the difference. If one is going to focus potash to their storage sheds . . . we have in Thunder Bay a CN terminal and a CP terminal for potash. I do not understand the difference.

Mr. Bishop: As for the difference between CN and CP, I cannot really make any comment on that as such. I suppose if Canadian National wanted to carry on its hotel business as having no part of that . . . I would say the non-transportation

[Traduction]

En ce qui a trait aux engrais azotés, nous avons énormément progressé. Au cours des dix dernières années, nous avons triplé nos exportations. Néanmoins, il reste encore de l'ombre au tableau du fait que le gaz naturel représente quelque 70 p. 100 du coût de fabrication des engrais azotés et que le marché du gaz naturel est devenu beaucoup plus concurrentiel. Les prix dans ce domaine ont fait l'objet récemment d'une déréglementation, comme vous le savez sans doute, et nous nous attendons à perdre—je ne peux affirmer que ce soit déjà le cas et tourner une page de l'histoire—une partie de notre avantage tarifaire attribuable au coût des matières premières par rapport à nos compétiteurs. Pour maintenir, par conséquent, la croissance spectaculaire que nous avons connue sur le marché d'exportation, il nous faudra compter sur un réseau de transport capable d'acheminer nos produits vers ces marchés de façon plus efficace que par le passé.

Le président: Très bien. Merci beaucoup, monsieur Bishop. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, à la page 4 de votre mémoire, où vous abordez la question de la concurrence entre l'État et les sociétés privées, vous proposez que les sociétés d'État se départissent de leur actif dans les domaines autres que les transports. Je voudrais que vous expliquiez au Comité comment cette mesure pourrait aider les transports, à supposer par exemple que le CN renonce à ses hôtels.

M. Bishop: Je répondrai à cette question en prenant comme exemple l'industrie des engrais, qui me touche de plus près. A maintes reprises, nos membres se sont plaints, entre autres, de ce que les chemins de fer se soient lancés dans le marché de l'entreposage. Ils ont intégré l'entreposage à leurs activités. Le fait qu'ils possèdent leurs propres installations d'entreposage n'a pas manqué d'influencer leurs décisions relatives aux mouvements du trafic des engrais. Ce qu'ils veulent, bien sûr, c'est profiter au maximum de leur infrastructure.

M. Angus: [Difficulté technique—note des rédacteurs]

M. Bishop: C'est exact, je pense, mais ne me donnez pas . . . Si au moins je pouvais me tourner vers un spécialiste des transports, comme je le disais plus tôt. C'est possible, je ne sais pas.

M. Angus: Mettons que ce soit possible. Pourquoi est-il si important que le CN ne puisse être intégré verticalement pour la simple raison qu'il s'agit d'une entreprise publique, alors que le CP en a la possibilité? C'est cela qu'on insinue. Vous n'êtes pas contre l'intégration en soi mais vous vous opposez à l'intégration d'une société d'État. Je voudrais que vous expliquiez la différence. Qu'une société ou l'autre s'emploie à acheminer la potasse vers ses propres hangars, à Thunder Bay par exemple, où le CN et le CP disposent d'un terminus d'entreposage de la potasse—je ne vois pas la différence.

M. Bishop: Pour ce qui est de la différence entre le CN et le CP, je ne suis pas en mesure d'aborder cette question comme telle. J'imagine que le CN n'est pas vraiment habilité à exploiter des hôtels, qui sont un actif connexe du transport

[Text]

assets, but the transportation-related assets, so they are just functionally transportation companies that are serving the public and not having other related interests . . .

Mr. Angus: I think you might want to go back and rework your arguments, because you cannot have it both ways. It just does not work that way.

Let me move on. In your section on international trade you show that on one hand you are geographically disadvantaged and the fact that world markets as they are . . . and it does not matter whether it is grain or potash or coal that we are . . . it is a highly competitive environment. Because the grain fields and the potash fields are located where they are in Canada, we do have to rely on transportation, and the cost . . . But do you believe rates, whether they be for rail or marine or truck, should be compensatory; that the true costs should be applied to the movement of potash from point A to point B? Or should there be a form of cross-subsidization in there?

Mr. Bishop: You are raising the matter of compensatory rates, which we understand is of course a very controversial issue. I do not want to get too much into that issue. As a matter of fact, our understanding is that the white paper proposals on compensatory rates may—and that is only an understanding—change. I think some of our members are not in disagreement with retaining the concept of compensatory rates. Of course there are arguments within that as to whether compensatory rates should be maintained with the same definition, or the definition should be changed to describe them maybe in short-run costs rather than long-term costs. I do not think we have developed a position on whether or not compensatory rates should be maintained, and if so, whether the economic definition should be changed.

Mr. Angus: What about the principle of cross-subsidization? For instance, if you have rates that are less than compensatory, that means the company moving that product has to make up the money elsewhere, which usually means higher rates for either another product on the same line or the same product at a different end of the country.

Mr. Bishop: We definitely believe, let us say, the public duties of Canadian National—I think they are referred to in the brief—should be identified and they should be adequately compensated for their . . .

Mr. Angus: I am not talking about public duties. Let us use CP as an example. If one part of their rail operation only operates at a loss, a particular section of the main line, and another part makes a profit, that profit is a subsidy to the line your potash may be going over. So the question is, do you as an association accept the principle of cross-subsidization within a particular transportation mode?

Mr. Bishop: I do not to get too controversial. I would suggest that we do represent, in many of our members, the

[Translation]

mais non du transport lui-même, car il s'agit d'une entreprise de transport au service de la population qui n'a rien à voir avec les activités connexes . . .

M. Angus: Je pense qu'il ne serait pas inutile de repenser toute l'affaire et de restructurer vos arguments, car vous ne pouvez pas gagner sur tous les plans. Ce n'est pas ainsi que cela fonctionne dans la réalité.

Je m'explique. Dans votre section sur le commerce international, vous montrez que d'un côté vous souffrez d'un désavantage géographique et que, de l'autre, les marchés mondiaux—que ce soit pour le grain, la potasse ou le charbon—sont extrêmement concurrentiels. Mais en raison même de l'emplacement des exploitations de céréales et de potasse au Canada, il nous faut compter sur les réseaux de transport, et les coûts . . . Pensez-vous que les tarifs, que ce soit pour le transport ferroviaire, maritime ou routier, devraient être compensatoires, que les coûts réels devraient être appliqués au transport de la potasse du point A jusqu'au point B? Certaines formes d'interfinancement devraient-elles, au contraire, être autorisées?

M. Bishop: Vous soulevez le problème des tarifs compensatoires, qui constitue bien sûr une question extrêmement controversée. Je ne tiens pas à m'appesantir sur cette question. À vrai dire, nous croyons comprendre que les propositions du Livre blanc en matière de tarifs compensatoires pourraient bien changer—mais nous n'avons aucune certitude à cet égard. Je pense que certains de nos membres ne s'opposent pas vraiment au maintien du concept des tarifs compensatoires. Certes, il serait possible d'entamer un débat sur le maintien des tarifs compensatoires suivant la définition actuelle ou sur l'opportunité de modifier la définition de manière à tenir compte des coûts à court terme plutôt qu'à long terme. Mais nous n'avons pas vraiment défini de prise de position au sujet du maintien des tarifs compensatoires ni même sur leur définition économique.

M. Angus: Mais que pensez-vous du principe de l'interfinancement? Par exemple, si les tarifs ne sont pas compensatoires, il faut donc que l'entreprise tenue de transporter le produit comble la différence dans un autre secteur, ce qui veut dire des tarifs plus élevés soit pour un autre produit sur la même ligne soit pour le même produit mais à un endroit différent du pays.

M. Bishop: Nous croyons fermement qu'il importe de définir clairement les devoirs du CN envers la population—je pense qu'on y fait allusion dans le mémoire—et que l'entreprise soit convenablement indemnisée pour les services rendus.

M. Angus: Je ne pensais pas aux devoirs envers la population. Prenons le CP comme exemple. Si un secteur de son exploitation ferroviaire est déficitaire, alors qu'un autre secteur est rentable, le profit réalisé dans ce deuxième secteur constitue en réalité une subvention pour la ligne de chemin de fer déficitaire, qui pourrait transporter, par exemple, votre potasse. Je vous demande donc de nous dire si votre association accepte le principe de l'interfinancement au sein d'un mode de transport donné?

M. Bishop: Je ne voudrais pas m'engager dans une controverse. Je dis simplement que nous représentons, par l'intermé-

[Texte]

interests of western Canada bulk shippers. I believe people from western Canada believe... I believe I have seen briefs from provincial governments from western Canada which suggest that they are bearing an unfair load of the total cost of the system. A lot of it is on the bulk shippers, of which the fertilizer industry is a typical example; so therefore, possibly cross-subsidization in many instances. But I think we would be opposed to an extensive amount of cross-subsidization, because bulk shippers in western Canada really then are paying the costs of providing certain services. Whether that is fair or not—I do not suppose we would think it was.

• 1635

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Mantha.

Mr. Mantha: Mr. Chairman, I have two questions. On confidential contracting, do you think there should be a third party? Would you go for a third party just to protect the rates if there is a monopoly...

Mr. Bishop: Third party intervention—do you mean whether third parties can appeal a confidential contract?

Mr. Mantha: Yes. How would you control that if you did not have it? Well, I will let you finish.

Mr. Bishop: You are asking a very specific question. We have considered it. I do not think our association has really developed a position on it. I do not think I am really free to comment. I understand what you are saying, but I cannot comment. I am sorry.

Mr. Mantha: My other one is one of... I own a golf course, and I have bought fertilizer from the States and from the Canadian side. And the reasoning for that is, I think, the better product, even though the price was high. I could, for example, do my whole golf course—for nine holes, about 4.5 tonnes. Now I have gone to this other and I have used roughly about 74 bags to 80 bags at \$24—66 pounds. So you know what I am talking about. And it is guaranteed to keep the grass green for six weeks.

They have a central pricing, no matter where you buy it, from Toronto or wherever. I have gone back to the Canadian, but I am only buying Canadian because of Canadian. But the rates went from \$24, Mr. Chairman, down to \$18. I never realized that deregulation had so much... Is that a possibility on the Canadian side if we went to deregulation?

Mr. Bishop: I will defer that to Mr. Brown to answer.

[Traduction]

diaire de la majorité de nos membres, les intérêts des expéditeurs en vrac de l'ouest du Canada. Je pense que les gens de l'ouest sont d'avis que... Je crois bien avoir eu entre les mains des mémoires émanant des gouvernements provinciaux de l'Ouest du Canada affirmant que ces derniers doivent assumer une part injuste du coût total du réseau de transports. C'est le sort, en particulier, des expéditeurs en vrac dont l'industrie des engrais constitue un exemple typique. Je suppose, par conséquent, que l'interfinancement intervient ici dans bien des cas. Mais je pense que nous devrions nous opposer à la généralisation de l'interfinancement, car les expéditeurs en vrac de l'Ouest devraient alors supporter les frais de la prestation de certains services. Je ne suis pas certain du tout que cela soit juste.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Mantha.

M. Mantha: Monsieur le président, j'ai deux questions à poser. À propos des contrats confidentiels, pensez-vous qu'il devrait y avoir une tierce partie? Croyez-vous que la présence d'une tierce partie suffise à protéger les tarifs en cas de monopole...

M. Bishop: Quand vous parlez d'intervention d'une tierce partie, voulez-vous dire que celle-ci pourrait en appeler d'un contrat confidentiel?

M. Mantha: Exactement. Comment faire autrement pour exercer un contrôle? Mais je vous laisse d'abord terminer.

M. Bishop: Votre question porte sur un point très précis. Nous avons examiné cette question et je ne pense pas que notre association ait vraiment pris position à cet égard. Je ne me sens donc pas tout à fait à l'aise pour commenter librement. Je comprends ce que vous voulez dire, mais je ne peux me permettre d'en dire plus long. Désolé.

M. Mantha: Voici ma deuxième question... Je suis propriétaire d'un terrain de golf et j'ai acheté des engrais autant du côté américain que du côté canadien. Ce que je cherche, bien sûr, c'est un produit de qualité supérieure, indépendamment des prix. Je pourrais, par exemple, traiter tout le terrain, soit neuf trous, avec environ 4.5 tonnes. Or, avec un autre fournisseur, j'ai utilisé de 74 à 80 sacs environ de 66 livres au coût de 24\$ le sac. Comprenez-vous ce à quoi je veux en venir? Et ce traitement offre la garantie d'un gazon vert pendant six semaines.

Le fait est que les tarifs sont les mêmes, peu importe où vous achetez votre produit, que ce soit à Toronto ou ailleurs. Je suis revenu aux produits canadiens, mais pour la seule raison que je suis Canadien. Car les tarifs varient, monsieur le président, de 24\$ à 18\$. Je ne m'étais jamais rendu compte de l'ampleur de l'incidence de la déréglementation... Est-il possible que la même situation se présente au Canada si nous optons pour la déréglementation?

M. Bishop: Je laisse le soin à M. Brown de répondre.

[Text]

Mr. Mantha: Would we see a lower cost per tonne? In Canada it is per tonne when I buy the fertilizer. When I did buy it in the States it was by the pound.

Mr. Brown: Fertilizers, even in the specialty areas, like golf courses and the home market, are very competitively priced. They are just like any other commodity. Certainly, I guess, it would make the Canadian industry more competitive if the freight rates were a little more competitive because such a large percentage of it is involved in transportation.

Mr. Mantha: How are your rates? Are your rates central like this other company? Say, if you ship fertilizer to the east coast or the Maritimes, or if you ship west, is it mileage that you use to figure out what the transportation cost is, or are you central pricing? Which one do you use?

Mr. Brown: Our rates are established, I guess, by mileage and distance, although it is not completely based on mileage. When you are talking about moving products from central Canada to the east coast, you are probably talking rail transportation. There are some competitive truck rates, but when you get into the longer hauls in our business, it is mainly rail rates.

Mr. Mantha: I can see where this American company is actually charging, basically, the set price for everybody. If I go to Toronto and pick up my fertilizer, it is the same price.

Mr. Brown: If you go into Toronto to pick up your fertilizer . . .

Mr. Mantha: It is 254 miles from Toronto, and I will name you the company. It is Scotts out of Marion. But if I go to Toronto to the terminal to pick it up, it is the same price there as though they shipped it to my place.

Mr. Brown: In the bulk agricultural market, which represents about 95% of our business, the turf industry, or the lawn and garden industry, is a specialty industry. Our prices are really based FOB, plus transportation.

Mr. Mantha: That is all, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Mantha. Mr. Benjamin.

• 1640

Mr. Benjamin: I do not think I heard you clearly. You made some remark about some members, as a result of the U.S. experience, changing their views regarding the Staggers Act. How did they change their views—with trepidation? Were they for or against it?

Mr. Bishop: The question has always arisen as to what is the effect of the Staggers Act on Canadian shippers. I would say they were quite reserved in their belief on whether or not there should be some similar type of change in Canada. In the last couple years, of course, they have their rates for American

[Translation]

M. Mantha: Pensez-vous que le tarif à la tonne pourrait baisser? Au Canada, c'est à la tonne qu'on achète les engrais. Aux États-Unis, au contraire, je les ai achetés à la livre.

M. Brown: Le prix des engrais, même dans des domaines spécialisés comme les terrains de golf et le marché des maisons particulières, est extrêmement concurrentiel. C'est comme pour la majorité des autres produits. Je ne doute pas un instant que l'industrie canadienne soit à même de se montrer encore plus concurrentielle si les tarifs-marchandises deviennent un peu plus compétitifs car le transport est un facteur non négligeable de l'établissement des prix.

M. Mantha: Comment établissez-vous vos tarifs? Ceux-ci sont-ils centraux comme ceux de la compagnie dont je parlais tout-à-l'heure? Par exemple, si vous expédiez des engrais sur la côte Est, dans les Maritimes, ou si vous les expédiez dans l'Ouest, prenez-vous appui sur le nombre de milles à parcourir pour calculer le prix du transport ou est-ce que vous fixez les prix de façon centralisée? Quelle méthode utilisez-vous?

M. Brown: Disons que nos tarifs sont établis en partie sur les milles ou la distance à parcourir, mais non uniquement en fonction de ce facteur. Quand on parle du transport des marchandises du centre du Canada jusque sur la côte Est, on pense le plus souvent au transport ferroviaire. Certains tarifs routiers sont concurrentiels mais, pour le transport sur de longues distances dans notre industrie, il s'agit surtout de tarifs ferroviaires.

M. Mantha: En fait, cette entreprise américaine impose, au total, un prix fixe à tout le monde. Si je vais à Toronto pour prendre livraison de mon engrais, je paie le même prix.

M. Brown: Si vous allez vous-même à Toronto pour prendre votre engrais . . .

M. Mantha: C'est à 254 milles de Toronto, et je vais vous donner le nom de la société. Il s'agit de Scotts, de Marion. Mais si je vais à Toronto au Terminus pour en prendre livraison, je paie le même prix que si l'engrais m'était expédié chez moi.

M. Brown: Sur le marché des produits agricoles en vrac, qui représente environ 95 p. 100 de notre chiffre d'affaires, l'industrie de la tourbe, ou l'industrie du gazon et du jardin est un secteur spécialisé. Nos prix sont FAB, majorés des frais de transport.

M. Mantha: C'est tout, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci, monsieur Mantha.

M. Benjamin: Je ne suis pas sûr de vous avoir compris clairement. Vous avez mentionné que certains nombres, par suite de l'expérience américaine, ont changé d'idée au sujet du *Staggers Act*. Comment ont-ils changé d'idée, avec appréhension? Est-ce qu'ils étaient pour ou contre?

M. Bishop: On s'est souvent demandé quelle était l'incidence du *Staggers Act* sur les expéditeurs canadiens. Je dirais que ceux-ci se sont montés circonspects avant de décider s'il fallait ou non adopter un changement analogue au Canada. Ces dernières années, bien sûr, ils ont établi des tarifs pour le

[Texte]

transportation and they have their rates for Canadian transportation. They have noticed the relationship between those rates. The American rates have gone down relative to the Canadian rates. They are finding they can ship in the United States relatively less expensively than they can ship in Canada. Of course, they assume they are not privy to . . .

Mr. Benjamin: You are talking about transborder traffic.

Mr. Bishop: Yes. I am talking about transborder traffic or what they pay to the Canadian rails for transportation in Canada and what they pay to the American rails for transportation in the States. Of course, they are not privy to what many of their American competitors are paying for their transportation in the States but they are assuming their American competitors are realizing the same types of rates they are getting and are basically saying they want it here.

Mr. Benjamin: Then they want the Staggers Act, or something like that in Canada.

Mr. Bishop: I would not say that. Of course, they want a different transportation system or something. They believe that the system in Canada can be made more competitive because they feel the implementation of that in the United States has had immeasurable impact on rates.

Mr. Benjamin: Well, you might be interested in getting a copy of the Consumer Federation of America Staggers Rail Act. It is called 'The Great Train Robbery'—raising Cain about the shortfalls in the Staggers Act for bulk shippers. It had to do mostly with coal but also other bulk commodities—the shippers and the receivers of bulk commodities.

Mr. Bishop: Who published that?

Mr. Benjamin: The Consumer Federation of America was the publisher. They and others are now requesting Congress to revise that legislation in about eight different ways because of what has been happening to bulk shippers and receivers by rail in the United States.

Mr. Bishop: That is not a statement on behalf of the bulk shippers though.

Mr. Benjamin: No, this is all research into what has been happening on bulk commodities for the shippers and the receivers.

Mr. Bishop: Without wanting to get into taking issue with that, I believe firmly that is not the experience of the fertilizer bulk shippers.

Mr. Benjamin: I am just suggesting you might want to . . . There have been several requests made of Congress, not only from this organization but a number of others, for some revisions to the Staggers Act because of the experience they have had.

[Traduction]

transportation aux États-Unis et des tarifs pour le transport au Canada. Ils ont suivi de près l'évolution des rapports entre ces tarifs. Ils se sont rendus compte que les tarifs de transport aux États-Unis ont baissé par comparaison avec ceux du Canada. Ils peuvent maintenant expédier des marchandises aux États-Unis à un prix relativement moins élevé qu'au Canada. Évidemment, ils ne sont pas dans le secret des dieux . . .

M. Benjamin: Vous faites allusion au trafic transfrontalier.

M. Bishop: C'est juste. Je parle de trafic transfrontalier, c'est-à-dire ce que les expéditeurs versent aux chemins de fer canadiens pour le transport au Canada et ce qu'ils paient aux chemins de fer américains pour le transport aux États-Unis. Bien sûr, ils ne sont pas dans le secret des dieux et ne savent pas exactement ce que leurs concurrents américains paient pour le transport aux États-Unis, mais ils prennent pour hypothèse que leurs concurrents américains obtiennent sensiblement les mêmes tarifs, de sorte qu'ils voudraient bénéficier de la même situation au Canada.

M. Benjamin: Ils souhaitent donc l'existence d'un *Stagger Act* au Canada, ou quelque chose d'approchant.

M. Bishop: Je n'irais pas jusque là. Mais ce qu'ils veulent, c'est une nouvelle réglementation des transports. Ils pensent qu'il serait souhaitable de rendre le système canadien plus concurrentiel car ils se sont aperçus que les tarifs aux États-Unis avaient bénéficié considérablement des nouvelles dispositions.

M. Benjamin: Peut-être seriez-vous intéressé à recevoir un exemplaire du point de vue de la Fédération américaine des consommateurs concernant le *Stagger Act*. Le document s'intitule «*The Great Train Robbery*», et constitue une mise en garde contre les effets du *Stagger Act* chez les expéditeurs en vrac. Il traite principalement de charbon mais également d'autres marchandises en vrac—ainsi que des expéditeurs et des réceptionnaires de marchandises en vrac.

M. Bishop: Qui l'a publié?

M. Benjamin: La Fédération américaine des consommateurs. Ce groupe et d'autres encore demandent actuellement au Congrès de réviser la législation sous au moins huit différents aspects à cause de ses effets néfastes sur les expéditeurs et les réceptionnaires de marchandises en vrac transportées par chemin de fer aux États-Unis.

M. Bishop: Il ne s'agit pas d'un document présenté au nom des expéditeurs en vrac.

M. Benjamin: Non, c'est tout simplement une recherche sur l'évolution du transport des marchandises en vrac dans son incidence sur les expéditeurs et les réceptionnaires.

M. Bishop: Sans vouloir monter cette question en épingle, je crois fermement que ce n'est pas là l'expérience des expéditeurs d'engrais en vrac.

M. Benjamin: Je disais tout simplement que vous auriez peut-être intérêt . . . Plusieurs autres demandes ont été présentées au Congrès, non pas uniquement par cet organisme mais par d'autres également qui, en raison de leur expérience particulière, voudraient faire réviser le *Stagger Act*.

[Text]

The Chairman: You both were talking at the same time, Mr. Benjamin. Did you hear that part of his answer? He did not want to argue with you but he said that was not in the experience of the bulk shippers as you knew it.

Mr. Benjamin: On the transporter thing then, would you agree that the Canadian carriers for international traffic, rail and truck, should be able to work on the same basis as Americans or the carriers of any other country?

Mr. Bishop: I would most definitely agree with that.

Mr. Benjamin: Would you then support some sort of a separate regime, one having to do with international traffic solely under the jurisdiction of the federal authority—I am thinking here particularly of trucking, but including trucking, rail and marine—solely under federal jurisdiction authority because we have run into a lot . . . There are 11 jurisdictions in the trucking industry and it is a jungle. They all have different regulations. They are handy. Both rail people and truckers have complained that on that crossborder traffic they are handicapped compared to U.S. carriers.

Mr. Bishop: Are you asking whether or not there should be two types of regulation—one on domestic and one on transborder?

• 1645

Mr. Benjamin: Yes, or a divided regulatory agency.

The Chairman: [Inaudible—Editor]

Mr. Bishop: I do not believe our association really has an expressed opinion on that point and any opinion I would give—I personally would be wary of two different regulatory systems. But I really cannot say that on behalf of our association, because it is not anything we have definitely canvassed with our associations.

Mr. Benjamin: I think you fellows are going to have to go back and do some more work. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Just to amplify Mr. Benjamin's general question in regard to confidential contracts—from your practical experience, do you see any merit in having some distinction between confidential contracts on border traffic and non confidential contracts on domestic traffic?

Mr. Bishop: I understand your question and . . .

The Chairman: Maybe the same answer.

Mr. Bishop: —I am going to have to give you the same answer. You mentioned from my own experience, and I do not have any.

[Translation]

Le président: Vous parliez tous les deux en même temps, monsieur Benjamin. Avez-vous entendu la dernière partie de sa réponse? Il disait qu'il ne voulait pas vous contredire mais qu'il pensait tout simplement que ce n'était pas là l'expérience des expéditeurs en vrac qu'il connaissait.

M. Benjamin: Pour en revenir à la question du transport transfrontalier, alors, êtes-vous d'avis que les transporteurs canadiens du trafic international, par rail et par camion devraient être autorisés à travailler suivant les mêmes règles que les Américains ou que les transporteurs de tout autre pays?

M. Bishop: Je serais en effet tout à fait d'accord avec cette proposition.

M. Benjamin: Seriez-vous alors en faveur d'une sorte de régime distinct, portant sur le trafic international relevant uniquement de la compétence fédérale—je pense ici en particulier à l'industrie du camionnage, mais cela pourrait également inclure le transport ferroviaire et maritime—on est contraint de réglementer au niveau fédéral à cause de toutes les difficultés rencontrées . . . Il existe 11 instances de réglementation de l'industrie du camionnage au Canada et d'est un embrouillamini total. Chacune a une réglementation différente. Ce n'est pas commode. Les transporteurs par chemin de fer et les camionneurs se sont plaints de souffrir d'un handicap par rapport aux transporteurs américains en matière de trafic transfrontalier.

M. Bishop: Si je comprends bien, vous demandez s'il ne devrait pas y avoir deux types de réglementation, l'une applicable au transport intérieur et l'autre au trafic transfrontalier?

M. Benjamin: Oui, ou un organisme de réglementation à pouvoirs partagés.

Le président: [Inaudible—Rédacteur]

M. Bishop: Sauf erreur, notre association ne s'est jamais prononcée à ce sujet. Quant à mon opinion personnelle—je me méfierais de deux organismes distincts de réglementation. Mais mon opinion n'engage en rien mon association, car nous n'avons jamais examiné la question à fond.

M. Benjamin: Je crois, messieurs, que vous devrez approfondir la chose. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie. Pour développer la question générale qu'a posée M. Benjamin au sujet des contrats confidentiels, à partir de votre propre expérience, voyez-vous quelque avantage à faire une distinction entre les contrats confidentiels pour le commerce limitrophe, et les contrats non confidentiels pour le commerce intérieur?

M. Bishop: Je comprends parfaitement la question et . . .

Le président: Et la même réponse vous vient à l'idée.

M. Bishop: En effet, je vais devoir vous donner la même réponse. Vous avez parlé de ma propre expérience et je n'en possède aucune.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Bishop and Mr. Brown. As I say to other witnesses, your brief—although you ran over it pretty well—it was a very short brief so that is why we let you go over it in a little more detail. There are other briefs that are long so we just cannot take the time to go over them word by word; but whether we do or not, they all go to the staff and are assessed in more detail by the experts, and we get their input when we start to deliberate on what we are going to try to write. Thank you very, very much for coming.

Le vice-président: Nos prochains témoins seront les représentants de l'Association québécoise des transporteurs aériens.

Messieurs, nous avons lu le mémoire que vous avez présenté au Comité. Si vous n'en faites qu'un résumé, nous aurons plus de temps pour les questions.

M. Pierre Desbiens (président de l'Association québécoise des transporteurs aériens): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je m'appelle Pierre Desbiens et je suis président de l'Association québécoise des transporteurs aériens. Je suis accompagné ce soir de Michel Leblanc, qui est le président ex officio de l'Association, et de M. Brian Jenner, qui en est le directeur exécutif. M. Jenner vous fera un résumé du mémoire que nous vous avons soumis.

M. Brian Jenner (directeur exécutif, Association québécoise des transporteurs aériens): Monsieur le président, nous prévoyions lire notre mémoire en entier. Par conséquent, nous n'avons pas préparé de résumé. Mais je vais quand même vous faire un court résumé à partir de la table des matières.

Il est très important de comprendre que notre association, autant que nous sachions, est le seul porte-parole du petit entrepreneur en transport aérien au Canada. Nous représentons une cinquantaine de membres actifs; nous représentons en tout environ 80 compagnies aériennes du Québec.

Qui plus est, partout ailleurs au Canada où nous sommes allés, nous n'avons rencontré personne qui parlait au nom de ce groupe d'entrepreneurs en transport aérien, c'est-à-dire les très petites compagnies. Donc, nous considérons que nous parlons au nom de l'ensemble de ce secteur de l'industrie. Ce secteur de l'industrie n'a eu aucun porte-parole jusqu'à maintenant dans toute la polémique de la déréglementation.

Chaque fois qu'on parle de déréglementation au Canada, même chez les transporteurs, on a beaucoup de difficulté à parler d'autre chose que des services à horaire fixe, des services réguliers, des services genre Air Canada ou Air Canada en miniature.

• 1650

Le ministre lui-même, M. Mazankowski, parle souvent des petites entreprises qui vont se développer à partir de la déréglementation et qui vont utiliser des appareils de type DASH-8. Ces appareils DASH-8 coûtent environ 8 millions de dollars aujourd'hui. Pour bien délimiter le secteur de la petite entreprise, il faut comprendre que le petit entrepreneur en transport aérien moyen a fait des investissements totaux d'environ 500,000\$. Des appareils du genre du Aztec coûtent

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, messieurs Bishop et Brown. Comme je le dis aux autres témoins, il s'agissait d'un mémoire succinct et c'est pourquoi nous vous avons permis d'entrer un peu plus dans les détails. D'autres mémoires sont si longs que nous ne pouvons prendre le temps de les lire au long. Mais que nous le fassions ou non, ils sont tous acheminés au bureau du personnel où des experts les dissèquent, puis nous font part de leurs observations, à partir desquelles nous nous consultons à savoir ce que nous tenterons d'écrire. Je vous remercie beaucoup de vous être présentés.

The Vice-Chairman: Our next witnesses are the representatives of the *Association québécoise des transporteurs aériens*.

Gentlemen, we have read the brief you presented to the committee. If you will just summarize it for us, we will have more time for our questions.

Mr. Pierre Desbiens (President, Association québécoise des transporteurs aériens): Mr. Chairman, members of the committee, my name is Pierre Desbiens and I am President of the *Association québécoise des transporteurs aériens*. I have with me tonight Mr. Michel Leblanc who is the ex-officio President of the Association as well as Mr. Brian Jenner who is our Executive Director. Mr. Jenner will give you a summary of the brief we have submitted.

Mr. Brian Jenner (Executive Director, Association québécoise des transporteurs aériens): Mr. Chairman, we thought we would be reading our brief in full. Therefore, we have not prepared any summary. However, I will summarize the document using the table of contents.

It is very important to understand that our Association, as far as we know, is the only organization acting as spokesman for the small air transport businessman in Canada. We represent some 50 active members; in all, we represent some 80 Quebec air transportation companies.

Besides that, wherever else we have gone in Canada, we have not met anyone speaking for this group of air transportation sectors, the very small companies. So we consider that we speak for this sector of the industry as a whole, which has never yet had any voice in this whole debate on deregulation.

Any time there is talk of deregulation in Canada, even among carriers, you have all kinds of problems getting anyone to speak about anything except scheduled services, regular services, Air Canada or miniature Air Canada-type services.

The Minister himself, Mr. Mazankowski, often talks about the small businesses that are going to be developing thanks to deregulation and who will use the DASH 8 aircraft, which costs some \$8 million today. To really define the small business sector, you have to understand that the average small air carrier has something like \$500,000 invested in total. Aircraft like the Aztec cost around \$40,000, \$50,000 or \$60,000 and the small carriers might have one, two, three or

[Text]

40,000\$, 50,000\$ ou 60,000\$, et les petits entrepreneurs peuvent en avoir un, deux, trois ou quatre. Si vous comparez ces entrepreneurs à ceux qui utilisent deux ou trois DASH-8, ce qui représente 24 millions de dollars d'investissement, vous commencez à comprendre ce qu'est une petite entreprise de transport aérien.

Ces petits entrepreneurs en transport aérien représentent de 90 à 95 p. 100 du total des transporteurs au Canada. Par exemple, Air Canada et CP Air sont de gros entrepreneurs. Il y a ensuite les entrepreneurs moyens, ceux qu'on appelait les transporteurs régionaux; ce sont Québécoir, Nordair, PWA. Ensuite il y a les transporteurs comme City Express; le ministre dit que ce sont de petits transporteurs. À notre point de vue et au point de vue de nos membres, ce sont tous de très gros entrepreneurs. Ils ont tous une chose en commun: ils volent selon des horaires fixes et chaque passager paie tel prix pour un voyage donné.

La plupart de nos membres vous offrent l'utilisation de leur aéronef à l'heure que vous voulez, vers la destination de votre choix et à tel taux par heure de vol. Peu importe le nombre de passagers à bord de l'aéronef, c'est le même prix.

Ce genre de service nolisé est complètement différent du service dont on parle normalement quand on parle de déréglementation. C'est ce secteur des services nolisés avec de petits avions qui a été complètement oublié par le ministre dans sa politique de transport aérien. C'est pour cette raison que nous sommes venus témoigner aujourd'hui.

Depuis un an, nous avons essayé de faire valoir cette différence au ministre en lui écrivant ou en lui parlant directement, mais sans succès jusqu'à maintenant. Chaque fois que nous parlons du transport nolisé, on nous répond en parlant d'horaires et de taux par passager. Donc, on ne peut pas revenir assez souvent sur le fait qu'on parle d'un secteur du transport aérien qui implique de petits aéronefs, qui volent la plupart du temps dans des régions plus ou moins éloignées et qu'il ne s'agit pas d'un service régulier.

La politique du ministre, telle qu'exposée dans *Aller sans entraves*, est basée sur quelques énoncés qui, nous semble-t-il, prennent leur racine dans la théorie économique qui veut que la concurrence accrue fasse baisser les prix. C'est vrai en général, mais il n'y a pas que les prix à prendre en considération quand on analyse les aspects positifs et les aspects négatifs d'une politique. Il n'y a pas seulement les prix en termes de dollars, mais aussi les prix en termes sociologiques et en termes de services à la communauté.

• 1655

Étant donné que l'AQTA représente encore les petits transporteurs, les petites entreprises, et que ces petites entreprises travaillent surtout dans les petites localités, dans les petites régions du Québec et du Canada, nous voulons faire valoir qu'il est nécessaire que ces entreprises-là passent à travers une période de déréglementation pour continuer à offrir un service. Nous voulons faire valoir le fait que la politique actuelle risque de créer une concurrence qui empêchera la survie de plusieurs de ces compagnies-là.

[Translation]

four of those. If you compare them to those who are using two or three DASH 8's, which represent \$24 million in investment, then you will start to have an understanding of what the small air transportation business is really like.

These small air carriers represent some 90% to 95% of all carriers in Canada. For example, Air Canada and CPAir are big companies. Then you have the medium companies, what we call the regional air carriers, such as Quebec Air, Nordair, and PWA. Then you have the carriers like City Express; the Minister calls these small carriers. From our point of view and from our members' point of view, these are all very big carriers. They all have one thing in common: they fly a fixed schedule and each passenger pays a given price for a given trip.

Most of our members offer the use of their aircraft at the hour you want, to the destination of your choice and at a given price per hour of flight. No matter how many people are on board, you pay the same price.

This kind of charter service is completely different from the service you normally talk about when you talk about deregulation. It is the area of small-plane chartered services, and it was completely forgotten by the Minister in his air transportation policy. That is why we are here today.

For a year now, we have been trying to explain this difference to the Minister either by writing him directly or talking directly to him but without any success to date. Any time we raise the question of chartered flights, we are given an answer with schedules and rates per passenger. So we cannot insist often enough on the fact that we are talking about a sector of air transportation that involves small aircraft which, most of the time, fly in more or less isolated regions and do not provide regular service.

The Minister's policy, as set out in the *Freedom to Move* paper, is based on a few principles which, in our view, seem to take root in that economic theory according to which increased competition leads to a drop in prices. Generally speaking, it is true, but prices are not the only factor to be taken into consideration when one analyses the positive and negative aspects of a policy. There is not only the question of prices in terms of dollars, but one must also consider prices in sociological terms as well as in terms of services being offered to a community.

As the AQTA still represents small carriers, small business, and these small companies mainly work in the small communities, in the boondocks of Quebec and Canada, we would like to point out that it is necessary for such carriers to go through a deregulation period to continue to offer a service. We want to point out that the present policy entails the risk of creating competition which will edge out many of them.

[Texte]

Deux aspects de la politique seront néfastes pour ces entreprises et donc pour les régions en question.

Premièrement, une concurrence sans limites territoriales va permettre à des entrepreneurs de la région de Montréal, par exemple, d'aller desservir des régions éloignées en période de pointe. Ils enlèveront aux entrepreneurs locaux les quelques contrats du gouvernement et de grosses entreprises qui sont la base de leur commerce. Si on leur enlève la base économique de leur commerce, ils risquent de disparaître. Quand ils disparaîtront, il n'y aura plus de service pour la population locale. L'entrepreneur qui a écrémé le marché retourne à Montréal. Il fait des excursions d'une, deux, trois ou quatre semaines, puis il s'en va ailleurs. Il se spécialise dans ce marché de l'écrémage.

Deuxièmement, quand on donne un permis à n'importe qui, on affaiblit le transporteur local. Si on donne un permis à n'importe qui, l'homme d'affaires ou le professionnel qui a envie ou besoin d'un avion pour ses affaires personnelles va pouvoir demander un permis et ainsi devenir transporteur aérien. Son but principal est de se servir lui-même. Mais pour faire croire qu'il est véritablement un transporteur, il va faire certaines incursions dans le marché local. En agissant ainsi, il va affaiblir le véritable transporteur.

Ces deux choses risquent d'affaiblir ces transporteurs au point qu'ils disparaîtront et cesseront d'offrir à la population locale un service nécessaire.

En ce qui concerne les gros transporteurs qui sont principalement visés par la déréglementation, nous soupçonnons que les bienfaits de la déréglementation seront plus ou moins atténués par la ruse des transporteurs eux-mêmes. Ils sont déjà en train de se protéger, de se procurer des marchés plus ou moins sûrs. Nous, à l'AQTA, pensons que les bienfaits et les économies d'une déréglementation au niveau de compagnies comme Air Canada et City Express ne contrebalancent pas les aspects néfastes de la déréglementation au niveau des petits transporteurs et des régions éloignées. Nous croyons qu'on devrait faire une distinction entre les deux.

• 1700

Nous demandons simplement que le gouvernement, avant d'aller plus loin, prenne le temps d'étudier sérieusement et en profondeur les effets de la déréglementation sur ce secteur de l'industrie, sur ces régions éloignées. Nous demandons de participer à cette étude tentée dans notre secteur et nous pouvons nous servir de cette expérience pour effectuer une étude pragmatique et non théorique de ce qui se passerait.

Cela résume essentiellement ce que nous voulons.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, monsieur. Le texte complet de votre mémoire sera annexé au compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

Vous parlez dans votre mémoire de villes comme Québec, Rivière-du-Loup, Mont-Joli, Bonaventure, Saint-Honoré et Sept-Îles, mais vous ne parlez pas des Îles-de-la-Madeleine. Tout de même, je suis député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine, et je suis très conscient de vos problèmes. Je vous demande d'excuser l'absence de M. André Plourde, qui est

[Traduction]

Two aspects of this policy will be disastrous for those companies and therefore for the regions in question.

First of all, competition without territorial limits will mean that companies from the Montreal area, for example, will be able to serve isolated regions during peak traffic periods. They will be taking away from the local companies the few government and big business contracts that are the backbone of their trade. If you take away the economic basis of their work, they may fold. If they do, no one else will be there to serve the local population. The big company, having skimmed off the market, will then go back to Montreal. He will be flying there for 1, 2, 3 or 4 weeks and then go seek business elsewhere. You will be developing specialists in the skimming of such markets.

Secondly, when you give a licence to just anyone you are weakening the local carrier. If a licence is given to just anyone, the businessman or the professional person who wants or needs an airplane for his personal business is going to be able to ask for a licence and become a carrier himself. His main goal is to fly himself. But to give credence to the idea that he is a real carrier, he will be making some incursions into the local market. In so doing, he will weaken the real carrier.

Those two things just might weaken carriers to the point where they will disappear and cease offering a necessary service to the local population.

As for the big carriers who are the main targets of deregulation, we suspect that the benefits of deregulation will be more or less softened through the ruses of the carriers themselves. They are already covering themselves and getting their hands on certain markets that are more or less safe. We in AQTA feel that the advantages and savings that would accrue to such companies as Air Canada and City Express as a result of deregulation do not counterbalance its negative effect on small carriers in distant regions. We feel that a distinction should be made between the two.

We are just asking that before the government go any further, it take the time to make an in-depth and serious study of the effect of deregulation on this sector of the industry and on outlying regions. We would like to participate in this study. Deregulation has already been tried in our sector and we can use these trials to draw up a pragmatic and concrete study of what would happen.

That basically summarizes what we want.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir. The full text of your brief will be attached to the minutes of today's meeting.

In your brief you refer to towns such as Québec, Rivière-du-Loup, Mont-Joli, Bonaventure, Saint-Honoré and Sept-Îles, but you do not refer to the Magdalen Islands. Nevertheless, I am the M.P. for Bonaventure—Magdalen Islands, and I am very aware of your problems. I would ask you to excuse the absence of Mr. André Plourde, M.P. for Kamouraska—

[Text]

député de Kamouraska—Rivière-du-Loup. Malheureusement il avait d'autres engagements cet après-midi à Rivière-du-Loup.

Depuis que le Comité a commencé à traverser le pays, c'est la première fois qu'on entend un mémoire comme le vôtre. C'est la première fois que l'on parle de la façon dont les vols nolisés seront affectés par la déréglementation.

Nous commençons maintenant la période de questions. Je donne la parole à M. Angus du Nouveau parti démocratique.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen. Unfortunately, I cannot speak French, so you will have to bear with me—or maybe you are better than I am and you are able to converse in both languages.

I want first to thank you for your very excellent brief. I think the kind of information you have passed on to us will be very helpful for those of us on this side of the table to make the arguments about some of the dangers of the white paper.

I would like you maybe to expand on your comments on pages 4 and 5, your historical look at air deregulation in the period from 1958 to 1963, where the number of operating licences doubled and, you say, the government of the day lost all control over safety in the operation of all the newcomers.

Can you fill in members of the committee as to exactly what happened back in those days?

Mr. Jenner: Back in those days, almost 30 years ago, we are not too sure what happened. That is exactly what we would like the government to tell us. That is exactly the type of study we would like to participate in, but, being a small association, we do not have the resources to do the study.

We do know that in 1958 there was a deregulation and that deregulation affected strictly the type of air carriers that we are talking about, with the specific exemption of Air Canada and all types of airline transportation.

• 1705

We also know that in 1963 the second Conservative government reinstated deregulation. We understand from some of our members who were there at that time that the reason they reinstated deregulation was because the Ministry of Transport more or less lost control of the situation from the point of view of security, because they had doubled the number of carriers in Canada.

We do not have the answer. We do not know exactly what happened, but we know two things from the people who were there. We know it was not a particularly interesting situation for the air carriers. We have some figures that indicate that the total revenues, even with double the number of air carriers, went down instead of going up, which would indicate that there were fewer people using more services. We know the Conservative government decided it was not interesting to continue with a deregulated environment. We also know that it was deregulated less than what is proposed right now.

[Translation]

Rivière-du-Loup, but unfortunately he had other commitments this afternoon in Rivière-du-Loup.

This is the first time since the committee began its travels that we have heard a brief such as yours. This is the first time that we have heard how chartered flights will be affected by deregulation.

We will now begin the question period and I give the floor to Mr. Angus of the New Democratic Party.

M. Angus: Merci, monsieur. Malheureusement, je ne parle pas français, alors je vous demande votre indulgence—ou peut-être que vous êtes plus chanceux que moi et vous parlez les deux langues.

J'aimerais d'abord vous remercier de votre excellent mémoire. Je pense que vos renseignements nous seront très utiles, surtout à ceux de ce côté-ci de la table, dans la préparation de nos arguments sur les dangers du Livre blanc.

Aux pages 5 et 6 vous donnez une histoire de la déréglementation du transport aérien. Vous dites qu'entre 1958 et 1963, le nombre total de permis d'exploitation a doublé et que le gouvernement de l'époque a perdu tout contrôle sur la sécurité des opérations de tous ces nouveaux venus. Pourriez-vous nous donner des précisions?

Pourriez-vous donner aux membres du Comité des précisions sur exactement ce qui s'est passé?

M. Jenner: Nous ne le savons pas trop. C'est précisément ce que nous voulons que le gouvernement nous dise. C'est exactement le genre d'étude à laquelle nous aimerions participer, mais comme notre association est assez petite, nous n'en avons pas les ressources.

Nous savons qu'en 1958 il y a eu déréglementation, et que cette déréglementation n'a touché que le genre de transporteurs dont nous parlons, et que Air Canada et toutes les compagnies aériennes ont été exemptées.

Nous savons également qu'en 1963 le deuxième gouvernement conservateur a réinstauré la déréglementation. Certains de nos membres, qui étaient présents à cette époque-là, nous ont fait savoir que la déréglementation avait été réinstaurée, tout simplement parce que le ministère des Transports avait plus ou moins perdu le contrôle de la situation, du point de vue de la sécurité, et parce que le nombre de transporteurs avait doublé au Canada.

Nous ne savons pas comment vous répondre. Nous ne savons pas exactement ce qui s'est passé, mais c'est ce que nous avons pu conclure d'après ce que nous ont dit nos membres. Nous savons que ce n'était pas particulièrement rose pour les transporteurs aériens. Même si le nombre des transporteurs aériens avait doublé, nos chiffres prouvent que le total des revenus avait fléchi au lieu de grimper, c'est-à-dire qu'il y avait moins d'usagers pour plus de service. Le gouvernement conservateur a donc décidé qu'il n'était pas souhaitable de maintenir la déréglementation. Nous savons également que les

[Texte]

There is the question of base protection, which we mention in our brief. This base protection at this very moment in Canada does not exist; since September 28, the Canadian Transport Commission eliminated the base protection. This is one of the main problems as far as we are concerned. That base protection continued to exist during the deregulated period from 1958 to 1963, and even with that base protection they still had major problems.

I would like to be able to answer your question; I would like someone to be able to answer it for me, because we are putting forth exactly the same question.

Mr. Angus: Well let me bring us up to the present. I think you are quite right in pointing out the lack of information on that. I think if we are to do our job right we damn well better learn from history and not make the same mistakes again, as we seem to be at least heading in that direction.

One of the things we are concerned about is that in a deregulated environment, whether it is in the charter sector or whether it is in the unit toll, as you refer to it, there are going to be winners and losers in any kind of open competition. Those who are on the losing side, while they are still operating, when there is that fine line between solvency and bankruptcy, that is when they start to cut corners. I am wondering if you could sort of project for us what happens as somebody gets closer and closer to the bankruptcy edge. Let us talk about what that last customer on the last flight is going to have to face.

Mr. Jenner: He is going to have to face less-experienced personnel, because the personnel will be paid less. He is going to have to face less competent maintenance personnel, therefore aircraft that are not maintained as well as they were. Also, because of lower pay scales for the people, he is going to face a tendency where parts on an aircraft are worn but legally speaking they are still serviceable, so we will leave them there; whereas in a healthy air transport economy most carriers will try to offer the best service and they will change parts that are worn to avoid having breakdowns and taking risks that will eventually cost more. But in a panic situation just before the bankruptcy, you are going to be trying to get every last minute of use out of every last part on every aircraft.

M. Michel Leblanc (président ex officio, Association québécoise des transports aériens): Puis-je ajouter que ce sera davantage marqué dans le secteur du transport nolisé que dans le secteur du transport à taux unitaire? A taux unitaire, les avions volent sur des routes préétablies, à horaire fixe, et le service de surveillance de Transports Canada sait en tout temps où est l'avion, à quelle heure il vole, quel pilote est aux commandes et ainsi de suite. Dans le secteur du nolisement, surtout si on enlève la protection de base, on ne saura plus qui est le pilote de l'avion, dans quel état est l'avion et où est l'avion. On pourra toujours aller au bureau de la compagnie et demander où est tel avion ou tel hydravion, mais on pourra pas aller l'inspecter.

[Traduction]

objectifs de déréglementation étaient moindres que ceux qui sont proposés aujourd'hui.

Notre mémoire mentionne la protection de base qui n'existe plus au Canada, depuis son abolition le 28 septembre dernier par la Commission canadienne des transports. C'est justement là un des plus graves problèmes, d'après nous. En effet, cette protection de base avait été maintenue au cours de la période de déréglementation de 1958 à 1963, mais elle n'a pas empêché de graves problèmes de survenir.

J'aimerais bien pouvoir vous répondre, ou que quelqu'un d'autre le fasse à ma place, parce que nous nous posons exactement la même question.

M. Angus: Revenons au présent. Vous avez raison de parler de manque d'information. Si nous voulons faire du bon travail, il nous faut tout d'abord tirer une leçon de l'histoire pour éviter de refaire les mêmes erreurs, ce vers quoi nous semblons nous diriger.

Ce qui nous inquiète notamment dans la déréglementation, c'est qu'advenant la libre concurrence, il y aura forcément des gagnants et des perdants, que l'on parle du secteur des vols nolisés ou des tarifs unitaires, comme vous dites. Or, ce sont les exploitants qui sont en train de perdre qui tentent de contourner les règlements, puisque la démarcation entre la solvabilité et la faillite est très ténue. Pouvez-vous nous expliquer ce qui se passe au fur et à mesure qu'un exploitant se rapproche de la faillite? Quels services cet exploitant offrira-t-il au dernier client de son dernier vol?

M. Jenner: Son personnel sera moins rémunéré, donc moins expérimenté. Son personnel d'entretien sera moins compétent, et les avions seront donc moins bien entretenus. Étant donné que ses échelles salariales seront plus basses, certaines pièces des avions usées, mais toujours navigables, ne seront pas remplacées. Au contraire, dans une économie de transport aérien saine, la plupart des transporteurs voudront offrir le meilleur service et remplaceront donc les pièces usées afin d'éviter une panne éventuelle et d'éviter de prendre des risques qui finiraient par leur coûter plus cher. Mais dans la situation de panique qui précède immédiatement la faillite, vous tenterez au contraire de tirer le plus de services possibles de toute pièce d'équipement sur chacun de vos avions.

Mr. Michel Leblanc (Ex official president, Association québécoise des transports aériens): May I add that this phenomenon will be more noticeable in the charter sector than in the unit toll sector? With unit tolls, airplanes fly on pre-established routes, at set times, and the monitoring service of Transport Canada knows where the airplane is at any given moment, its take-off time, who is at the controls, and so forth. In the charter services sector, especially if the base protection is removed, we will no longer know the pilot of the aircraft, its condition, or its whereabouts. We can always go to the company's offices and ask where such and such an airplane or seaplane is, but we cannot go and inspect it.

[Text]

• 1710

Dans un cas comme celui dont vous parlez, le dernier mois avant la faillite, personne ne pourra garantir la navigabilité d'un avion à 150 milles dans le bois. Il sera impossible de vérifier.

Mr. Angus: In terms of the existing inspection services at Transport Canada, how often do you see them as individual members of your association? How often do you see them? For how long are they there? What kind of review do they conduct on your operations?

M. Desbiens: Les inspections des inspecteurs de Transports Canada dépendent de la taille des transporteurs d'abord. Dans une petite ou moyenne entreprise d'aviation, il y a au minimum une visite de base par année. Ils arrivent à l'improviste et font une inspection complète de la base: les avions, les effectifs. Cette inspection de base est la responsabilité d'un certain service de Transports Canada. D'autre part, un autre service, sur rendez-vous, fait subir des tests de compétence à nos pilotes et vérifie une partie de la documentation. Donc, il y a toujours au minimum une inspection de base complète par année et il y a en plus des vérifications de la compétence des pilotes.

Mr. Jenner: On that subject, may I add that our association has a tri-monthly newsletter, and the August issue had a lengthy article where a representative of the Ministry of Transport explained in detail exactly what types of inspections were carried out and the frequency that should normally be used.

Mr. Angus: We heard in our hearings in Vancouver from a representative—and I cannot remember the correct name—from a southern Alberta association of chartered groups, and they expressed the concern that there was not enough inspection out there, that the kind of observations they were under was very superficial. In fact, they suggested that it was moving more into a paperwork review, making sure the forms had been filled out right and perhaps not doing as much on the mechanical side and the air-worthiness side. We have also heard elsewhere that there just are not enough inspectors out there to deal with the existing system, let alone a deregulated one where a lot more people are in the air.

M. Desbiens: Vous pouvez vous imaginer ce qui va se produire quand il va y en avoir deux ou trois fois plus chez les petits transporteurs. Les inspecteurs qui viennent une fois par année pourront-ils répondre à la demande? Est-ce que le service d'inspection de navigabilité de Transports Canada suffira à la tâche?

Pour revenir à notre mémoire, nous avons toujours approuvé, jusqu'à un certain point, la déréglementation pour ceux que nous appelons les gros transporteurs. Il est bien évident qu'il n'y aura pas 50 gros transporteurs qui vont venir s'installer au Québec, car il faut faire de trop gros investissements. Mais c'est très différent chez les petits transporteurs. Comme notre directeur général le disait, n'importe qui possédant un avion va pouvoir obtenir un permis pour alléger son fardeau fiscal en profitant de certaines dépréciations. N'importe qui va pouvoir devenir une compagnie. Est-ce que Transports Canada va pouvoir faire les inspections chez tous

[Translation]

In a case such as the one you were referring to, in the final months before bankruptcy, no one will be able to guarantee the airworthiness of an airplane that is 150 miles out in the woods. It would be impossible to check.

M. Angus: Pour ce qui est des services d'inspection actuels de Transports Canada, combien de fois sont-ils assurés pour les membres de votre association? Combien de fois voyez-vous les inspecteurs? Combien de temps restent-ils? Quelle surveillance font-ils de vos opérations?

Mr. Desbiens: Transport Canada inspections depend first of all on the size of the carrier. In a small or medium-sized airline, there would be a minimum of one visit a year. They arrive unexpectedly and carry out a full inspection of the base, the airplane and the staff. The base inspection is a responsibility of a certain service of Transport Canada. There is another service, provided by appointment, which carries out proficiency tests for our pilots and checks a portion of the documentation. There is always at least one full base inspection per year, plus several checks of pilot proficiency.

M. Jenner: Dans la même veine, je tiens à vous dire que notre association publie une lettre trimestrielle, et dans le numéro d'août il est paru un article où un représentant du ministère des Transports explique en détail quelles sont les inspections et leur fréquence normale.

M. Angus: Pendant nos audiences, il y a un représentant d'une association du sud de l'Alberta—et je ne me souviens pas du nom exact—qui a parlé des services nolisés. Il nous a exprimé son inquiétude sur la fréquence des inspections et leur caractère superficiel. Il nous a dit qu'il s'agit plus ou moins d'étudier les paperasses, de s'assurer que les formules ont été bien remplies, mais qu'on ne vérifie pas vraiment la navigabilité de l'appareil ou le côté mécanique. D'autres nous ont dit que le nombre d'inspecteurs ne suffit pas au système actuel, sans parler d'un système déréglementé où il y aurait beaucoup plus de vols.

Mr. Desbiens: You can imagine what is going to happen when the small carriers have two or three times as much business. Can inspectors who come out once a year meet the demand? Will Transport Canada's inspection service be up to it?

To come back to our brief, to some extent we have always approved of deregulation for those we call large carriers. It is obvious that 50 large carriers are not going to set up business in Quebec because that would mean too large an investment. But it is different for small carriers. As our director general just said, anybody with an airplane is going to be able to obtain a permit in order to get tax relief through various depreciations. Anybody is going to be able to incorporate himself. Will Transport Canada be able to carry out inspections of all these small carriers? That is a question that will have to be answered before we proceed with total deregulation.

[Texte]

ces petits transporteurs? C'est une question à laquelle il faudrait répondre avant de procéder à la déréglementation totale.

• 1715

Mr. Jenner: We have all seen aircraft that are supposedly commercial aircraft, operated by people who do not have hangars, who do not have permanent maintenance staff. We have all seen them go through inspections, and we have about all seen these inspections done in the coffee room with the aircraft in a snowbank. With a light twin aircraft, where on every 100-hour inspection you are supposed to check the landing gear to see whether it goes up properly and comes down properly, when the aircraft has never left the snowbank... the serious operator looks at the logbook and says it is impossible that this inspection has been carried out properly. That situation already exists to some extent, and that situation is going to become chaotic from the time when you are able to get a permit just because you want one.

With a 747, a 737, even a DASH-8, very few people are willing to put out \$8 million, \$20 million, \$40 million for an aircraft if they are not sure they have a market and they are going to get a decent return on their money. But a lot of people are willing to put out \$40,000 for an aircraft because they have a certain personal need or because they rather fancy the idea of being an airline company and they have the \$40,000 that they can put into it. It is easy to get into. This is why you will probably see the same phenomenon this time around as we saw in 1958, where the number of air carriers in this category will increase at an absolutely phenomenal rate.

If I could come back to I think your first question, about maintenance, there is the experience of... the helicopter industry in the 1970s was deregulated in base protection, so that helicopters could go everywhere. And when helicopters went everywhere, the Ministry of Transport just completely lost control over the actual aircraft. In the helicopter industry you now have what you mentioned before: inspections that consist of paperwork inspections, where the people from Transport Canada go into the head office and look at the books.

Fortunately, the consumer of helicopters is, generally speaking, governments and very large industries; for example, the James Bay Energy Corporation. During that period the consumers themselves were able to police the maintenance of aircraft, to a certain extent. But when you get into the small airplanes, you are talking about the more or less average consumer. You are not talking about the person who is going down south on Air Canada, but you are talking about the / profane / people of a certain region. So they do not know what they are getting into.

Mr. Suluk: We seem to have the same problems when it comes to size. We have a very small population in the North,

[Traduction]

M. Jenner: Nous savons tous qu'il existe des compagnies aériennes supposément commerciales, exploitées par des personnes qui ne possèdent pas de hangars et qui n'ont même pas de personnel d'entretien permanent. Nous les avons tous vus se soumettre à des inspections, inspections qui se sont passées autour d'une table à café, l'avion étant resté parké dans la neige. Supposons le cas d'un petit bimoteur pour lequel un agent d'entretien est censé vérifier le train d'atterrissage toutes les cent heures pour s'assurer qu'il fonctionne convenablement, et supposons que l'avion n'ait jamais quitté le sol... l'exploitant sérieux jettera un coup d'oeil au livre de bord et se rendra vite compte qu'il est impossible que l'inspection ait été faite. Comme il existe déjà des cas de ce genre, la situation ne peut que s'envenimer, à partir du moment où vous accordez un permis à qui le veut.

Lorsqu'il est question de 747, de 737 ou même de DASH-8, rares sont ceux qui sont prêts à investir huit, vingt ou même quarante millions pour l'achat d'un avion, s'il ne sont pas sûrs d'avoir un marché et s'ils ne sont pas sûrs de faire des profits raisonnables. Or, il y en a beaucoup qui sont disposés à verser 40,000\$ pour acheter un avion, tout simplement parce qu'ils en ont besoin personnellement, ou alors parce qu'ils aiment bien l'idée de posséder une compagnie aérienne et qu'ils ont 40,000\$ à investir. C'est très facile de monter une compagnie aérienne. Voilà pourquoi il se reproduira sans doute le même phénomène qu'en 1958, et que le nombre de transporteurs aériens de cette catégorie augmentera à un rythme phénoménal.

Permettez-moi de revenir à votre première question au sujet de l'entretien; nous avons eu l'expérience de... dans les années 1970, l'industrie des hélicoptères a fait l'objet d'une déréglementation en ce qui concerne la protection de base, de sorte que les hélicoptères ont eu le droit d'aller n'importe où. C'est ainsi que le ministère des Transports a perdu complètement le contrôle de ce secteur de l'aviation, et que l'on retrouve exactement ce dont vous venez de parler, c'est-à-dire des inspections des aéronefs qui ne sont que sur papier et des agents de Transport Canada qui ne font que jeter un coup d'oeil aux livres de bord, sans quitter le siège social de la compagnie.

Fort heureusement, les clients des hélicoptères sont en général des gouvernements ou de très grandes industries, comme la Société d'énergie de la Baie James. Donc, au cours de la période de déréglementation, les consommateurs ont pu s'assurer eux-mêmes, dans une certaine mesure, de l'entretien de leur aéronef. Mais lorsqu'il est question de petits avions, le client est plus ou moins le consommateur moyen. Il ne s'agit pas de vacanciers s'envolant vers le sud avec Air Canada, mais plutôt d'habitants de certaines régions qui ne s'y connaissent absolument pas en matière d'aéronefs. Ils ne savent donc pas dans quoi ils se lancent.

M. Suluk: Nous avons exactement le même problème en ce qui concerne la taille de notre territoire. Notre population est

[Text]

and in fact pretty well all of the hearings were held in southern Canada and in major cities. So I could associate with you on the difficulty of small airline companies or small communities in isolated areas getting a fair hearing. I tend to get the same impression; and I could very well agree with you on your presentation and your complaints about those.

Regardless of that, I would like to ask whether you are saying there should be deregulation in large populated areas or in the major corridors between large centres, mainly in the southern part of Canada, but that in regions such as the one you represent, and perhaps in other regions as well, regulation should continue. Are you saying that? What exactly are you saying, first of all? Or are you suggesting that the government should do?

• 1720

M. M. Leblanc: Le premier message qu'on veut transmettre est le suivant: pour les entreprises de vols nolisés se servant de petits avions de 18,000 livres et moins au Canada, il devrait y avoir une protection de base. Cela protégerait en même temps les petites localités qui pourraient bénéficier à l'année des services des transporteurs locaux. C'est le premier et le plus important message qu'on veut transmettre, ceci pour des raisons de sécurité et de disponibilité dans les régions éloignées et même dans toutes les régions du Canada.

Nous n'avons pas pris position en ce qui concerne le taux unitaire dans les régions du Nord parce que nous représentons très peu de membres dans ces régions, mais nous sommes très sympathiques à la position de NATA.

Mr. Suluk: If the community, or a region, you represent has a small population, how could larger carriers come into your region, if it is not worth for larger airline companies to come to your region and skim off, in your words, money from the smaller areas? How do you think the larger companies will come to the small areas in the first place? Would you not still have a large enough region for the small companies to serve?

M. M. Leblanc: Je peux vous donner l'exemple d'une localité du nord du Québec, la localité de Schefferville. C'est une région sinistrée depuis quelques années au point de vue de l'emploi, surtout depuis que la Reynolds a fermé ses portes. Il y a deux transporteurs de nolisement à Schefferville. Ils ont comme clientèle pendant toute l'année une population autochtone à desservir en cas d'urgence; il y a quelques compagnies minières qui font de l'exploration à partir de Schefferville; et il y a surtout une période de deux mois, en août et septembre, pendant la chasse au caribou, où il faut avoir beaucoup plus d'avions que pendant le reste de l'année. En période de réglementation, le Comité des transports aériens a limité le nombre de permis à Schefferville à deux ou trois, parce que c'était le nombre qu'il croyait juste et équitable pour un service à l'année longue.

En période de déréglementation, alors qu'il n'y a pas de protection de base, les transporteurs du Sud qui, au mois d'août, n'ont pas grand-chose à faire avec leur avion, pourront aller à Schefferville et écrémer le marché. La même chose

[Translation]

très réduite et est concentrée dans le nord, alors que la plupart des audiences ont eu lieu dans le sud du Canada et dans les grandes villes. Je vous comprends donc fort bien lorsque vous parlez des difficultés qu'ont rencontrées les petites entreprises aériennes ou les petites localités isolées à se faire entendre. J'en tire la même impression; je souscris d'ailleurs à votre exposé et à vos doléances.

Quoi qu'il en soit, seriez-vous d'accord avec l'idée d'une déréglementation dans les régions de population très dense ou dans les grands corridors desservant les grands centres, surtout dans le sud du Canada, quitte à maintenir la réglementation dans les régions comme celle que vous représentez, et peut-être dans d'autres régions? Dites vous cela? D'abord, que dites-vous exactement? Qu'est-ce que vous proposez au gouvernement de faire?

Mr. M. Leblanc: The first message that we would like to get across is the following. For charter companies using small aircraft of 18,000 pounds or less in Canada, there should be basic protection. At the same time, this would protect small localities that might use local carrier throughout the year. That is the first and most important message we would like to put across, and this for reasons of safety and availability, not only in outlying regions but throughout Canada.

We have taken a position with respect to unit toll in northern regions, because we feel that we represent very few members in these regions, but we are very sympathetic to the NATA position.

Mr. Suluk: Si la collectivité ou la région que vous représentez n'a qu'une petite population, pourquoi pensez-vous que les gros transporteurs vont s'installer dans votre région, et piquer dans votre plat, s'il n'est pas rentable aux grandes compagnies aériennes de venir s'installer dans votre région? Qu'est-ce qui vous fait penser que les grandes entreprises vont aller dans des petites régions? Votre région n'est-elle pas assez grande pour toutes les petites compagnies?

Mr. M. Leblanc: I can give you an example of a region in northern Quebec, the Schefferville region. It has been a hardship region for several years as far as employment is concerned, especially since Reynolds shut down. There are two charter carriers in Schefferville. Throughout the year, they serve the native people in case of emergency; there are a few mining companies that do exploration out of Schefferville; and for two months, in August and September, during the caribou hunt, there are many more airplanes than there are the rest of the year. During the period of regulation, the Air Transport Committee has limited the number of permits for Schefferville to two or three, because that was the number it felt was fair for a year-long service.

With deregulation, when there is no base protection, carriers from the south who do not have a lot of business in August can fly up to Schefferville and skim off the market. The same thing could happen in Fort Chimo and in other Arctic villages, if

[Texte]

pourrait arriver à Fort Chimo et dans des villages de l'Arctique s'ils ont un commerce saisonnier important à l'époque où les avions ne sont pas beaucoup utilisés dans le Sud. À court terme, un gros utilisateur local pourrait peut-être bénéficier de cela, mais à long terme, et même à court terme dans le cas de la population locale, on souffrira quand le transporteur du Sud ou des grands centres se retirera du marché après l'avoir écrémé en haute saison.

Mr. Jenner: I would like to add that the example from Mr. Leblanc is a very, very good example. One point that should be considered is, you cannot draw a line on a map and say that everything above the line is *éloigné*, far away, and that everything below the line is close. Quebec City is far away with respect to New York, with respect to Toronto, with respect to Boston, with respect to Moncton, and with respect to the Islands.

Mr. Suluk: My next question then would mean, if Quebec or Fort Chimo or Resolute Bay, in terms of distance from major centres in Canada, are all the same, then how come up in the Northwest Territories, or up in the Arctic, costs are so high?

• 1725

We always hear companies saying: It costs a lot of money to operate an airline in the north; therefore we have to have very high prices and airfares and the distances are great. If there are no differences, then how do you explain the fact that the cost of flying in the north or in the Arctic is about two times as high as it is in the south? How do you explain that, or do you think maybe the airlines are really hoodwinking the government into giving them a lot of money or something?

Mr. Jenner: I think we should make it quite clear that we as an association are not against competition. We say as an association that if the market in Shefferville is able to maintain three competitors then let there be three competitors. We say, even further than that, that if there are 10 people in Shefferville who want to operate an airline then let there be 10 people, and if 2 or 3 out of the 10 are efficient enough and are competitive enough to survive then so be it. What we are saying is do not force those 10 people in Shefferville to compete not only with themselves but also with a company from Montreal who has come in just for the season and who has come in because he happened to get a very concentrated period of flying with a government contract for two or three weeks.

When we say that we do not want people coming in from the exterior, we are not saying that they are necessarily big. We are saying that they are specialized in skimming local markets. We are saying that people from any given locality... they might be in Fort Chimo and from Fort Chimo run all over the north and the south, going from one lucrative contract to the next, never staying in a given area so as to offer a continuous year-round service to those people.

We are saying that in those places that are more or less far away from the large centres there is a social requirement for that type of service. A businessman does not necessarily want

[Traduction]

there is profitable seasonal trade at a time when their airplanes are not being used very much in the south. Over the short term, a large local user might benefit from this, but over the long term, and even the short term in the case of the local population, they will suffer when the carrier from the south or other large centres withdraws from the market after having skimmed it off in the high season.

M. Jenner: J'aimerais ajouter que l'exemple donné par M. Leblanc est excellent. On ne peut pas tracer une ligne sur carte et dire que tout ce qui se trouve au-dessus de cette ligne est éloigné, et tout ce qui se situe en-dessous de cette ligne est proche. La ville de Québec est éloignée par rapport à New York, à Toronto, à Boston, à Moncton, et aux Îles.

M. Suluk: Si les villes de Québec, de Fort Chimo, ou de Resolute Bay, sont également éloignées des grands centres canadiens, comment se fait-il que les coûts sont si élevés dans les Territoires du Nord-Ouest et dans l'Arctique?

Les sociétés nous disent toujours que l'exploitation d'un service aérien coûte très cher dans le nord et que, par conséquent, compte tenu des grandes distances, les tarifs doivent être très élevés. Si, comme vous le prétendez, il n'y a pas de différence, comment expliquez-vous le fait que le coût d'exploitation d'un avion dans le nord ou dans l'Arctique soit à peu près le double de ce qu'il est dans le sud? Comment l'expliquez-vous? Pensez-vous que les compagnies aériennes réussissent à embobiner le gouvernement pour que ce dernier leur donne des subventions?

M. Jenner: Notre association n'est pas contre la concurrence, et que cela soit bien clair. Si la demande, à Shefferville, justifie l'existence de trois compagnies, laissons les faire. Nous allons même jusqu'à dire que si 10 compagnies aériennes veulent s'installer à Shefferville, laissons les faire, car sur les 10, il y en aura bien deux ou trois qui seront particulièrement efficaces et qui réussiront à survivre. Mais ne forcez pas ces 10 compagnies à Shefferville à se faire concurrence entre elle et faire face, en plus, à la concurrence d'une compagnie de Montréal qui vient s'installer pour deux ou trois semaines parce qu'elle doit assurer un très grand nombre de vols pour le gouvernement pendant cette période.

Nous rejetons donc les concurrents de l'extérieur, et pas seulement les gros. Ces gens là se spécialisent dans l'écrémage des marchés locaux. Un jour, ils vont s'installer à Fort Chimo pour servir le nord et le sud, passant d'un contrat lucratif à un autre, ne restant jamais dans la même région afin d'être toujours là pour avoir ces contrats.

Nous estimons que ce genre de service est nécessaire dans les régions plus ou moins éloignées des grands centres. Un homme d'affaires ne veut pas toujours attendre le vol d'Air Canada ou

[Text]

to wait for Air Canada or City Express or any other airline to come into town because he wants to go to Boston. If you want to go from Seven Islands to Boston you may as a businessman want to rent an aircraft in Seven Islands and fly directly to Boston with the departure time that you wish, and you stay there a day or two days or three days, whatever you wish, and you come back when you wish, instead of conforming to an airline schedule in this sense.

Mr. Suluk: I understand that part now. So you would not mind deregulation to some extent as long as there could be controls for those kinds of operators.

I suppose the main aim of deregulation in larger centres is to have lower prices. In some areas, it is next to impossible to use competition to get lower prices. Do you know of any business mechanism in which those affairs could become equitable to other larger centres without using subsidies from governments?

Mr. Jenner: You are speaking of fares from the north to the larger centres?

Mr. Suluk: Yes, or within the north basically, or within a region.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Suluk. A very short supplementary, Mr. Belsher.

Mr. Suluk: He has not answered yet. I do not think he has answered it yet. I asked . . .

Mr. Jenner: No, I did not answer the last question.

Mr. Suluk: —if you have any suggestions.

• 1730

Mr. Jenner: As an association, I do not think we have any suggestions ready-made for you on the subject of transportation in the north. Our mandate is strictly limited to charter services everywhere in Canada.

The Vice-Chairman: Mr. Belsher, you have one minute.

Mr. Belsher: I am interested in your remark about the basic protection that you have in your brief. You already hold a licence in a small community, but you add another one or two aircraft to it. What happens to a new person who wants to try to come in and go up against you? He is kept out because you do not want . . . Are you allowing that?

Mr. Jenner: We are saying: Allow him to come, but allow him to come in on an equal footing. Do not allow him to come in without having the hangar space, without having the maintenance personnel, the maintenance equipment, the special tooling that is required. Do not allow him, because he has a base and a hangar in Toronto, to operate in Sept-Îles, because it is obvious that he cannot offer the services in Sept-Îles when his equipment and personnel are in Toronto.

A witness: On a year-round basis.

Mr. Jenner: On a year-round basis.

[Translation]

City Express pour aller à Boston. S'il se trouve à Sept-Îles, l'homme d'affaires qui veut aller à Boston voudra peut-être louer un avion afin de partir à l'heure qui lui convient, rester à Boston un jour ou deux et ensuite revenir à Sept-Îles, sans avoir été obligé de se conformer aux horaires d'une compagnie.

M. Suluk: Je comprends maintenant. Donc, vous approuvez la déréglementation dans la mesure où l'on impose quand même certains contrôles à ce genre d'exploitant.

L'objectif principal de la réglementation est de faire baisser les prix dans les grands centres. Dans certaines régions, il sera quasiment impossible de le faire. À part les subventions du gouvernement, quel mécanisme pourrait-on choisir vis à vis des exploitants de ces régions là pour que les tarifs ne soient pas plus élevés que dans les grands centres?

M. Jenner: Vous parlez des tarifs dans le nord par opposition aux tarifs des grands centres?

M. Suluk: Oui, du nord ou d'une région donnée.

Le vice-président: Merci, monsieur Suluk. Vous avez droit à une brève question supplémentaire, monsieur Belsher.

M. Suluk: Excusez-moi, mais le témoin ne m'a pas encore répondu. Je lui ai demandé . . .

M. Jenner: Non, je n'ai pas répondu à la dernière question.

M. Suluk: . . . avez-vous des suggestions à nous faire à cet égard?

M. Jenner: En tant qu'association, nous n'avons pas de proposition toute faite à vous donner sur le système des transports dans le Nord. Notre mandat est limité aux services nolisés partout au Canada.

Le vice-président: Monsieur Belsher, vous avez une minute.

M. Belsher: Je m'intéresse à votre remarque sur la protection de base dont il est question dans votre mémoire. Vous détenez déjà un permis pour une petite collectivité, mais vous voulez y ajouter un ou deux aéronefs. Qu'est-ce qui arrive à une nouvelle compagnie qui veut vous faire concurrence? Est-elle éliminée parce que vous ne voulez pas . . . Cela est-il permis?

M. Jenner: Nous disons qu'il faut le permettre, mais il faut le faire sur un pied d'égalité. Ne lui permettez pas de s'installer sans avoir le hangar, l'équipement et le personnel de maintien, et les outils spéciaux qui sont nécessaires. Ne lui permettez pas de s'installer à Sept-Îles rien qu'à cause de sa base et de son hangar à Toronto, car il est évident qu'elle ne peut pas offrir des services à Sept-Îles quand son équipement et son personnel sont à Toronto.

Un témoin: Toute l'année.

M. Jenner: C'est ça.

[Texte]

Mr. Belsher: This group might be interested to know that there was a group from Alberta that sounded somewhat similar to you folks, and I think they represented about 13 different small operators doing charter work such as you gentlemen are alluding to here in your brief, and they were asking for some sort of protection, too.

Mr. Jenner: We are very glad to hear it.

Le vice-président: Merci beaucoup, messieurs. Je m'excuse de m'être trompé tout à l'heure en disant que vous étiez les premiers. Mais au moins vous êtes les deuxièmes. Je vous remercie pour votre mémoire, dont vous nous avez remis une version anglaise et une version française. Je répète que votre mémoire sera annexé au compte rendu de la séance d'aujourd'hui, et soyez assurés que vos recommandations seront

M. Jenner: Merci.

Le vice-président: Le prochain témoin sera M. Legault qui représente Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc. Monsieur Legault, le temps nous est compté, mais vous pouvez faire un résumé de votre mémoire, et on passera ensuite aux questions.

M. Gilles Legault (président, Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.): Le document intitulé *Aller sans entraves* du ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, est un guide pour une nouvelle Loi nationale sur les transports. Il est important que le transport ferroviaire de marchandises soit déréglementé ou qu'on ait une réglementation plus libérale et autonome pour les compagnies de chemins de fer afin que ces dernières puissent concurrencer d'une façon plus efficace les autres transporteurs. En particulier, il faut que l'industrie du camionnage ait un monopole moins grand et que les compagnies de chemins de fer au Canada puissent concurrencer les transporteurs ferroviaires américains sur plusieurs lignes principales, ce qui représente environ 60 p. 100 du trafic en provenance ou à destination des États-Unis.

Dans le même document *Aller sans entraves*, ce qui concerne les abandons d'embranchements est important. Il faut que Transports Canada puisse instituer un programme pour venir en aide à ceux qui veulent mettre sur pied de nouvelles compagnies de transport ferroviaire sur de courtes distances et prendre en charge et exploiter les embranchements qui sont abandonnés par les deux grands réseaux nationaux, le CN et le CP. Ces embranchements représentent environ 54 p. 100 de tous les chemins de fer au Canada. La Commission canadienne des transports, division de l'Ouest, dans le rapport d'enquête sur les embranchements ferroviaires, recommande qu'on permette à toute personne intéressée de communiquer avec le chemin de fer dans un délai de 90 jours et de conclure un accord en vue d'acquiescer un embranchement. En cas de différend, l'organisme de réglementation pourrait en déterminer le montant approprié. C'est la première expérience que je veux effectuer avec ma division Ottawa et Gatineau Rail et le tronçon du CP Rail entre Hull et Maniwaki, dans la région de la Gatineau au Québec.

[Traduction]

M. Belsher: Il vous serait peut-être intéressant de savoir qu'il y a un groupe en Alberta qui est semblable; il a représenté environ treize petits transporteurs qui offrent des services nolisés, tels que décrits dans votre mémoire, et ils ont aussi demandé de la protection.

M. Jenner: Contents de le savoir.

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen. I am sorry I made a mistake a moment ago when I told you that you were the first, but at least you are the second. I would like to thank you for your brief, which you gave to us in both French and English. I would like to repeat that your brief will be attached to the minutes of today's meeting and you can rest assured that your recommendations will be carefully studied. Thank you.

Mr. Jenner: Thank you.

The Vice-Chairman: The next witness will be Mr. Legault who represents Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc. Mr. Legault, our time is very limited, but you could make a summary of your brief and then we will proceed with questions.

Mr. Gilles Legault (Chairman, Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.): The document called *Freedom to Move* presented by the Minister of Transport, the Hon. Don Mazankowski, is a guide for a new National Transportation Act. It is important that railway freight transportation be deregulated and that we have more liberal and autonomous regulation for railway companies so that they can compete more effectively with other carriers. In particular, the trucking industry must have a smaller monopoly so that Canadian railway companies can compete with American railway carriers on several major lines, which represent about 60% of the traffic to and from the United States.

In this same document *Freedom to Move*, what is said about abandoning branch lines is important. Transport Canada must be able to establish a program to assist those who wish to set up new short distance railway companies and take over and develop branch lines abandoned by the two major national railways, CN and CP. These branch lines represent approximately 54% of all railways in Canada. In its report on branch lines, the western division of the Canadian Transport Commission recommended that any interested person be allowed to communicate with the railway company within 90 days and to reach an agreement for the acquisition of a branch line. In case of a dispute, the regulatory body could determine the appropriate sum. That is the first experiment that I would like to try with my Ottawa and Gatineau rail division on the CP Rail branch line between Hull and Maniwaki in the Gatineau, Quebec, region.

[Text]

• 1735

Voici une lettre que j'ai adressée au très honorable Brian Mulroney, premier ministre, le 11 octobre 1985.

Monsieur le premier ministre,

Je dois vous faire part que j'ai l'intention de partir au Québec une société transporteur ferroviaire à titre commercial sous la raison sociale «Ottawa et Gatineau Rail» pour exploiter une ligne de chemin de fer qui est actuellement la propriété du CP Rail et que cette dernière désire fermer avec l'approbation de la Commission canadienne des transports. Une ligne de chemin de fer entre Hull et Maniwaki de 130 km de long dans la région de la Gatineau. Votre ministre . . .

Le vice-président: Nous avons chacun une copie de la lettre devant nous, et je suis certain que les membres du Comité l'ont déjà lue. Pourriez-vous en faire un résumé seulement?

Mr. Benjamin: It is a different one.

Mr. Angus: He is reading a letter to the Prime Minister; we have a letter to the chairman of this committee.

The Vice-Chairman: I have a letter to the Prime Minister also.

Mr. Angus: We do not have that.

The Vice-Chairman: Okay. It was not translated.

Monsieur Legault, si vous pouviez nous faire un bref résumé, on pourrait passer plus tôt aux questions. Ainsi, les membres du Comité auraient plus de temps pour vous poser des questions.

M. Legault: Je suis en train de lire les trois pages.

Le vice-président: Très bien, mais si vous lisez les trois pages, les députés auront moins de temps pour vous poser des questions.

M. Legault: Je vais les lire; ce ne sera pas long.

Votre ministre l'honorable Suzanne Blais-Grenier, ministre d'État aux Transports a fait savoir par une lettre que le ministère en question n'a aucun programme en vertu duquel une aide financière pourrait être versée pour l'achat ou l'exploitation de la ligne en question susmentionnée.

Est-ce que ça serait possible qu'il y ait un programme au ministère des Transports, Transports Canada, de votre gouvernement pour subventionner et offrir des octrois à ceux qui ont le courage, la volonté et l'initiative de former de nouvelles sociétés transporteurs ferroviaires au Canada, surtout sur de courtes distances (*short line operation*) comme c'est le cas de 80 p. 100 des chemins de fer aux États-Unis?

Votre ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski a proposé dans le guide *Aller sans entraves*, un guide pour la réforme des transports et la déréglementation ferroviaire au Canada comme aux États-Unis, dans les abandons d'embranchements qu'un intéressé peut, dans les 90 jours, communiquer avec le chemin de fer et conclure un accord pour acquérir un embranchement. En cas de différend, l'organisme de réglementation qui est proposé

[Translation]

This is a letter that I sent to the right hon. Brian Mulroney, Prime Minister, on October 11, 1985.

Dear Mr. Prime Minister:

I must tell you that I intend to set up a commercial railway transport company in Quebec under the title "Ottawa and Gatineau Rail", and to use a railway line that is currently the property of CP Rail. The latter wishes to close the line with the approval of the Canadian Transport Commission. It is a railway line 130 km in length between Hull and Maniwaki in the Gatineau region. Your Minister . . .

The Vice-Chairman: We each have a copy of the letter in front of us and I am certain that members of the committee have already read it. Could you just make a summary?

M. Benjamin: Il s'agit d'une autre.

M. Angus: Il lit une lettre au Premier ministre; la nôtre, c'est une lettre au président du Comité.

Le vice-président: J'ai aussi la lettre au Premier ministre.

M. Angus: Nous pas.

Le vice-président: Très bien; elle n'était pas traduite.

Mr. Legault, if you can make a short resume, we will be able to ask you questions sooner. The members of the committee would have more time to ask you questions.

Mr. Legault: I shall read the three pages.

The Vice-Chairman: Very well, but if you read the three pages, the members will have less time to ask you questions.

Mr. Legault: I will read it, it will not take very long.

Your Minister, the Hon. Suzanne Blais-Grenier, Minister of State for Transport, sent me a letter in which she states that the department in question does not have any program to provide financial assistance for the purchase or development of the above-mentioned railway line.

Would it be possible for the Department of Transport, Transport Canada, to set up a program to give grants to those who have the courage, the will and the initiative to form new Canadian railway transportation companies, especially short-line operations, such as constitute 80% of all railway lines in the United States?

Your Minister of Transport, the hon. Don Mazankowski, proposed in "Freedom to Move", a guide for the reform of transportation and railway deregulation in Canada and the United States, that where branch lines were to be abandoned an interested party might communicate with the railway company within 90 days and reach an agreement to acquire the branch line. In case of dispute, the regulatory body would determine the appropriate sum; I would like to

[Texte]

dans le guide déterminera le montant approprié et c'est ce que je veux expérimenter pour la première fois au Québec avec le chemin de fer de la Gatineau.

Le rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires déficitaires dans l'Ouest et autant à l'Est qui a été fait par la Commission canadienne des transports, Division de l'Ouest, il y a certaines recommandations que les lignes supposées déficitaires, selon les deux grands réseaux nationaux de chemins de fer au Canada, passent aux mains d'entreprises privées comme c'est le cas aux États-Unis.

Il est aussi révélé dans ce même rapport que 61 p. 100 des recettes tirées du transport du grain par les deux grands réseaux nationaux de chemins de fer au Canada, le CN et le CP Rail, ça provient de fonds publics ou subventions de votre gouvernement, à part ce que le ministère des Transports de votre gouvernement a fourni pour la restauration d'embranchements ferroviaires dans les provinces de l'Ouest et l'achat de wagons-trémies pour le transport du grain qui a coûté plus d'un milliard de dollars au gouvernement fédéral et le Canadien Pacifique Limitée a fait un bénéfice net de 185.5 millions de dollars seulement avec sa division CP Rail pour l'année 1984 (CN 304.4 millions de dollars). Est-ce qu'il pourrait y avoir des limites aux deux grands réseaux de chemins de fer au Canada d'ambitionner sur le gouvernement fédéral et de l'argent des contribuables. Il serait plus préférable de fournir ces subventions pour des embranchements déficitaires à de nouvelles entreprises privées qui peuvent mieux administrer les embranchements qui forment environ 54 p. 100 de tous les chemins de fer au Canada.

Le Canadien National avec sa division CN Rail et de même le Canadien Pacifique qui forment les deux plus grands réseaux de chemins de fer au Canada, leurs activités se concentrent surtout dans les provinces de l'Ouest et si la Commission canadienne des transports et son Comité des transports par chemin de fer écoutaient leurs désirs et caprices, ces derniers fermeraient tous les embranchements au Québec et ils garderaient seulement les lignes principales et le Québec détient moins de 11 p. 100 de tous les chemins de fer au Canada et l'économie de la province peut en dépendre. Sur les lignes de chemin de fer au Québec environ 40 p. 100 du trafic marchandises provient des États-Unis et le reste des provinces Maritimes, la province de l'Ontario et ceux de l'Ouest. C'est le camionnage au Québec qui a le monopole pour 98 p. 100 du marché du transport de marchandises de toutes sortes.

• 1740

Au ministère des Transports du Québec, j'ai appris qu'il y a des rumeurs qu'ils me réservent des surprises concernant ma société de transport ferroviaire dans la Gatineau. Il serait question que le ministère des Transports du Québec et le gouvernement du Québec s'impliquent dans le transport ferroviaire au Québec comme cela a été fait il y a quelques années avec l'aviation. Est-ce que votre gouvernement au fédéral pourrait s'entendre avec celui du Québec pour que ce dernier s'implique dans le transport ferroviaire au Québec? Un système qui a toujours été de juridiction fédérale au Québec et les deux grandes compagnies ferroviaires au

[Traduction]

try this for the first time in Quebec with the Gatineau railway line.

In its report on money-losing branch lines, in the west and the east both, the western division of the Canadian Transport Commission recommended that any lines the two major national railway networks consider money-losers should be privatized, as was done in the United States.

The report reveals that 61% of the revenue from grain transportation earned by the two major national railway networks, CN and CP Rail, comes from public moneys or grants from your government, not including what your Department of Transport has supplied for restoring branch lines in the western provinces and for the purchase of hopper cars to transport grain. This has cost the federal government more than \$1 billion and last year Canadian Pacific Limited had a net profit of \$185.5 million, with its CP Rail division alone (CN \$304.4 million). Is it possible to put a limit on the amounts the two Canadian railway networks grasp at from the federal government and the taxpayers' pocket-book? It would be better to provide these grants for money-losing branch lines to new private companies that would be better able to administer the branch lines that form about 54% of all Canadian railway lines.

Canadian National, through its CN Rail division, and even Canadian Pacific, which form the two largest Canadian railway networks, concentrate their activities in the western provinces. If the Canadian Transport Commission and the Transport committee were to listen to their desires and whims, they would close all Quebec branch lines and keep only the major lines. Quebec has less than 11% of all railway lines in Canada and the province's economy may depend on them. About 40% of rail freight in Quebec comes from the United States and the rest from the Maritimes, Ontario and the West. In Quebec, trucking has a monopoly and accounts for 98% of the transport of all kinds of goods.

I have learned that there are rumours circulating in the Quebec Ministry of Transport. It seems that they have some surprises in store for my rail transportation company in the Gatineau. It appears that the Quebec Ministry of Transport and the Government of Quebec may be planning to get involved in rail transportation in Quebec, as they did a few years ago with aviation. Could your government reach an agreement with the Province of Quebec allowing Quebec to get involved in rail transportation within the province? The rail system, which has always been under federal jurisdiction in Quebec, and the two major railways are Anglophone

[Text]

Canada ce sont des bastions anglophones et ils peuvent avoir des sentiments nationaux. On m'a affirmé à la Direction de la coopération internationale de la SNCF de France lors de mon dernier voyage en France que les chemins de fer canadiens semblent avoir beaucoup de problèmes.

Quand le gouvernement fédéral, au temps du gouvernement libéral, a adopté le projet de loi C-155 en 1983 sur le tarif du Col-du-Nid-de-Corbeau, le gouvernement du Québec avait protesté que les provinces de l'Ouest avaient la majeure partie des investissements des deux grands réseaux nationaux. Sur un total de 20.5 milliards de dollars, le Québec devait alors bénéficier de retombées d'une valeur de 1.5 million de dollars, soit 7.3 p. 100 du total canadien. Mais voilà que la part du Québec a déjà commencé à rétrécir. En effet, dès le dépôt du projet de loi C-155, en mai 1983, le ministère de l'Agriculture du Canada déclarait que les programmes de développement industriel et agricole auxquels devaient être consacrés 250 millions de dollars n'avaient plus toute leur raison d'être réalisés.

Avant même que le projet du siècle ne démarre, la part du Québec venait de chuter de près de 100 millions de dollars. Il devient donc très dangereux, selon le gouvernement du Québec, d'accorder aux compagnies canadiennes de chemin de fer de trop généreuses subventions compte tenu de leurs très grandes ramifications dans toute l'économie canadienne. Elles peuvent fausser à leur guise l'équilibre économique d'une manière très subtile en transférant les déficits d'un secteur économique à un autre selon leurs propres intérêts financiers dans plusieurs secteurs où elles sont très impliquées (transports ferroviaire, routier, maritime, aérien, hôtellerie, mines, assurances, pétrole et gaz, sidérurgie, agro-alimentaire (Maple Leaf Mills), l'immobilier, camionnage etc.) et en plus le chemin de fer ça serait devenu pour eux marginal ou secondaire en ce qui concerne le marketing et la gestion.

Le projet d'exploitation et d'opération du tronçon entre Hull et Maniwaki dans la Gatineau par ma compagnie, ça serait une première étape vers un éventuel prolongement vers la région de l'Abitibi en ligne directe jusqu'aux villes de Rouyn-Noranda. J'ai approché la compagnie minière Noranda Inc. et une compagnie de bois et cela semble les intéresser. Le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue va former un sommet socio-économique pour la faisabilité de cette éventuelle ligne de chemin de fer en ligne directe vers Ottawa-Hull et la région de Montréal. Il y a des possibilités que la construction de ces nouveaux tronçons de lignes de chemin de fer soient construits avec la technologie française importée au Québec. La direction de la coopération internationale de la SNCF

Je serais prêt à donner une conférence devant les députés et ministres de votre gouvernement à Ottawa à la Chambre des communes au cours d'une session parlementaire ou d'une autre activité . . .

Le vice-président: Monsieur Legault, vu que vous parlez uniquement des embranchements des lignes ferroviaires, les questions des députés devront porter seulement sur les embranchements.

[Translation]

bastions and may have federalist leanings. The International Co-operation Branch of the SNCF, the French National Railway, told me during my last visit to France that Canadian railways seem to have a lot of problems.

In 1983, when the federal government under the Liberals brought in Bill C-155 on the Crow Rate, the Quebec government protested that the western provinces were the major investors in the two national rail networks. Of a total of \$20.5 billion, the spin-offs for Quebec would amount to only \$1.5 million, which is 7.3% of the total for all of Canada. And now Quebec's share has already started to shrink. As soon as Bill C-155 was tabled, in May 1983, the federal Department of Agriculture announced that \$255 million worth of industrial and agricultural development programs were no longer fully justifiable.

Even before the project of the century got off the ground, Quebec's share dropped by almost \$100 million. It is therefore very dangerous, in the view of the Government of Quebec, to subsidize Canadian rail companies too heavily, given their extensive ramifications throughout the Canadian economy. They are free to upset the balance of the economy in very subtle ways, by transferring deficits from one sector to another according to their own financial interest in the various sectors in which they are involved (rail transport, trucking, shipping, air transport, hotels, mines, insurance, oil and gas, steel, the agrifood sector (Maple Leaf Mills), real estate, et cetera). And the railways will become, for them, a marginal or secondary interest insofar as marketing and management are concerned.

My company's plan to develop and operate the Hull to Maniwaki run in the Gatineau would be the first step in an eventual extension into the Abitibi region in the form of a direct line to the cities of Rouyn-Noranda. I approached the mining company, Noranda Inc., and a logging company and they seem to be interested. The Abitibi-Témiscamingue regional development council is going to hold a socio-economic summit on the feasibility of having a direct rail line to Ottawa-Hull and the Montreal area. These new lines may be built using imported French technology. The French National Railways International Co-operation Branch is reviewing my application.

I would be prepared to hold an information session for Members of Parliament and Ministers in Ottawa, during a session of the House of Commons or in other contexts . . .

The Vice-Chairman: Since you are only talking about branch lines, Mr. Legault, the members will only question you about that.

[Texte]

Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Legault, I sympathize with your desire to see the line from Hull to Maniwaki continue to operate. Canadian Pacific has applied to abandon it. You know the condition of that line. The rails are all rusted and it is overgrown with weeds. Most of it is not being used. It needs reballasting and a lot of work done on it.

If you were to acquire that as a short line, do you have the money to fix it all up?

M. Legault: Deux investisseurs sont prêts à investir dans ma nouvelle entreprise: la maison Trust Royal—l'accord a été fait au siège social de Toronto—et le Crédit Lyonnais. Mais avant que le Trust Royal participe à l'investissement et à la gestion de la compagnie, combien la ministre d'État aux Transports, l'honorable Suzanne Blais-Grenier, va-t-elle m'offrir en aide financière? Pour le moment, c'est encore un point d'interrogation. Selon les dernières nouvelles que j'ai eues de l'honorable Suzanne Blais-Grenier, ministre d'État aux Transports, les fonctionnaires sont en train d'étudier le rapport McDonough sur les embranchements de l'Ouest et, quand ils auront fini d'étudier la conclusion de ce rapport, ils vont pouvoir m'accorder une aide financière. Je vais tenter prochainement de faire une campagne de financement.

• 1745

Mr. Benjamin: Well, we have people in western Canada who are looking at taking over branch lines, too, rather than have them abandoned. You are saying you need a subsidy. What the hell is the difference if the government agrees to a subsidy if they give it to you or if they just give it to the CPR and make them keep the line open?

M. Legault: Une compagnie privée, sur de courtes distances, est davantage capable de rentabiliser une ligne. Plus une compagnie est éparpillée sur le plan national, plus sa comptabilité et sa gestion peuvent comporter des lacunes. Une compagnie de transport sur de courtes distances peut mieux comprendre sa région, mieux connaître les expéditeurs, les industriels, les PME de la région. Elle est mieux en mesure de rentabiliser cette ligne.

J'ai deux clients éventuels, dont la CIP Inc. pour l'expédition du bois de pulpe entre les coupes de bois de Maniwaki et l'usine de pulpe de papier de Gatineau. J'ai aussi conclu un accord verbal avec la compagnie pétrolière Shell Canada Limitée en vue d'établir un contrat de sous-traitance pour le transport des produits pétroliers, soit l'essence pour les voitures, l'huile diésel, l'huile à chauffage, par wagons-citernes de chemin de fer entre la raffinerie de l'est de Montréal et Maniwaki. À Maniwaki, il y aurait un transbordement et la compagnie Ottawa-Gatineau Rail aurait la tâche de distribuer les produits pétroliers aux différentes stations-service dans les régions de la Gatineau et des Laurentides.

Tout le long de la Gatineau, il y a des cultivateurs, des éleveurs de bovins de boucherie, et j'ai étudié des méthodes qui ont été expérimentées en France pour rentabiliser les lignes sur de courtes distances. En Europe, les distances ne sont pas aussi grandes qu'en Amérique. Des routes, ils en ont beaucoup, des

[Traduction]

Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Je comprends que M. Legault veut continuer à exploiter à ligne que rejoint Hull et Maniwaki. Canadien Pacifique a demandé la permission de l'abandonner. Vous savez dans quel état elle est. Les rails sont toutes rouillées et elle est pleine de mauvaises herbes. On s'en sert à peine. Elle a besoin d'être ballastée et remise en état.

Si vous l'achetiez, pourriez-vous vous permettre de la remettre en état?

Mr. Legault: Two investors are prepared to invest in the new venture: Royal Trust—the agreement was signed at its headquarters in Toronto—and the *Crédit Lyonnais*. But before Royal Trust agrees to participate, either financially or in managing the company, how much financial support is the Minister of State for Transport, the Hon. Suzanne Blais-Grenier, prepared to offer me? For the time being, it is still a question mark. The last I heard from the Hon. Suzanne Blais-Grenier, Minister of State for Transport, her officials were in the process of reviewing the McDonough report on western branch lines and when they are finished reviewing the report's conclusions, they will be able to provide me with financial support. And I will soon be launching a fund-raising campaign.

M. Benjamin: Dans l'Ouest aussi, il y en a qui étudient la possibilité d'acheter des embranchements, plutôt que de les abandonner. Vous dites que vous avez besoin d'une subvention. Que le gouvernement vous donne la subvention ou qu'il la donne au CP pour que la ligne puisse rester ouverte, qu'est-ce que ça peut bien faire?

Mr. Legault: On short hauls, a private company is better able to make the line pay. The more dispersed a company is nationally, the more gaps there can be in its accounting and managing. A company that operates over short distances has a better grasp of the region, its shippers, industry, and the small and medium size businesses in the region. It is in a better position to make the line pay.

I have two potential clients, including CIP Inc., which will be shipping pulp wood from the logging areas in Maniwaki to the pulp and paper mill in Gatineau. I also have a verbal agreement with Shell Canada that should lead to the signing of a subcontract to ship oil products—gasoline, diesel fuel and oil for furnaces—by rail tanker from the east-end Montreal refinery to Maniwaki. In Maniwaki it will be transferred and the Ottawa-Gatineau Rail Company will distribute the products to various service stations in the Gatineau and Laurentian regions.

All along the Gatineau River, there are farmers and cattlemen and I have looked at ways of making short hauls pay that have been tested in France. Distances in Europe are not as great as they are in North America. There are lots of roads and lots of trucks. They have experimented in France with

[Text]

camions, ils en ont beaucoup. On a expérimenté en France des méthodes qui ont fait leurs preuves et que je veux adopter pour la première fois, ici au Québec. Ces méthodes vont pouvoir rentabiliser l'embranchement entre Hull et Maniwaki.

Mr. Benjamin: Yes, but the CPR used to haul all that stuff and they got out of it. You are telling me that these companies—pulp, paper, pulp logs, whatnot—are prepared to ship on your track when they were not prepared to do it with the Canadian Pacific? Now tell me, are you going to buy your own locomotives? How are you going to maintain the track? How are you going to fix it up every year? Are you going to hire maintenance of way people? Are you going to buy locomotives? Are you going to hire train crews? How are you going to operate that?

M. Legault: Pour l'entretien de la voie, le contrat sera donné à des contracteurs privés spécialisés dans la restauration de chemins de fer. J'ai fait une évaluation en ce qui concerne les locomotives. Par exemple, les wagons pour transporter les bois de pulpe de papier sont évalués à 75,000\$ chacun, ceci pour du matériel neuf. Cela fait un total de 11,250,000\$. Il faut compter six mois ou un an avant d'avoir les premières unités.

Le CN a mis en entreposage 254 locomotives et plus de 8,000 wagons en raison de compressions budgétaires. J'ai déjà demandé au CN de me louer ou de me vendre ces 8,000 wagons et ces 254 locomotives. Des locomotives usagées peuvent être aussi bonnes que des neuves. Ils pourraient me les louer en entendant les futures expansions. À part cela, le CN pourrait entretenir ce matériel loué, ce qui faciliterait l'*inter-switching* sur les lignes du CN et du CP.

• 1750

Mr. Benjamin: I wish you a lot of luck, but do not bet on it.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Merci beaucoup, monsieur Legault. Même si le Comité n'a pas pour mandat de régler les cas particuliers comme le vôtre, nous vous souhaitons bonne chance dans vos démarches. Votre témoignage de cet après-midi sera consigné au compte rendu.

M. Legault: Je vous remercie.

The Chairman: Are any representatives of the International Association of Machinists and Aerospace Workers here? I do not think they are. The next witness was then to be the Metro-Toronto Residence Action Committee.

Mr. Benjamin: Did anybody tell these people that we moved up to 6 p.m. from 8 p.m.?

The Chairman: That is exactly right. Are you looking at the committee notice?

Mr. Benjamin: Yes. It was arranged for the machinists to be moved up to 6 p.m. and for the Metro-Toronto Residence Action Committee to be kept at 7 p.m., right?

The Chairman: We thought by moving them up that we could sit through, but there may be some confusion. I do not know at the moment whether the contact was made. Quite

[Translation]

methods that have proved themselves and I would like to be the first to try them here in Quebec. Using these methods, we can make the branch line between Hull and Maniwaki pay.

M. Benjamin: Oui. Mais dans le temps le CP transportait toutes ces choses-là et a quand même décidé d'abandonner la ligne. Vous me dites que les compagnies que vous avez mentionnées—les producteurs de pâtes et papiers, par exemple—sont prêtes à faire affaire avec vous, mais non avec le Canadien Pacifique? Avez-vous l'intention d'acheter vos propres locomotives? Et comment allez-vous vous y prendre pour entretenir la voie? Comment allez-vous faire pour la réparer chaque année? Allez-vous embaucher des préposés à l'entretien? Allez-vous acheter des locomotives? Allez-vous embaucher des équipes? Qu'allez-vous faire au juste?

Mr. Legault: Track maintenance will be contracted out to private contractors specialized in rail maintenance. I did a study on locomotives. Cars used to transport pulp wood cost 75,000\$ each new. The total cost would be 11,250\$ million. And it takes six months or one year to get the first units.

Because of budget cutbacks, CN has taken 254 locomotives and 8,000 cars out of service. I have asked CN to lease or sell me the 8,000 cars and 254 locomotives. Used locomotives can be as good as new ones. They could lease them to me until they decide to expand. CN could also maintain the leased stock, which would make inter-switching between CN and CP lines easier.

M. Benjamin: Je vous souhaite bonne chance, mais à votre place, je ne compterais pas là-dessus.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin

Thank you very much, Mr. Legault. Although the committee is not mandated to resolve cases like yours, we do wish you luck in your endeavours. Your testimony will be put on the record.

Mr. Legault: Thank you.

Le président: Les représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéro-astronautique sont-ils là? Je ne le crois pas. Le prochain témoin, c'était le *Metro Toronto Residents-Action Committee*.

M. Benjamin: A-t-on dit aux témoins qu'ils devaient comparaître à 18 heures mais non pas à 20 heures?

Le président: C'est exact. Vous lisez l'avis de convocation?

M. Benjamin: Oui. Les machinistes devaient comparaître à 18 heures et le *Metro Toronto Residents-Action Committee* à 19 heures, n'est-ce pas?

Le président: Pour éviter d'interrompre nos délibérations, on a voulu les faire comparaître plus tôt, mais il y a peut-être eu confusion. Je ne sais pas si on a réussi à les contacter. Franche-

[Texte]

frankly, to be fair to the witnesses, if they were not contacted . . . Fortunately, this has not happened before. Since I cannot tell whether they have formally received the notice of being moved up, I think the only fair thing is to adjourn to 7 p.m. Hopefully, there will be the quorum needed for us to proceed because there are just the two more witnesses and, frankly, I do not think either one of them is going to be that long.

There is a recommendation from the clerk that we adjourn for five minutes in order to see if the next witness has received formal notice of the change to 6 p.m. Let us do that.

• 1800

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for the purposes of taking evidence, so we will resume the hearing on the reference of *Freedom to Move*. I said informally to the next witnesses that we got through the witness a little earlier and we appreciate very much their being very punctual, because I know they were informed to try to be here at 6 p.m., and we are very glad you are here at 6 p.m.

I wonder, Mr. Bourgeois, if you would introduce those at the table with you for our information. We have your brief, which has been circulated. It is a very comprehensive and good brief. I would ask you, instead of reading it, if you would give us an overview so we could get into questions. One of the members is on his way down—Mr. Benjamin, a very experienced member of the committee. Hopefully, he will be coming through the door before we even get through the introduction. That is sort of the general format we follow, so if you could commence and introduce those who appear with you.

Mr. V. E. Bourgeois (Vice-President, International Association of Machinists and Aerospace Workers): With me today is my Administrative Assistant, Mr. Pat Sagriff; our Director of Public Relations for Canada, Joe Hanafin; and our Director of Research for Canada, Louis Erlichman.

We welcome the opportunity to present to the House of Commons Standing Committee on Transport our views on the federal government's position paper *Freedom to Move*. Because of a high degree of involvement in the transportation area, we feel it is of great importance that we provide you with a response to the government's framework document on the federal regulation of transportation.

In our written brief, we deal with the paper's detailed proposals. First, however, we would like to express our concern about the unwarranted haste with which the government seems determined to go forward with its plans. The issue of transport regulation, particularly air transport, has been the subject of several studies in recent years. In 1982, the House of Commons Standing Committee on Transport, after extensive hearings, cautioned against U.S.-style deregulation of the type now proposed by the government. The committee proposed that access to routes up to 1,500 miles in southern Canada, and all northern routes, be opened to all carriers, but that the

[Traduction]

ment, si on n'a pas réussi à les contacter, il serait injuste de . . . Heureusement, c'est la première fois que cela nous arrive. Étant donné que je ne sais pas s'ils ont été prévenus, on ne peut pas faire autrement que de lever la séance jusqu'à 19 heures. Espérons qu'on aura le quorum, car il ne nous reste que deux témoins à entendre et je ne crois pas que ce soit long.

Le greffier suggère qu'on lève la séance cinq minutes pour vérifier si le témoin a été prévenu qu'il comparait à 18 heures. Levons donc la séance.

Le président: Chers collègues, je constate qu'il y a quorum pour recueillir des témoignages. Aussi nous reprenons l'audience sur l'énoncé *Aller sans entraves*. J'ai dit officieusement aux prochains témoins que le témoignage précédent s'est terminé un peu plus tôt que prévu. Nous leur sommes très reconnaissants d'être très ponctuels, car je sais qu'on leur avait demandé d'essayer d'être ici à 18 heures. Nous sommes contents que vous soyez ici à l'heure dite.

Pourriez-vous, monsieur Bourgeois, présenter les personnes qui sont à la table avec vous. Nous avons votre mémoire, qui a d'ailleurs été distribué. C'est un mémoire très détaillé et très bon. Je vous demanderai, plutôt que de le lire, de nous en faire un résumé afin que nous puissions passer aux questions. L'un des membres, M. Benjamin, qui fait partie depuis longtemps du Comité, est en route. Espérons qu'il arrivera avant même que l'introduction ne soit terminée. C'est en quelque sorte la façon dont nous procédons généralement. Aussi, je vous prie de bien vouloir commencer et présenter ceux qui vous accompagnent.

M. V. E. Bourgeois (vice-président, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): J'ai avec moi aujourd'hui mon adjoint administratif, M. Pat Sagriff, notre directeur des Relations publiques au Canada, M. Joe Hanafin, et notre directeur de la Recherche au Canada, M. Louis Erlichman.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion d'exposer au Comité permanent des transports de la Chambre des communes nos vues sur l'énoncé de principe du gouvernement fédéral intitulé *Aller sans entraves*. Vu le rôle considérable que nous jouons dans le secteur des transports, nous estimons qu'il est très important que nous vous fassions part de notre réaction au guide du gouvernement sur la réglementation fédérale des transports.

Dans notre mémoire, nous examinons les propositions détaillées décrites dans le guide. Cependant, nous désirons d'abord exprimer notre préoccupation en ce qui concerne l'empressement injustifié à agir que le gouvernement semble manifester. La question de la réglementation des transports, particulièrement des transports aériens, a fait l'objet de plusieurs études ces dernières années. En 1982, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, après de longues audiences, a fait une mise en garde contre une déréglementation à l'américaine du genre de celle proposée par le gouvernement. Le Comité a proposé que l'accès aux routes

[Text]

number of national carriers continue to be limited. It also proposed ending restrictions on size and types of aircraft and expanded flexibility for carriers to set fares.

In May 1984, after holding hearings across the country, the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission also recommended against airline deregulation. Like the Commons standing committee, the Air Transport Committee called for the maintenance of air carrier roles with a relaxation of fare-setting requirements. It also argued for the need for all parts of the country to have equal access to discount fares.

• 1805

The new air carrier policy, announced by the federal transport Minister on May 10, 1984, largely ignored the recommendations of the Air Transport Committee and the standing committee, calling for, among other things, open licences without limitations on carrier roles, more liberal route entry and exit requirements and unlimited and potentially discriminatory fare discounting.

The proposals presently before this committee go beyond Mr. Axworthy's policy to essentially deregulate not only air transport but also virtually the whole of the Canadian transportation sector. We find it disturbing, to say the least, that the government is pushing ahead with its deregulation plans, against the advice of the two major public

It is particularly disconcerting that there has been no serious assessment of the probable impact of the proposals and the risk they pose for sectors and regions across the country. In fact, there has not even been an opportunity to consider the long-term impact of the substantial changes introduced in air transport barely a year ago. The federal government, for no discernible reason, seems determined to rush ahead with little study and barely more than token consultation, based on a general document like *Freedom to Move*.

We believe this haste is unreasonable and unnecessary. The government should form a public commission of inquiry, with representatives from the industry, unions, provincial and local authorities and consumer groups, to hold public hearings across Canada and in the U.S. to gain a first-hand understanding of the deregulation experience there and investigate the transportation needs of this country.

The decisions made today will have an impact for decades to come. We need a transportation policy arrived at in a considered and reasonable way to carry us into the 21st century. The evidence on transport deregulation in the U.S., as

[Translation]

d'au plus 1,500 milles au sud du Canada, et toutes les routes du nord, soient accessibles à tous les transporteurs, mais qu'on continue de limiter le nombre de transporteurs nationaux. Il a également proposé d'éliminer les restrictions quant au type d'appareils et à leur taille et de donner une plus grande latitude aux transporteurs en ce qui touche la tarification.

En mai 1984, le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports, après avoir tenu des audiences dans les diverses régions du pays, a également fait des recommandations à l'encontre de la déréglementation du transport aérien. Le Comité des transports aériens, à l'instar du Comité permanent des Communes, a préconisé le maintien du rôle des transporteurs aériens de même qu'un assouplissement des exigences en matière de tarification. Il a également fait valoir la nécessité pour toutes les régions du pays de jouir d'un accès égal aux tarifs réduits.

La nouvelle politique du transport aérien, qui a été annoncée par le ministre fédéral des Transports le 10 mai 1984, fait fi dans une large mesure des recommandations du Comité des transports aériens et du Comité permanent prônant, entre autres, la délivrance de permis «ouverts» sans restriction quant au rôle du transporteur, la libéralisation des conditions d'entrée et de sortie applicables aux marchés, et la réduction illimitée et éventuellement discriminatoire des tarifs.

Les propositions que votre Comité étudie actuellement vont plus loin que la politique de M. Axworthy en ce sens qu'elles préconisent essentiellement une déréglementation non seulement du transport aérien mais aussi, en fait, de l'ensemble du secteur des transports au Canada. Il est pour le moins troublant que le gouvernement mette de l'avant ses projets de déréglementation, allant ainsi à l'encontre des recommandations formulées dans les deux principales

Il est particulièrement déconcertant de constater qu'on n'a fait aucune analyse sérieuse des conséquences probables des propositions et des risques qu'elles comportent pour les divers secteurs et régions du pays. En fait, on n'a même pas eu l'occasion d'examiner les répercussions à long terme des importantes réformes qui ont été apportées il y a à peine un an dans le secteur du transport aérien. Le gouvernement fédéral semble, sans motif apparent, résolu à se dépêcher à passer à l'action même si peu d'études ont été faites et qu'on a procédé tout au plus à un semblant de consultation, en se fondant sur un document aussi général que *Aller sans entraves*.

Nous croyons que pareille hâte est déraisonnable et inutile. Le gouvernement devrait mettre sur pied une commission d'enquête formée de représentants de l'industrie, des syndicats, des autorités provinciales et locales et des associations de consommateurs, et chargée de tenir des audiences publiques dans l'ensemble du Canada et aux États-Unis afin de se familiariser avec l'expérience de la déréglementation là-bas et d'étudier les besoins de transport de ce pays.

Les décisions d'aujourd'hui comportent des conséquences pour plusieurs décennies à venir. Nous avons besoin d'une politique des transports élaborée d'une façon réfléchie et raisonnable pour nous mener dans le XXI^e siècle. Comme nous

[Texte]

discussed in our written brief, illustrates the disastrous consequences of hasty and unconsidered action.

Transport is a public utility on which all of our economic development is built. For many parts of this country, it is a daily matter of life and death. Canadians understand that transportation is too important to be left to the whims of short-sighted and self-interested entrepreneurs or unmonitored monopolies.

A national survey carried out by Vector in September 1985, found that a substantial majority of Canadian adults, as shown below, believed that the federal government should continue to play a role in the following areas of airline regulations: ensuring that air travel is as safe as possible—98%; ensuring that communities have an adequate level of service—89%; ensuring that airline fares are reasonable, particularly for flights to smaller communities—85%; protecting a share of the airline business for Canadian airlines and workers—77%; ensuring that Canadian airlines are financially healthy—72%; and owning and operating airports—62%.

While we are not uncritical of the existing regulation of the transportation system by the Canadian Transport Commission, we believe the answer to weakness in regulation is to improve the regulatory system, not to throw out regulations. Before dealing with the question of the improvement of the regulatory system, we would like to present our view of the impact of the proposals in Freedom to Move on Canadian transport. There is a more detailed discussion in our written brief.

Deregulation of air transport will lead directly to inferior service for, and fares that discriminate against, small and medium-sized communities, undermining our policies for regional economic development. It will bring less, not more, competition as the industry consolidates into fewer larger carriers. The flying public will be placed at greater risk as small carriers try to cut costs by skimping on safety.

• 1810

Jobs will be lost in air transport, aerospace and other related sectors, and workers in the air transport industry will face even sharper attacks on their wages and working conditions.

The impact of the proposed deregulation on rail transport may be less profound, but it will be no less negative. It will mean poorer service and price discrimination against small shippers in out-of-the-way regions. Major job losses will accompany the accelerated deterioration of our national railway system.

[Traduction]

l'avons indiqué dans notre mémoire, les données sur la déréglementation des transports aux États-Unis illustrent les conséquences désastreuses de décisions précipitées et non mûrement réfléchies.

Le transport est un service public dont dépend tout notre développement économique. Pour bon nombre de régions de notre pays, il s'agit chaque jour d'une question de vie ou de mort. Les Canadiens comprennent que les transports sont une question trop importante pour qu'on laisse faire à leurs caprices des entrepreneurs à courte vue qui ne pensent qu'à leurs propres intérêts ou des monopoles non réglementés.

Une enquête nationale menée par Vector en septembre 1985 a révélé qu'une importante majorité de Canadiens adultes, tel qu'indiqué ci-après, croit que le gouvernement fédéral devrait continuer à jouer un rôle en ce qui concerne les aspects suivants de la réglementation du transport aérien: L'assurance que le transport aérien est le plus sécuritaire possible—98 p. 100; l'assurance que les collectivités bénéficient d'un service adéquat—89 p. 100; l'assurance que les tarifs aériens sont raisonnables, particulièrement pour les vols vers les petites collectivités—85 p. 100; l'assurance, pour les transporteurs et travailleurs canadiens, d'une part du marché du transport aérien—77 p. 100; l'assurance que les entreprises canadiennes de transport aérien sont financièrement saines—72 p. 100; la propriété et l'exploitation des aéroports—62 p. 100.

Bien que nous ne soyons pas dépourvus d'esprit critique à l'égard de la réglementation actuelle du système de transport par la Commission canadienne des transports, nous croyons que la réponse à la faiblesse de la réglementation réside dans l'amélioration de la réglementation et non dans son élimination. Avant de passer à la question de l'amélioration de la réglementation, nous aimerions vous faire part de notre opinion quant aux conséquences que les propositions énoncées dans *Aller sans entraves* auraient sur les transports au Canada. Notre mémoire fait une analyse plus détaillée.

La déréglementation du transport aérien mènera directement à une détérioration du service et à une discrimination tarifaire contre les collectivités petites et moyennes tout en sapant nos politiques en matière de développement économique régional. Cela nous vaudra moins, plutôt que plus, de concurrence au fur et à mesure que l'industrie se consolidera en un nombre réduit de grands transporteurs. Les risques seront plus grands pour le public qui voyage par la voie des airs, les petits transporteurs essayant de réduire leurs coûts en étant moins rigoureux sur la sécurité.

Les transports aériens, l'aérospatiale et d'autres secteurs connexes perdront des emplois, et les travailleurs de l'industrie des transports aériens verront leurs salaires et leurs conditions de travail soumis à des attaques encore plus violentes.

Les incidences de la déréglementation proposée sur le transport ferroviaire seront moins prononcées, mais non moins négatives. Cela signifiera un appauvrissement du service et une discrimination de prix contre les petits expéditeurs des régions éloignées. La dégradation accélérée de notre réseau national de chemins de fer sera accompagnée de grandes pertes d'emplois.

[Text]

In the trucking sector, the government's proposal would also lead to a more concentrated, less competitive sector with discrimination in service and price against smaller shippers, as well as less travel area.

Predatory competition from U.S. carriers would mean the loss of thousands of Canadian jobs. Financial pressures on smaller truckers would mean more unsafe practices and unsafe highways.

The government's *Freedom to Move* proposals are a recipe for disaster. They will lead directly to deteriorating transport services, pricing that discriminates against small users and all but the largest communities, less competition, declining safety standards and the undermining of a major Canadian industry and its workers.

We need a regulatory system that is open and responsive to the needs of consumers, industries and communities as well as workers in the transportation sector. It must take account of the transport needs of all parts of the country for long-term national and regional development and act to ensure that all Canadians in all parts of this country are treated fairly and equitably.

Canadians expect their government to ensure that the basic transportation needs of this country are fairly met. The unseemingly haste to abdicate this responsibility, as shown in *Freedom to Move*, is a disservice to all Canadians.

We ask this committee to recommend to the government that it withdraw its proposal as outlined in *Freedom to Move* and appoint a public commission of inquiry to investigate all aspects of transport in all parts of this country and to recommend a solid basis for a regulatory policy that will give us a strong and vital transportation system in the decades to come.

The Chairman: Mr. Bourgeois, thank you for your brief. I did not know whether we were going to have all of it read, but you gave the highlights. I want to assure you that, regardless of the fact that some members are at different committees right at the moment, your brief is going to be part of the record. Our staff over there will analyse it and dissect it in more detail. You have quite a lot of information in it and, of course, you have some appendices, which set out and elaborate on some of the points you have mentioned.

I guess, as chairman, I cannot go too far and show any commitment, but you should be aware that we have had some very interesting briefs from other unions across the country. I think your brief certainly is more comprehensive than some, but it has somewhat the same thrust to it and a real concern.

I am interested in your call for an inquiry on it. I am not going to ask questions at the moment; I am going to throw it

[Translation]

Dans le secteur du camionnage, la proposition du gouvernement déboucherait aussi sur une plus grande concentration et une diminution de la concurrence, avec discrimination de service et de prix contre les petits expéditeurs, ainsi qu'un rétrécissement du territoire desservi.

Les Canadiens seraient la proie de la concurrence des transporteurs américains, ce qui leur coûterait des milliers d'emplois. Les pressions financières sur les petits camionneurs entraîneraient une augmentation des pratiques dangereuses et des routes dangereuses.

Les propositions du gouvernement, exprimées dans «Aller sans entraves», sont une recette pour la ruine. Elles mèneront directement à une dégradation des services de transport, à l'établissement de prix injustes à l'endroit des petits utilisateurs et pour toutes les collectivités sauf les plus grandes et à une diminution des normes de sécurité, et elles porteront atteinte à une grande industrie canadienne et à ses travailleurs.

Il nous faut un système de réglementation qui soit ouvert aux besoins des consommateurs, des industries et des collectivités ainsi que des travailleurs du secteur des transports, et qui puisse y répondre. Ce système doit tenir compte des besoins de transport de toutes les régions du pays pour le développement national et régional à long terme et faire que tous les Canadiens de toutes les régions du pays soient traités justement et équitablement.

Les Canadiens attendent de leur gouvernement qu'il assure des solutions justes à leurs besoins fondamentaux en matière de transport au Canada. Cette curieuse hâte à abdiquer devant cette responsabilité, tel qu'il ressort d'«Aller sans entraves» sert mal l'ensemble des Canadiens.

Nous demandons à votre Comité de recommander au gouvernement de retirer la proposition qu'il décrit dans «Aller sans entraves» et de confier à une commission publique d'enquête la tâche d'étudier tous les aspects des transports dans tous les coins du pays et de recommander une base solide d'une politique de réglementation qui nous donnera un réseau de transport fort et vital pour les décennies à venir.

Le président: Monsieur Bourgeois, merci de votre mémoire. Je ne savais pas si vous alliez en faire une lecture intégrale, mais vous en avez donné les points saillants. Je tiens à vous assurer que, même si certains membres sont retenus à d'autres comités pour l'instant, votre mémoire sera versé au compte rendu. Notre personnel l'analysera et le disséquera en détail. Vous nous y donnez pas mal d'informations et, naturellement, vous avez certaines annexes, qui explicitent certains des points que vous avez mentionnés.

À titre de président, je suppose que je ne saurais aller trop loin et afficher mes positions, mais vous devez être conscient que nous avons reçu certains mémoires très intéressants d'autres syndicats de tout le pays. J'estime que le vôtre est certainement plus complet que d'autres, mais il traduit en quelque sorte la même orientation et les mêmes véritables préoccupations.

Votre demande d'enquête m'intéresse. Je ne vais pas vous poser de questions pour l'instant; je vais plutôt passer la parole

[Texte]

open to Mr. Angus, and then we can see where we go from there. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, welcome and thank you for a very excellent presentation. I have had the opportunity to skim through most of it. There are a couple of areas I want to get you to elaborate on.

First, you made mention that, in terms of the American experience, some 40,000 airline workers' jobs disappeared as a result of deregulation. What percentage of the 40,000 were the people who ensure that the aircrafts operate in a safe manner, in other words, the ground staff?

Mr. Bourgeois: I daresay, from our own group, of the 40,000, more than 50% of our own people were affected. I am talking of the aircraft mechanics.

• 1815

Mr. Angus: In terms of your people down there and what is in effect a partially deregulated environment in Canada . . . when we get a situation where the competition gets tough and an existing carrier, whether it is one of the new ones or one that has been around for awhile, can no longer make a go of it and is getting closer and closer to that fine line between being a viable company and going under, what happens to the maintenance? As I put it earlier, what is that last passenger on the last flight got to expect in terms of the safety of the carrier?

Mr. Bourgeois: What happens most of the time is that our mechanics are asked to sign off certain jobs which have not been completely finished. Our position with our mechanics has always been that although it is true one must always take an order that is given, at no time should you put your initials on any work that has not been fully completed or on which the proper inspection has not been done. You will be the one who will be blamed, not the supervisor who is probably the one who is giving you the order. Possibly you would be just as well at the time to accept a disciplinary action that may be levied against you. We would then have to prove before an arbitrator that you were asked to carry out an order that was contrary to your training.

Mr. Angus: You have to rely on a collective agreement, as opposed to regulation, to provide the protection to the worker.

Mr. Bourgeois: The rules we are following . . . it is because of the regulations that are in place. There are certain things you must do at inspection times, be it in the airline or rail industry, and you must make sure that it has been done before you sign it off and initial it.

Mr. Angus: Under some of the health and safety laws in various sectors of Canada, the employee has a right to refuse to do unsafe work. Does an employee of an airline company in Canada have the protection under law to refuse to sign a

[Traduction]

à M. Angus, après quoi nous verrons ce qu'il y aura lieu de faire. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, bienvenue et merci de votre excellent exposé. J'ai eu l'occasion d'en parcourir une grande partie. Il y a quelques points sur lesquels je voudrais vous amener à donner des précisions.

Tout d'abord, vous mentionnez que, aux États-Unis, la déréglementation a fait disparaître quelque 40,000 emplois de travailleurs des lignes aériennes. Quel pourcentage des 40,000 emplois appartenait aux personnes qui veillent à la sécurité de fonctionnement des appareils, autrement dit, au personnel à terre?

M. Bourgeois: J'oserais dire que, dans notre groupe, sur les 40,000, plus de 50 p. 100 de nos gens ont été touchés. Je parle des mécaniciens d'avion.

M. Angus: En ce qui concerne vos gens là-bas, et dans un environnement qui est en fait partiellement déréglementé au Canada . . . lorsque nous en venons au point où la concurrence est difficile et qu'un transporteur existant—qu'il s'agisse de l'un des nouveaux ou d'un autre qui est là depuis un bout de temps—n'arrive plus et se rapproche de plus en plus de cette mince ligne de démarcation entre la rentabilité et la faillite, qu'arrive-t-il de l'entretien? Comme je l'ai demandé plus tôt, à quoi le dernier voyageur sur le dernier vol peut-il s'attendre en matière de sécurité de la part du transporteur?

M. Bourgeois: Ce qui arrive la plupart du temps, c'est qu'on demande à nos mécaniciens d'attester par leur signature de la bonne exécution de certaines tâches qui ne sont pas complètement finies. La position que nous avons toujours prise envers nos mécaniciens est la suivante: même s'il reste vrai qu'il faut toujours obéir à un ordre, vous ne devez jamais approuver par votre parafe un travail qui n'est pas complètement terminé ou qui n'a pas fait l'objet de l'inspection appropriée. C'est vous qui serez blâmé, et non pas le superviseur, qui est probablement celui qui vous donne l'ordre. Vous feriez peut-être aussi bien d'accepter tout de suite les mesures disciplinaires qui pourraient vous être imposées. Il nous incomberait alors de prouver devant un arbitre qu'on vous a demandé d'exécuter un ordre contraire à votre formation.

M. Angus: Vous devez vous en remettre à une convention collective, plutôt qu'à la réglementation, pour protéger le travailleur.

M. Bourgeois: Les règles que nous suivons . . . c'est à cause des règlements en place. Il y a certaines choses à faire lors des inspections, que ce soit dans l'aviation ou dans les chemins de fer, et vous devez vous assurer qu'elles sont faites avant de donner votre approbation par votre parafe.

M. Angus: En vertu de certaines lois sur la santé et la sécurité dans divers secteurs du Canada, l'employé a le droit de refuser de faire un travail dangereux. Un employé d'une compagnie aérienne au Canada est-il protégé par la loi s'il

[Text]

document, or is it just a question of if he does not sign he can be charged?

Mr. Bourgeois: He could be charged if he is told to sign. Our suggestion to them is that they should refuse and let either the inspector or his supervisor put his own initial on it.

Mr. Angus: On page 7, you mention that the Transport Canada inspectors barely have the capacity to effectively monitor and patrol existing carriers . . . and is in fact reducing them from 223 to 201. In a deregulated environment with more carriers, what is that going to mean for your members? What is that going to mean for the travelling public?

Mr. Bourgeois: In this particular instance, I am more concerned about the travelling public. I do not think it will have too much effect on our present membership as it now stands at this stage of the deregulation system. I am quite concerned for the public. There are a lot of times when you travel on some of these aircraft that you get these little last minute breakdowns—or when you make a stopover and you are wondering why it happened that there was none at the last stop. I am more concerned for the public than I am for the members right now, because I do not think we are affected that much at this time. It is in the future that we are concerned about our membership.

Mr. Angus: You make reference later in your brief to the trucking industry. Again, in terms of the safety, deregulated trucking would almost certainly create extra safety hazards on our highways. I assume you are not just talking about the reality of there being more trucks moving.

Mr. Bourgeois: No, I am talking about the maintenance. As it is even now with certain members of the trucking industry, we have certain employers who are skipping all kinds of regular inspections that we used to do, because of costs, I guess. They want those units out on the road. They are on the road with very bad tires—or rubber, if you want—and a lot of the time you are having your units break down on the roads which can cause accidents. This is basically what I mean. Not because of the more number of trucks there will be on the road, because if . . . eventually it may cause jam-ups in certain areas of our country. Generally speaking, a good traffic pattern will practically take anything that is an area. You would have to have may be—I do not know—if we got two jam-ups certain hours of the day where a truck will have to be kept off our highways, especially in the cities, but other than that, no . . . I mean, the maintenance of the vehicles themselves.

• 1820

Mr. Angus: Okay. The survey of public opinion that you attach and you make reference to—done by Vector Public Education Incorporated—can I ask who paid for this study?

Mr. Bourgeois: We did.

Mr. Angus: Were the questions developed in consultation with the union and the public opinion firm?

[Translation]

refuse de signer un document, ou ne risque-t-il que d'être accusé s'il refuse de signer?

M. Bourgeois: Il pourrait être accusé si on lui ordonne de signer. Le conseil que nous lui donnons, c'est de refuser et de laisser l'inspecteur ou son superviseur apposer ses initiales.

M. Angus: À la page 7, vous mentionnez que les inspecteurs de Transports Canada ont à peine les moyens de surveiller et de patrouiller efficacement les transporteurs existants . . . et que, de fait, leur nombre passe de 223 à 201. Dans un environnement déréglementé, avec plus de transporteurs, qu'est-ce que cela signifiera pour vos membres? Qu'est-ce que cela signifiera pour le public voyageur?

M. Bourgeois: Dans ce cas particulier, je m'inquiète davantage du public voyageur. Je ne pense pas que cela aura des effets trop considérables sur nos effectifs actuels à ce stade-ci du système de déréglementation. Je m'inquiète beaucoup pour le public. Bien souvent, lorsque vous voyagez dans certains de ces avions, vous avez ces petites pannes de dernière minute—ou lorsque vous faites une escale et que vous vous demandez pourquoi il n'y en a rien eu au dernier arrêt. Je m'inquiète plus pour le public que pour les membres, pour l'instant, parce que je ne crois pas que nous soyons tellement touchés pour l'instant. C'est pour l'avenir que nous nous inquiétons pour nos membres.

M. Angus: Vous parlez, plus loin dans votre mémoire, de l'industrie du camionnage. Encore une fois, sur le plan de la sécurité, la déréglementation du camionnage créerait presque certainement de nouveaux dangers pour la sécurité sur nos routes. Je suppose que vous ne parlez pas seulement de l'augmentation de la circulation des camions.

M. Bourgeois: Non, je veux parler de l'entretien. Même à l'heure actuelle, avec certains membres de l'industrie du camionnage, il se trouve des employeurs qui sautent toutes sortes d'inspections régulières que nous avions l'habitude de faire, en raison des coûts, faut-il supposer. Ils veulent leurs camions sur la route. Ces camions prennent la route avec de très mauvais pneus—ou du caoutchouc, si vous préférez—et, bien des fois, ils brisent sur la route, ce qui peut causer des accidents. Voilà, essentiellement, ce que je veux dire. Pas à cause du plus grand nombre de camions qu'il y aura sur les routes, car si . . . cela peut finir par causer plus d'embouteillages dans certains coins du pays. De façon générale, un bon réseau routier peut absorber n'importe quoi. Il vous faudrait peut-être—je ne sais pas . . . si nous avons deux embouteillages à certaines heures du jour, il faudra peut-être retirer un camion, surtout dans les villes. Mais autrement, non . . . Je parle de l'entretien des véhicules mêmes.

M. Angus: Parfait. Le sondage d'opinions dont vous annexe les résultats et dont vous parlez—réalisé par *Vector Public Education Incorporated* . . . Puis-je vous demander qui a payé cette étude?

M. Bourgeois: Nous.

M. Angus: Les questions ont été élaborées en consultation avec le syndicat et la société de sondages?

[Texte]

Mr. Bourgeois: Yes.

Mr. Angus: At the bottom of each page—and I must say, I think it is a very important survey, and on behalf of the committee I appreciate receiving it, and the fact that you have not just selected those that are favourable entirely, but you have given a broad range, and I think that is important—it says 'See computer printouts, tables 6 and 8'. Is the raw data available for this section that we can turn over to our researchers so they can have a chance to go at it?

Mr. Bourgeois: Yes, it is available.

Mr. Angus: Good. Thank you, gentlemen. Mr. Chairman, I think the brief speaks for itself. As I said at the beginning, it is a very excellent one and, quite frankly, will help those of us—my colleague, Mr. Benjamin and I—make the case you so articulately placed before us. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Mantha.

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman. I want to commend you on your brief. It was very well presented. If you turn to page 10 in your brief, the third paragraph down below—but before I get to that, you were talking quite a bit on safety. Safety is not an issue here. We want to tell you this. There is no compromising: safety is number one.

What I am getting at here is, you are talking of bankruptcies. You would sort of think that of all the briefs and the hearings we have had up till now, the word is, yes, we have to make changes; there has to be deregulation. Companies have been put out of business because of the heavy regulations. The theme across the country basically is that we have to make changes, so let us try it, because of what we are doing, people are going out of business. You state here that 4,500 trucking companies have gone out of business. I cannot see why you people are so set in keeping your little gangs together. Maybe you do not like to see that term. 'Monopoly' is another word.

In deregulation, the way we are looking at is that we are going to open up the market to create job. In other words, you went out of business because of the high stakes you had in maybe owning so many trucking companies. Whether you come back as a co-operative group or something, what we are saying is—you have the money and you want to get back in the business again—good, go to it. In the environment that we have now, you have such a clique, or a gang, or a monopoly, that no individual can get back into business. Do you not think it is worth a chance, looking ahead down the road? Because everybody is sort of positive about it, for a certain amount of deregulation.

Mr. Bourgeois: We have stated that we feel there has to be changes made, but it is not by deregulating the whole system, as proposed in the *Freedom to Move* paper, that it is going to occur. I dare say that by letting every, if you want, Tom, Dick and Harry start up a business in the trucking . . .

Mr. Mantha: Do not bring in the safety factor.

[Traduction]

M. Bourgeois: Oui.

M. Angus: Au bas de chaque page—et je dois dire que, selon moi, c'est un sondage très important, et, au nom du Comité, je suis heureux de l'avoir reçu, et de constater que vous n'avez pas seulement choisi ceux qui vous favorisent sans réserve, mais que vous avez donné toute la gamme, je pense que c'est important—je lis «Voir sorties d'ordinateur, tableaux 6 et 8». Les données brutes de cette section sont-elles disponibles, de manière que nous puissions demander à nos chercheurs de les examiner?

M. Bourgeois: Oui, elles le sont.

M. Angus: Très bien. Merci, messieurs. Monsieur le président, je pense que le mémoire se passe d'explications. Comme je l'ai dit au début, il est excellent et, en toute honnêteté, il nous aidera—mon collègue, M. Benjamin et moi—à faire valoir le point de vue que vous avez si bien su nous articuler. Merci.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Mantha.

M. Mantha: Merci, monsieur le président. Je veux vous féliciter de votre mémoire. Il est très bien présenté. À la page 10, troisième paragraphe . . . Mais auparavant, vous avez parlé assez longuement de la sécurité. La sécurité n'est pas en cause ici. Je tiens à vous le dire. Il n'y a pas de compromis: la sécurité passe avant tout.

Voici où je veux en venir. Vous parlez de faillites. Selon vous, ce qui ressort de tous les mémoires et de toutes les audiences que nous avons eues jusqu'ici, c'est que, oui, nous devons faire des changements; il faut déréglementer. Des entreprises sont tombées en faillite à cause de la lourdeur de la réglementation. Par tout le pays, essentiellement, on nous réclame des changements; essayez donc; à cause de notre action, des gens doivent fermer leurs portes. Vous dites ici que 4,500 entreprises de camionnage ont fermé leurs portes. Je ne comprends pas pourquoi vous êtes si déterminés à protéger vos petites cliques. Vous n'aimez peut-être pas ce mot. «Monopole» en est un autre.

Avec la déréglementation, selon notre perception des choses, nous allons ouvrir le marché pour créer des emplois. Autrement dit, vous avez fermé vos portes à cause des enjeux élevés que vous aviez dans la propriété, peut-être, d'un si grand nombre de sociétés de camionnage. Que vous reveniez en coopérative ou autrement, nous disons: «Vous avez l'argent et vous voulez repartir en affaires: très bien, allez-y». Dans notre environnement actuel, vous avez une telle clique, ou bande, ou monopole, que personne ne peut repartir en affaires. N'estimez-vous pas qu'il vaut la peine d'essayer, si l'on songe à l'avenir? Car tout le monde est d'accord, jusqu'à un certain point, pour une certaine déréglementation.

M. Bourgeois: Nous avons déclaré que nous sommes d'avis qu'il y a des changements à faire, mais que ce n'est pas en déréglementant tout le système, comme le propose le document «Allez sans entraves», qu'on y arrivera. J'ose dire qu'en laissant Pierre, Jean et Jacques, si vous voulez, se lancer dans le camionnage . . .

M. Mantha: Ne venez pas me parler de sécurité.

[Text]

Mr. Bourgeois: No, I am not talking safety.

Mr. Mantha: Good.

Mr. Bourgeois: I did not talk safety. It is going on a little bit in the airline industry right now, and this is only the beginning. I think you are going to have more of these big companies monopolizing after a while. They are going to buy them out and close their line. We have an example right now. CP Air bought out Eastern Provincial Airlines. Early in the new year you are going to see the former EPA bird on the back of the tail having CP Air colours. You are going to see the stewardess, or the steward, on board with CP Air suits or uniforms. You are going to get your tickets, and they are going to be CP Air tickets. Then, lo and behold, we are starting to abandon some of our non-profitable lines or to those small communities in the Maritimer area.

• 1825

Being a Maritimer myself, I know what it is like down there to get around. You just want to get stuck down there sometimes, because Air Canada hardly has any more service, nor does CPR for that matter, except if you come out of Halifax. However, just go to the other sectors of the country, like some of us do, and you will find out that when Maritime Central Airway lifts their service come next June, let alone the fact we are going to lose 41 workers, those communities are going to lose service. What they will probably get as replacement is, if they get one, a small aircraft. There is talk that possibly . . . I forget the name of the little airline that is going to go in there, but it will be a much smaller aircraft, much smaller, and those communities, some of them . . .

Mr. Mantha: What do you call free enterprise? Monopoly?

Mr. Bourgeois: What do I call free . . .

Mr. Mantha: If I have money, why should I not be able to, in this day and age, without all the regulations, start up?

Mr. Bourgeois: Okay, my colleague here will . . .

Mr. Mantha: I mean, you are talking about *Freedom to Move*, and this should ease this.

Mr. Louis Erlichman (Research Director, International Association of Machinists and Aerospace Workers): Could I respond? You suggest that if you take away regulation, that what you are going to do is produce free enterprise, and it is pretty evident . . .

Mr. Mantha: Free enterprise is there. We just want to deregulate to improve the system we have . . . less complication, less government interference.

Mr. Erlichman: What you are suggesting is, if you take away regulation, automatically, all these small entrepreneurs are going to rush out . . .

Mr. Mantha: Why not?

[Translation]

M. Bourgeois: Non, je ne parle pas de sécurité.

M. Mantha: Très bien.

M. Bourgeois: Je n'ai pas parlé de sécurité. Il en est déjà un petit peu question dans l'industrie de l'aviation, et ce n'est que le commencement. Selon moi, un plus grand nombre de ces grandes entreprises vont créer des monopoles après un bout de temps. Elles vont acheter les autres, dont elles vont fermer les lignes. Nous en avons déjà un exemple. CP Air a acheté *Eastern Provincial Airlines*. Au début de la nouvelle année, vous allez voir l'ancien oiseau d'EPA derrière la queue avec les couleurs de CP Air. Vous allez voir l'hôtesse de l'air ou l'agent de bord en costume ou uniforme de CP Air. Les billets que vous achèterez seront des billets de CP Air. Puis, oh surprise, nous commençons à abandonner certaines de nos lignes non rentables ou desservant nos petites collectivités des Maritimes.

Étant moi-même des Maritimes, je sais ce que cela signifie là-bas que de voyager. Il vous arrive de vouloir rester pris là, parce qu'Air Canada n'a à peu près plus de service, pas plus que CP Air, quant à cela, sauf si vous partez d'Halifax. Cependant, allez voir dans les autres coins du pays, comme certains d'entre nous le font, et vous verrez que lorsque la *Maritime Central Airway* abandonnera son service en juin prochain, ces collectivités perdront du service, sans compter que nous perdrons aussi 41 travailleurs. Ils obtiendront probablement en retour, si tant est qu'ils ont quelque chose, un petit avion. On dit que peut-être . . . j'oublie le nom de la petite compagnie aérienne qui va aller s'y installer, mais ce sera un avion beaucoup plus petit, beaucoup plus petit, et ces collectivités—certaines d'entre elles . . .

M. Mantha: Qu'appellez-vous la libre entreprise? Un monopole?

M. Bourgeois: Qu'est-ce que j'appelle la libre . . .

M. Mantha: Si j'ai de l'argent, pourquoi n'aurais-je pas le droit, en 1985, de me lancer en affaires, sans être brimé par toute la réglementation?

M. Bourgeois: Très bien, mon collègue ici . . .

M. Mantha: Vous parlez de «Allez sans entraves», et cela devrait faciliter les choses.

M. Louis Erlichman (directeur de la Recherche, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): Puis-je répondre? Vous dites que la déréglementation va permettre la libre entreprise, et il est assez évident . . .

M. Mantha: La libre entreprise, nous l'avons déjà. Nous voulons la déréglementation pour améliorer notre système—moins de complications, moins d'ingérence gouvernementale.

M. Erlichman: Selon ce que vous dites, avec la déréglementation, automatiquement, tous ces petits entrepreneurs vont se précipiter . . .

M. Mantha: Pourquoi pas?

[Texte]

Mr. Erlichman: —set up a whole new bunch of companies, and you are going to have a much more competitive environment.

Mr. Mantha: Right.

Mr. Erlichman: Unfortunately, the experience in the United States in airlines, in trucking, in railways, has been that in fact, after sometimes a flurry for a year or two of new carriers coming up . . .

Mr. Mantha: It will settle down.

Mr. Erlichman: —you end up with a more concentrated system than you had before. It is a case in airlines; it is a case in trucking; it is a case in railways. We are already getting it here before deregulation in airlines. We are already getting it in trucking here. We are very concentrated in the railways to start with, so you are not going to get much more concentrated in them, but what they are going to do is cut back on service to a number of areas. While the theory may well be that you just take off the regulation and suddenly, you are going to have perfect competition and all sorts of entrepreneurs and everything else, what happens very quickly, and that is the evidence . . .

Mr. Mantha: It will create jobs, though.

Mr. Erlichman: —is that you do not have more competition. You have less competition, fewer jobs, less service and less safety.

Mr. Mantha: This is my last one. I just want to tell you, then leave you, that it is a proven fact that deregulation in the States now . . . there has not been a decline in jobs. It has been actually monitored as a higher total of jobs. I just want to leave you with that. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Bourgeois: We had figures that say differently, and if he could give me those figures, I would gladly stop using mine.

An hon. member: Sorry.

An hon. member: No, we are not here to argue.

The Chairman: This is an area of dispute and an obvious disagreement. There are various witnesses who have had various thoughts on this fact, and of course, it depends on who the witness is. Thank you, Mr. Mantha. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, on page seven of your very well-written brief, you state that the record number of air disasters in 1984-85 are evidence of the undermining effect of deregulation on safety in the U.S. Is there any definite proof that accidents have been the result of deregulation, or do you think at the same time, with more regulation, is there any way we can regulate the situation that a mechanic who works on an airplane, whose girlfriend or wife has just left the country, that he is right on the job 100%, that perhaps he might forget to put the right torque on a piston or tighten a bolt on a wheel or something? Can regulation actually guarantee that we will be 100% free of accidents?

[Traduction]

M. Erlichman: . . . pour créer toute une série de nouvelles sociétés, et vous vous retrouverez avec un environnement beaucoup plus compétitif.

M. Mantha: Juste.

M. Erlichman: Malheureusement, selon l'expérience des Américains du côté des compagnies aériennes, du camionnage, des chemins de fer, en réalité, après une flopée, parfois, de nouveaux transporteurs pendant un an ou deux . . .

M. Mantha: Les choses retombent en place.

M. Erlichman: . . . on se retrouve avec un système plus concentré qu'auparavant. C'est le cas dans les lignes aériennes; c'est le cas dans le camionnage; c'est le cas dans les chemins de fer. Cela commence déjà à se produire ici, avant la déréglementation des lignes aériennes. Nous commençons déjà à l'avoir dans le camionnage. Nous sommes très concentrés dans les chemins de fer au départ, si bien que la concentration n'y sera pas beaucoup plus grande, mais il se trouvera qu'ils réduiront le service vers un certain nombre de régions. En théorie, on peut bien penser que la déréglementation vous donnera du jour au lendemain la concurrence parfaite et toutes sortes d'entrepreneurs et tout le reste, mais ce qui arrive très vite, et c'est prouvé . . .

M. Mantha: Cela créera des emplois, cependant.

M. Erlichman: . . . c'est que la concurrence n'est pas plus forte. Il y a moins de concurrence, moins d'emplois, moins de service et moins de sécurité.

M. Mantha: Voici ma dernière remarque. Je veux vous dire, avant de vous quitter, qu'il est prouvé que la déréglementation aux États-Unis, aujourd'hui . . . n'a pas entraîné de perte d'emplois. On a même constaté une augmentation du nombre d'emplois. Je veux vous laisser sur cela. Merci, monsieur le président.

M. Bourgeois: Nous avons des chiffres qui témoignent du contraire, mais, s'il veut bien me donner les siens, je m'empresurai de cesser d'utiliser les miens.

Une voix: Tant pis.

Une voix: Non, nous ne sommes pas ici pour discuter.

Le président: Voilà une divergence de vues, un désaccord évident. Il y a divers témoins qui avaient diverses idées sur cette question, et, bien sûr, cela dépend du témoin. Merci, monsieur Mantha. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Messieurs, à la page 7 de votre mémoire très bien rédigé, vous déclarez que le nombre record d'accidents d'avion en 1984-1985 prouve l'effet dévastateur de la déréglementation sur la sécurité aux États-Unis. Est-il prouvé hors de tout doute que les accidents sont le résultat de la déréglementation, ou pensez-vous aussi que la réglementation fournit un moyen de s'assurer qu'un mécanicien qui travaille sur un avion, ou dont la fiancée ou l'épouse vient de quitter le pays, se donne 100 p. 100 à son travail, qu'il n'a pas oublié de serrer assez fort un piston et de visser un boulon sur une roue ou quelque chose du genre? La réglementation peut-elle

[Text]

Mr. Bourgeois: No, but there is proof in the U. S., from the FAA Agency and the general accountant agency, that in the smaller airlines there has been a great increase in accidents that were related to unsafe working practices, that the jobs when completely finished... they were not following the regulations as set out by the FAA and therefore, and they are appended to your brief, your big brief...

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Secondly, you talk about the danger of monopolies, as has occurred in the United States. I think you would agree with me that, today, with CP and CN, we do have two monopolies already in Canada.

• 1830

A number of witnesses before this committee, including private enterprises, have said they are in complete agreement with deregulation, whether it be the users or the consumers or the shippers. They have openly told us that they are not afraid of deregulation. It seems the small shipper can and is willing to compete with the larger shipper. If this statement is true, I do not foresee any loss of jobs. Mr. Carty of CP told us in Vancouver that, according to him—of course, this is one side of the argument—there would indeed be an increase in the number of jobs. How do you think we as a committee should try to rationalize the differences?

Mr. Bourgeois: In the railways, there is no doubt there is a monopoly. There are really only two national rail carriers. One of the great things in deregulation of the railway system, which we are afraid of, is that we might start getting a flow of north-south traffic instead of the continuation of the east-west traffic, as we now have it. In the trucking industry, I remember very well when I was working out of Montreal that there were many small firms operating, especially in the eastern part of Quebec. They are not around any more. They were all gulped up, if you want, or picked up, if you want, or bought off by these larger couriers, which are still around there. One just has to do a little bit of travelling in the eastern part of Quebec along the river and across the New Brunswick border to see it. They are big companies. They are not the small ones, the little family businesses, which were there before. They could not compete any more with these big couriers.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If we go into the east-west, north-south traffic, it has also been stated before the committee that it is cheaper to move Canadian goods east or south first, and then travel east or west, because they do not have the same regulations as we have, for example, the extra-provincial trucking.

Mr. Bourgeois: If you go ahead and we start having a north-south... I do not know what you are going to do with the best part of the railways in eastern Canada. Probably, the railways

[Translation]

effectivement garantir que nous serons à l'abri des accidents à 100 p. 100?

M. Bourgeois: Non, mais il y a des preuves aux États-Unis, auprès de la FAA et de la *General Accounting Agency*, que les petites lignes aériennes y ont connu une forte augmentation d'accidents attribuables à des pratiques de travail dangereuses, que les tâches, lorsqu'elles sont complètement terminées... On ne se conformait pas aux règlements de la FAA, si bien que—et ils sont annexés à votre mémoire, votre gros mémoire...

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Deuxièmement, vous parlez du danger de monopole, comme cela s'est produit aux États-Unis. Je pense que vous reconnaîtrez avec moi que, aujourd'hui, avec le CP et le CN, nous avons déjà deux monopoles au Canada.

Un certain nombre de témoins qui ont comparu devant notre Comité, notamment des entreprises privées, se sont dits tout à fait d'accord sur la déréglementation, qu'il s'agisse des utilisateurs, des consommateurs ou des expéditeurs. Ils nous ont dit ouvertement qu'ils n'ont pas peur de la déréglementation. Il semble que le petit expéditeur peut et veut faire concurrence au grand. Si cela est vrai, je ne prévois pas de perte d'emplois. M. Carty du CP nous a dit à Vancouver que, selon lui—bien sûr, cela ne représente qu'un point de vue—il y aurait en réalité une augmentation du nombre d'emplois. Selon vous, comment devrions-nous, en tant que Comité, tâcher de rationaliser les différences?

M. Bourgeois: Dans les chemins de fer, il ne fait aucun doute qu'il y a un monopole. Il n'y a en réalité que deux transporteurs ferroviaires nationaux. Un des grands avantages de la déréglementation du réseau ferroviaire—dont nous avons peur—c'est que nous commencerions peut-être à avoir du trafic du sud au nord plutôt que de perpétuer le trafic de l'est à l'ouest, comme à l'heure actuelle. Dans l'industrie du camionnage, je me souviens très bien du temps où j'étais à Montréal qu'il y avait une foule de petites entreprises en exploitation, notamment dans l'est du Québec. Elles n'y sont plus. Elles ont toutes été avalées, si vous voulez, ou cueillies, si vous préférez, ou achetées par ces grands services de messagerie, qui y sont toujours. Il suffit de voyager un peu dans l'est du Québec le long du fleuve et de traverser la frontière du Nouveau-Brunswick pour le voir. Ce sont de grandes entreprises. Ce ne sont pas les petites, les petites entreprises familiales, qui y étaient jadis. Elles ne pourraient plus soutenir la concurrence de ces grands services de messagerie.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si nous voulons parler du trafic est-ouest et nord-sud, on a aussi dit au Comité qu'il coûte moins cher de transporter des marchandises canadiennes vers l'est ou vers le sud d'abord, puis d'aller à l'est ou à l'ouest, parce qu'ils n'ont pas les mêmes règlements que nous, par exemple, en ce qui concerne le camionnage extraprovincial.

M. Bourgeois: Si vous allez de l'avant et que nous commençons à avoir du trafic nord-sud... J'ignore ce que vous ferez de la meilleure partie des chemins de fer dans l'est canadien.

[Texte]

will stop moving west at Thunder Bay. All your wheat will move through possibly Thunder Bay in the summer months, when the lakes are open, and they will probably go through New Orleans in the wintertime, where there is a year-round port. We are now shipping a lot of the grain in the winter months to our ports in the eastern part of Canada, be it Montreal, St. John, or Halifax, Nova Scotia.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If we reduce the number of regulations we have, I would assume that we would stop the north-south traffic and increase the east-west traffic.

Mr. Bourgeois: When we are talking about regulation, we mean regulation that will suit the Canadian scene.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman; gentlemen, I apologize for being late. The pen you gave me in the desk set when I spoke to the IAMAW is broken. If you can give me a new pen, I might be on time.

The Chairman: I agree. Mr. Benjamin has been very much on time.

Mr. Benjamin: Mike Rygus presented it to me, but anyway...

The Chairman: He may not be on point, but he has been on time.

Mr. Angus: He has always been on point.

The Chairman: He has been on time as well as on point, as he always is.

Mr. Benjamin: Gentlemen, our points differ. Let me do you a devil's advocate for a moment. On page 6, you talk about the sort of arrangements or moves by CP Air and Air BC and Eastern Provincial Airways bidding against Quebecair, etc. It has been put to us a number of times that, where you can have a couple of feeder airlines partly owned by a major airline or an arrangement whereby they can combine their baggage handling, their ticketing and infrastructure or use the same tractors to push planes out and whatnot, this cuts costs. It might cut jobs, too, but it is a side-effect. It might cut costs, which would be passed onto the consumer by way of lower fares and cargo rates. It has been put to us by the same proponents as for *Freedom to Move* that, with all these extra carriers and more people in on it, everybody is going to be competing, and we are going to get a cheaper price. At the same time, they tell us—both Air Canada and CP Air have told us—when they make these arrangements with feeder airlines or small regionals, it is a combining of forces to cut their costs, improve the efficiency of their operations and pass on savings to their customers. I take it in your brief, you are objecting to these under-the-table deals or agreements or non-aggression pacts. Are you objecting to that?

[Traduction]

Les chemins de fer cesseront probablement tout transport à l'ouest de Thunder Bay. Tout votre blé passera peut-être par Thunder Bay en été, c'est-à-dire pendant que les lacs sont ouverts, puis il passera probablement par la Nouvelle-Orléans en hiver, car il y a là un port ouvert toute l'année. Nous expédions présentement beaucoup de céréales en hiver vers nos ports de l'est du Canada, c'est-à-dire Montréal, Saint-Jean, ou Halifax (Nouvelle-Écosse).

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si nous réduisons le nombre de nos règlements, je suppose que nous mettrions fin au trafic nord-sud et augmenterions le trafic est-ouest.

M. Bourgeois: Lorsque nous parlons de réglementation, nous entendons la réglementation qui sera adaptée à la scène canadienne.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président; messieurs, je vous prie d'excuser mon retard. Le stylo que vous m'avez donné pour l'ensemble de pupitre lorsque j'ai pris la parole devant l'AIMTA est brisé. Si vous pouviez m'en donner un autre, je pourrais être à l'heure.

Le président: Je suis d'accord. M. Benjamin est toujours à l'heure.

M. Benjamin: Mike Rygus me l'a donné, mais de toute façon...

Le président: Il n'est peut-être pas dans le sujet, mais il est à l'heure.

M. Angus: Il est toujours dans le sujet.

Le président: Il est à l'heure et dans le sujet, comme toujours.

M. Benjamin: Messieurs, changeons de sujet. Permettez-moi de me faire l'avocat du diable un instant. À la page 6, vous parlez du genre d'accords ou de mesures de la part de CP Air et d'Air BC et d'*Eastern Provincial Airways* contre Québecair, etc. On nous a dit plusieurs fois que, lorsque vous pouvez avoir une couple de lignes aériennes d'appoint appartenant en partie à une grande compagnie aérienne ou un accord en vertu duquel ils peuvent regrouper la manutention des bagages, la billetterie et l'infrastructure ou utiliser les mêmes tracteurs pour pousser les avions et quoi encore, cela réduit les coûts. Cela pourrait diminuer le nombre d'emplois, aussi, mais c'est un effet secondaire. Ces réductions de coûts pourraient avantager le consommateur, sous forme de diminution de tarifs et de taux de transport de marchandises. Les mêmes intervenants que dans le cas d'*Aller sans entraves* nous ont dit que, avec tous ces nouveaux transporteurs et l'arrivée de nouveau monde, tout le monde fera concurrence à tout le monde, et nous paierons moins cher. Au même moment, ils nous disent—Air Canada et CP Air nous l'ont fait savoir—que lorsqu'ils prennent de telles dispositions avec les compagnies aériennes d'appoint ou avec les petites compagnies aériennes régionales, ils unissent leurs efforts afin de réduire leurs coûts, d'accroître l'efficacité de leurs activités et de permettre aux consommateurs de réaliser

[Text]

Mr. Bourgeois: Yes. First of all, a couple of years ago when we appeared before the Air Transport committee, we said what would happen, and we are already getting the affects—particularly in eastern Canada, when CP Air bought out Eastern Provincial Airways. We have lost a number of jobs already when the jobs were transferred by CP, some to Toronto and others to Vancouver—without the transfer of the men involved. Now, all these men left their homes; sold their homes in Gander, Newfoundland; left their native part of the country, and are now in Halifax. When we talk about passing on the savings to customers, I do not believe that one.

We had a good example a little over a year ago, when Eastern Provincial in Halifax and St. John's, Newfoundland decided to put their contract for servicing at the gates and whatnot out to tender. At the time, we had a unit of eastern contractors which had been there for about 10 or 11 years, with pretty good salaries and conditions for our employees. It went out and it was given to a company called Hudson General.

In most cases, the salaries were cut at least 50%. In fact, we have employees there who still qualify for social service benefits and welfare benefits. And I do not see any tickets in that area that have been reduced because we have reduced the costs of servicing the Eastern Provincial Airways flights. In fact, they have gone up.

Mr. Benjamin: What you are really saying is this move to have freedom to manoeuvre is just a repetition of history. You go back 50-60 years ago—no regulations, monopolies. Then regulations, and the monopolies were regulated. We come now to deregulation, and what you are saying on page 6 is that the monopolies are starting up again. Would you agree that three or four or five years down the road we will be back here again, and your organization and a whole lot of transportation companies and customers will be demanding regulations all over again?

Mr. Bourgeois: It would appear like that, but I would hope we do not have to. As we outlined, we hoped this committee would decide to set up a commission that would look ahead for the 21st Century and we would not have to be here in another four or five years asking to regulate.

You know, regulation—could you imagine if we did not have policemen out on our streets policing our areas? That is a form of regulation, whether we want to admit to it or not. If everybody could go through red lights and stop signs without getting the ticket that the regulations provide for in the local

[Translation]

des économies. Si je me fie à votre mémoire, vous vous opposez à ce type d'entente «sous la table», ou de pactes de non-aggression, n'est-ce pas?

• 1835

M. Bourgeois: Oui. D'abord, il y a deux ans lorsque nous nous sommes présentés devant le Comité des transports aériens, nous avons dit ce qui arriverait, et nous ne nous étions pas trompés, particulièrement en ce qui a trait à l'Est du Canada, où CP Air a acheté *Eastern Provincial Airways*. Nous avons perdu un certain nombre d'emplois au moment du transfert au CP. Certains postes ont été transférés à Toronto, d'autres à Vancouver, mais les employés qui les occupaient n'ont pas été mutés. Ces hommes ont vendu et quitté leur demeure de Gander, Terre-Neuve, ont quitté leur ville natale et habitent maintenant à Halifax. Lorsqu'on dit que les consommateurs y gagneront, je n'y crois pas.

Nous en avons eu un bon exemple il y a un peu plus d'un an, lorsqu'*Eastern Provincial* à Halifax et à Saint-Jean de Terre-Neuve a décidé de procéder à l'adjudication de contrats pour son service aux postes d'embarquement. À l'époque, ETA employait un certain nombre d'entrepreneurs à l'Est depuis environ 10 ou 11 ans et nos employés bénéficiaient de salaires intéressants et de bonnes conditions de travail. Malgré tout, le contrat fut adjugé à une compagnie appelée *Hudson General*.

Dans la plupart des cas, les salaires furent réduits d'au moins 50 p. 100. En fait, certains de nos employés ont encore droit aux prestations d'aide sociale. Malgré cela, je n'ai eu connaissance d'aucune baisse du prix des billets dans cette région par suite de la réduction des coûts du service entourant les vols d'*Eastern Provincial Airways*. Le coût des billets a même augmenté.

M. Benjamin: Ce que vous dites en réalité, c'est que ce geste n'est qu'une répétition de mesures déjà accomplies précédemment. Vous reculez de 50 ou 60 ans, à l'époque où il n'y avait aucun règlement, aucun monopole. Par la suite, des règlements ont été adoptés et les monopoles y ont été assujettis. Nous revenons maintenant à la déréglementation, et vous dites à la page 6 de votre mémoire que l'époque des monopoles est en train de recommencer. Êtes-vous d'avis que dans trois, quatre ou cinq ans nous en serons revenus au même point et que votre organisation et un grand nombre de compagnies de transport et de consommateurs exigeront que des règlements soient imposés de nouveau?

M. Bourgeois: On pourrait avoir cette impression, mais j'espère que nous n'en viendrons pas là. Comme nous l'avons mentionné, nous espérons que votre Comité décidera d'établir une commission chargée d'étudier la situation qui prévaudra au XXI^e siècle et que nous n'aurons pas à nous présenter de nouveau ici dans quatre ou cinq ans pour demander que des règlements soient instaurés.

Vous savez, la réglementation—pouvez-vous vous imaginer ce qui se passerait s'il n'y avait pas de policiers au coin des rues? Les services de police sont une forme de réglementation, qu'on le veuille ou non. Si tout le monde pouvait brûler les feux rouges et les signaux d'arrêt sans être pénalisé, j'imagine bien

[Texte]

by-laws of a city, I can imagine what would happen. Okay? I guess that would be called the freedom to drive.

Mr. Benjamin: Can you elaborate a little on the experience of your organization in the United States in terms of the passing on—after the shakedown period, after the deregulation—is there any evidence that these savings and whatnot, even if it meant hiring a second-hand aircraft and hiring crews at half pay, have been passed on to consumers, or have the operators kept the money?

• 1840

Mr. Bourgeois: No, as far as I know, the savings have not been passed on. In fact, as far as the workers are concerned, we just went through a round of negotiations. It was the same old demand at every table regardless of which company we were faced with—concession, concession, concessions and two-tier wage introduction where newer employees are asked to start at lower rates and will never attain the top rate that the present mechanics there have.

I fly quite a bit on the U.S. side also and except for the odd flight from maybe New York to San Francisco, you cannot pick up a cheap ticket. If you are doing the regular route, such as Washington to Chicago, Chicago to Cincinnati, New York to Washington, I am telling you the tickets have gone up and up over the years like they have in most of our lines here.

Mr. Benjamin: Is it mythology then?

Mr. Bourgeois: Yes, it is.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.,

I want to just pick up, Mr. Bourgeois, on this commission of inquiry. I want to clarify something. You said something in answer to Mr. Benjamin that the committee might recommend. Are you talking about another MacPherson Royal Commission type of thing?

Mr. Bourgeois: Yes.

The Chairman: There would be more time to consider it, because the more you consider the issue, the problems that are there . . . It is the political judgment that is going to have to be made, a political judgment that might be wrong and not suit everybody. You are not going to find any more problems. In this rather intensive study, the problems are already becoming fairly clearly defined. It is the question of how you resolve them and what type of judgment calls you make in resolving them. After all the trepidation, after you make the judgment as to which way you go, only time will tell which witness is going to be proved right, or which witness is going to be proved wrong.

It has been my experience—and I am sure your experience—that you can call experts from the States. We have had witnesses across the country who have been good, but they have had diametrically different points of view. I can understand this business of a commission to appoint, but this committee is a transport committee. The Minister has been

[Traduction]

ce qui arriverait. Comprenez-vous? Je suppose que l'on parlerait alors de «liberté de conduite».

M. Benjamin: Pouvez-vous nous parler un peu de l'expérience de votre organisation aux États-Unis—après la période d'ébranlement, après la déréglementation? Existe-t-il des preuves que les économies, même si elles ont été réalisées grâce au recours à des appareils usagés et à l'embauche d'équipage à demi-traitement, que ces économies ont profité aux consommateurs, ou les exploitants ont-ils gardé l'argent dans leurs poches?

M. Bourgeois: Non, pour autant que je sache, les économies n'ont pas profité aux consommateurs. En fait, en ce qui a trait aux travailleurs, nous venons tout juste de terminer une série de négociations. Il s'agit toujours de la même demande formulée dans le cadre de toutes les négociations, et ce peu importe avec quelle compagnie nous négocions—concessions, concessions, concessions et introduction d'un traitement à deux niveaux lorsque les plus récents employés doivent débiter aux taux les plus bas et n'atteignent jamais le haut de l'échelle.

Je voyage souvent aux États-Unis et je puis dire que, sauf peut-être dans le cas d'un vol New York-San Francisco, il est impossible d'obtenir un billet bon marché. Dans le cadre d'itinéraires réguliers tels Washington-Chicago, Chicago-Cincinnati ou New York-Washington, le prix des billets n'a cessé d'augmenter avec les années, comme c'est le cas ici.

M. Benjamin: C'est donc un mythe?

M. Bourgeois: Oui, en effet.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

J'aimerais, monsieur Bourgeois, parler de la Commission d'enquête. J'aimerais clarifier quelque chose. Vous avez répondu à M. Benjamin que le comité devrait recommander la création d'une telle commission. Parlez-vous d'une autre commission du genre de la Commission royale d'enquête MacPherson?

M. Bourgeois: Oui.

Le président: Nous disposerons de plus de temps pour étudier cette question; plus nous l'étudierons, plus les problèmes existants . . . Il faudra faire preuve de jugement politique, d'un jugement politique qui pourra s'avérer fautif et qui ne plaira pas nécessairement à tous. Vous ne trouverez pas d'autres problèmes. Dans le cadre de cette étude plutôt intensive, les problèmes se précisent déjà. Il s'agit de déterminer comment les résoudre et quel type de jugement doit intervenir. Lorsqu'un jugement aura été rendu quant à la façon d'agir, seul le temps nous dira qui a raison et qui a tort.

Si je me fie à mon expérience—qui doit sans doute se rapprocher de la vôtre—vous pouvez faire appel à des experts américains. J'ai entendu à travers le pays des opinions valables, mais certaines étaient diamétralement opposées. Je comprends que vous souhaitiez qu'une commission soit nommée, mais notre comité s'occupe de transport. Le Ministre

[Text]

considering this within his department with experts. We know you can get experts to say anything in a responsible way on either side of the question, but I really wonder, in terms of the taxpayer, if you are really going to change the fundamental decision that some Minister is going to have to make in legislation by delaying it further—not that you are suggesting just a delay for delay's sake—by having a royal commission with all the experts. A Macdonald Royal Commission—talk about things that change. Our eminent colleague, Mr. Macdonald was certainly was not a free-trader when he started—at certain phases of his political life—becomes a royal commissioner with a \$20 million commission and they produce a free trade report.

I just do not know. I understand it, but frankly it does not excite me very much. Someone has to take some decisions. We will make a report that does not absolve everybody, does not suit everybody, then the Minister assesses it and then the public in time, at the polls, I guess, will make their judgment.

I guess I just made a comment. I think that is delaying a situation in transport that changes so quickly—especially going back to the Macdonald Royal Commission which took three or four years to report. I really wonder how serious you are in suggesting a special inquiry or a royal commission.

Mr. Bourgeois: First of all, let me say that even though we appeared before the Macdonald Royal Commission we were not in favour of it. There have been commissions in the past, such as the MacPherson commission on transport, which came up with some good solid suggestions. They have lasted for all these years.

I am suggesting to you that the *Freedom to Move* paper is anything but a study. It is just quick way of letting new entrepreneurs get on the road for this free enterprise system we talk about. There is no planning for the 21st Century at all in that paper. That is why we feel a commission should be set up, one whose time limits may be a little more earmarked than the famous commission you just mentioned, but I think they could do a good job. If some of our people in the past have done it, it can be done now.

• 1845

The Chairman: Mr. Bourgeois, I want to thank you. You have done a good job, on behalf of your union, in producing a most comprehensive report, with the appendix, all of which gets referred to our staff. They will analyse it. Hopefully from many of these briefs and the witnesses we have heard, we will be able to come up with a report that may have to be like Solomon. Whether to fill in the gaps or not, I do not know. Only time will tell. I want to thank you very much for taking the time and trouble to appear.

The other witness was set to definitely be here at 7 p.m. I am told they are to be here. We cannot cancel or adjourn until

[Translation]

s'est penché sur cette question avec des experts. Comme on le saisit, les experts peuvent dire n'importe quoi de façon responsable sur l'un ou l'autre aspect de la question, mais je me demande vraiment, du point de vue du contribuable, si vous allez réellement modifier la décision fondamentale que certain Ministre devra prendre en ce qui a trait à la législation en la reportant encore une fois—je ne prétends pas que vous proposiez de reporter la décision uniquement pour le plaisir—en exigeant qu'une Commission royale soit créée. Notre éminent collègue MacDonald n'était certes pas un partisan du libre-échange à ses débuts—à certaines étapes de sa vie politique. Il devint commissaire responsable d'une Commission royale de 20 millions de dollars chargée de présenter un rapport sur le libre-échange.

Je ne sais tout simplement pas. Je comprends, mais honnêtement cela ne m'emballer pas beaucoup. Quelqu'un doit prendre des décisions. Nous présenterons un rapport qui ne déchargera pas tout le monde, ne plaira pas à tout le monde, que le Ministre évaluera et sur lequel le public, au moment du vote je le suppose, se prononcera.

Je ne fais que commenter la situation. Je crois que cela retarde le règlement d'une situation de transport qui évolue très rapidement—surtout si l'on revient à la Commission royale d'enquête MacDonald, dont le rapport a mis trois ou quatre ans à paraître. Je me demande réellement dans quelle mesure vous êtes sérieux lorsque vous proposez que soit menée une enquête spéciale ou que soit créée une Commission royale.

M. Bourgeois: D'abord, laissez-moi préciser que même si nous avons comparu devant la Commission MacDonald, nous ne l'approuvons pas. Bien des commissions ont été créées par le passé, comme la Commission MacPherson sur le transport, qui a proposé un certain nombre de mesures valables encore en vigueur aujourd'hui.

A mon avis, le document «Aller sans entraves» n'est qu'une étude. Ce qu'il propose n'a pour but que de permettre rapidement à de nouveaux entrepreneurs de s'intégrer à ce système de libre entreprise dont nous parlons. «Aller sans entraves» ne contient aucune mesure de planification touchant le XXe siècle. Pour cette raison, nous estimons qu'une Commission d'enquête devrait être chargée d'étudier la situation à venir. Je crois que cette Commission pourrait accomplir un travail appréciable. Si cela s'est fait par le passé, cela peut se faire encore aujourd'hui.

Le président: Monsieur Bourgeois, je tiens à vous remercier. Vous avez accompli du bon travail pour le compte de votre syndicat, et vous avez produit un rapport très détaillé, avec annexe, qui sera transmis à notre personnel afin d'être analysé. Nous espérons parvenir, à la lumière des mémoires et des témoignages qui nous ont été présentés, à rédiger un rapport valable. Quant à savoir si les lacunes seront comblées ou non, seul le temps nous le dira. Je vous remercie beaucoup de vous être déplacé pour nous présenter votre mémoire.

Les prochains témoins sont censés être ici à 7h00 p.m. On me dit qu'ils doivent venir. Nous ne pouvons donc clore la

[Texte]

we give them a chance to appear. This happens sometimes at the end of a hearing.

• 1850

• 1907

The Chairman: I see a quorum for the purposes of calling evidence. I guess everyone knows we got a little ahead of schedule, which is a very delightful situation, and had to adjourn because the stated time for the next witness was 7 p.m. They were very punctual.

The next witness is the Metro Toronto Residents' Action Committee, and appearing on its behalf is Mr. Harold Morrison, Chairman, along with Mr. Harry Behrend.

Mr. Harold Morrison (Chairman, Metro Toronto Residents' Action Committee): Mr. Chairman, I do not envy the situation that exists with this committee where you have to produce a report by, I think, December 13. I wish you good luck.

The Chairman: In the annals of political history, the last political event of December 13 was when Joe Clark's government fell on December 13 in 1979.

Mr. Morrison: I am sure it will not happen again.

The Chairman: It also was the date that my father was first elected, so it is very historic.

Mr. Morrison: Mr. Chairman, this committee has heard a great deal about the Staggers Act and its impact on the Canadian transport situation. Our interests lie on an issue which may not have been fully addressed before and we feel is equally important. You have our main document, our 'Free but Safe' document, which is in response to the *Freedom to Move* paper. It spells out in detail some of the concerns of our directors and of our organization.

• 1910

Mr. Chairman and members of the committee, the M-TRAC directors endorse the general thrust of the position paper *Freedom to Move*.

The Chairman: Excuse me, Mr. Morrison, I want to let you know that this document—you are going to give a shorter introductory statement, are you?—has been received by our staff, and they are dissecting it and analysing it in more detail than we are going to do in this presentation. We thank you for it.

Mr. Morrison: The M-TRAC organization is a non-profit metro-wide umbrella organization in the Toronto area, consisting of ratepayers, residents and other groups. Following the Mississauga derailment, they joined forces to investigate and advocate rail safety in densely populated areas.

[Traduction]

rencontre maintenant. Ce sont des choses qui arrivent parfois à la fin d'une audience.

Le président: Je constate qu'il y a quorum. Je suppose que vous savez tous que nous sommes un peu à l'avance sur l'horaire, ce qui est fort agréable. Nous avons dû ajourner parce que l'audience suivante n'était qu'à 19 heures. Les intervenants ont été très punctuels.

Accueillons maintenant le *Metro Toronto Residents' Action Committee*, représenté par son président M. Harold Morrison et par M. Harry Behrend.

M. Harold Morrison (président, Metro Toronto Residents' Action Committee): Monsieur le président, je n'envie pas votre Comité d'avoir à présenter un rapport avant, je crois, le 13 décembre. Je vous souhaite bonne chance.

Le président: D'après les annales de la vie politique, le dernier événement politique survenu un 13 décembre fut la défaite du gouvernement de M. Joe Clark en 1979.

M. Morrison: Je suis persuadé que cela ne se produira pas de nouveau.

Le président: Le 13 décembre est également la date où mon père a été élu la première fois. C'est donc une date très importante.

M. Morrison: Monsieur le président, votre Comité a beaucoup entendu parler de la *Staggers Act* et de ses répercussions sur la situation du transport au Canada. Notre Comité s'intéresse de près à une autre question dont on n'a peut-être pas débattu beaucoup jusqu'ici mais que nous jugeons tout aussi importante. Vous avez en mains le document *Free but Safe*, que nous avons présenté en réponse à l'énoncé de principe *Aller sans entraves*. Il renferme de façon détaillée certaines inquiétudes qu'entretiennent nos directeurs et notre organisme.

Monsieur le président et membres du Comité, les directeur de M-TRAC appuient l'orientation générale adoptée dans l'exposé de principe *Aller sans entraves*.

Le président: Excusez-moi, monsieur Morrison; permettez-moi de vous signaler que notre personnel a reçu votre document—et vous allez, nous l'espérons, nous présenter des remarques d'introduction plus courtes, n'est-ce pas—et on en a entrepris l'analyse de façon plus détaillée que ce que nous allons faire dans cet exposé. Nous vous en sommes d'ailleurs reconnaissants.

M. Morrison: M-TRAC est une organisation cadre sans but lucratif formée de personnes auxquelles s'applique le tarif, de résidents et d'autres groupes du grand Toronto métropolitain. Ce sont des personnes et des groupes qui se sont associées, après le déraillement à Mississauga, pour enquêter et militer

[Text]

Mr. Chairman, the M-TRAC directors endorse the general thrust of the position paper *Freedom to Move*. However, we feel the document contains a number of blank spaces, which must be filled in if the country as a whole is to benefit.

I think we all agree that fair and open competition is to be commended. The elimination of red tape also is to be commended. But if the result is monopoly and the elimination of small, regional operators, then some parts of the country may suffer. Of course, the privilege of private pricing deals could possible collide with fair competition.

We believe the law must be amended with caution. Some areas of Canada may require special protection and this committee will no doubt keep this in mind.

Public safety is another major issue. The public has a right to protection against dangerous chemical spills and accidents that bring massive suffering. This is one of the blank spaces in the *Freedom to Move* document. It does not spell out how the public is to be protected. We can advise this committee that a great number of people are deeply concerned about this problem.

We suggest there is a basic weakness in the *Freedom to Move* position paper. It tends to treat transport economics in isolation. While the Minister of Transport has assured us privately and in public that safety remains its highest priority, this has not been adequately addressed in his position paper. It is as though someone in his department advised him that safety can be addressed in some other document at some other time. We hope this is not the case.

We are sure all members of this committee will agree that, in changing the basic policies and the basic laws of this country, safety and security of all Canadians must be kept firmly in mind. Major changes proposed by the *Freedom to Move* document involve the National Transportation Act. We plead with you to ensure that the responsibility and priority of safety is embedded in section 3 of the act, as you may recommend its amendment.

Frequently in judicial hearings, we hear railway solicitors argue that safety obligations must be more closely related to economic costs. This argument now has been translated into the more sophisticated term "performance-oriented regulations". We are concerned about the use of this term. In other words, it does not matter so much how you get the toxic and explosive materials from one major urban centre to another, as long as you deliver the materials to the destination safely. In this event, you do not need so many inspectors at the yard to check the marshalling and placarding of dangerous goods, you

[Translation]

en faveur de la sécurité du transport ferroviaire dans les régions à forte densité de population.

Monsieur le président, les directeurs de M-TRAC appuient l'orientation générale adoptée dans l'exposé de principe *Aller sans entraves*. Nous croyons toutefois que le document comporte un certain nombre de lacunes à combler si nous voulons qu'il profite au pays dans l'ensemble.

Nous souhaitons tous qu'il y ait une concurrence juste et ouverte, tout autant que l'élimination des chinoiseries administratives, mais pas si l'on risque de voir apparaître des monopoles et l'élimination des petits exploitants régionaux, car certaines parties du Canada pourraient alors en souffrir. Évidemment, le privilège des ententes de tarification privée pourrait ne pas s'accorder avec la juste concurrence.

Nous croyons qu'il faut faire preuve de prudence dans l'amendement de la loi. Certaines régions du Canada peuvent avoir besoin d'une protection spéciale, et nous ne doutons aucunement que le présent Comité en tiendra compte dans ses délibérations.

La sécurité du public est une autre question d'une importance capitale. Le public a le droit d'être protégé des déversements et des accidents impliquant des produits chimiques dont les conséquences sont très importantes. Cet aspect fait défaut dans le document *Aller sans entraves*. On n'y définit pas de façon précise de quelle manière on assurera la protection du public. Ce problème préoccupe beaucoup de gens.

Selon nous, l'énoncé de principes comporte une faiblesse fondamentale. On dénote une tendance à y traiter des aspects économiques des transports sans tenir compte des autres facteurs. Malgré que le ministre des Transports nous ait assuré en privé et en public que la sécurité demeure sa préoccupation première, on ne peut pas dire que cela transpire véritablement dans son énoncé de principes. C'est comme si l'un de ses conseillers lui avait dit que l'on pourrait toujours traiter de la sécurité dans un autre document quelconque un peu plus tard. Nous espérons nous tromper.

Nous sommes assurés que tous les membres du Comité reconnaîtront qu'en modifiant les politiques et les lois fondamentales de notre pays, il faut avoir constamment à l'esprit la sûreté et la sécurité de tous les Canadiens. Un certain nombre de changements importants qui sont proposés dans le document *Aller sans entraves* touchent à la Loi nationale sur les transports. Nous vous prions instamment de veiller à ce que la responsabilité et la priorité de la sécurité fasse partie de l'article 3 de la loi, puisqu'il se peut que vous en recommandiez l'amendement.

Dans le cadre d'audiences, il arrive souvent que nous entendions des avocats de compagnies de chemins de fer soutenir que les obligations ayant trait à la sécurité doivent être mises en rapport plus étroitement avec les coûts. Cet argument s'exprime maintenant sous le vocable plus sophistiqué de «Règlements axés sur la performance». Cela nous inquiète. Autrement dit, la façon de transporter des matières toxiques et explosives d'un grand centre à un autre importe moins que leur livraison sécuritaire à destination. Cela permet d'affecter moins d'inspecteurs à la vérification de l'arrange-

[Texte]

do not need to worry too much about the speed along the way, or even the condition of the tankcars and track, as long as the goods arrive safely. This is the concept of performance orientation.

We have consulted a number of emergency-response people in our area. There is a great fear that Transport Canada, seeking ways of saving money, may be hypnotized by performance orientation. There is a real and growing fear that safety standards are about to be diluted and that risks for major urban areas will be increased. For example, new safety regulations went into effect last July. Enforcement of those regulations became an obligation of the Canadian Transport Commission. In order to carry out its minimum obligations, the commission asked the Treasury Board for 36 train inspectors, that is, funds to provide payment for these men specially trained in the field of dangerous goods inspections. And what did the commission get? Funds for just eight people.

How can the commission carry out its responsibilities? The blunt fact is that there is no full inspection. There are not enough men to do the job. We have pleaded with Minister of Transport to find some way of providing funds for the inspectors required, and what we are hearing is that funds are not available.

• 1915

The former chairman of the Railway Transport committee, Mr. John Magee, asked what purpose is served by introducing laws and regulations if there are no means of enforcing them. He has warned that responsibility for the next major rail accident in this country may lie at the feet of those federal authorities who have refused to commit funds for safety. There is concern in this country about this matter. The public of this country is increasingly concerned about environmental issues, including chemical spills. There are schools, hospitals and homes located adjacent to the track in many urban areas. The threat of chemical spills is not a fantasy. It is real. The world knows about Bophal, India, and many countries know about Mississauga, Ontario. The fire chief of Mississauga still gets dozens of calls about the derailment that brought fire, explosions and the chlorine scare, that forced evacuation, for six days, of some 225,000 people, virtually the whole city.

We have had other rail problems in the Metro Toronto area where huge amounts of dangerous chemicals move daily through the highest concentration of population in all Canada. In Ontario, we have had rail problems from Hornpayne to Petawawa. Serious derailments have occurred in recent years right across the country. Some improvement in rail safety has

[Traduction]

ment des wagons et des placards à poser sur les marchandises dangereuses, et de moins se préoccuper de la vitesse du train, ou même de l'état des wagons-citernes et de la voie ferrée, pourvu que les marchandises parviennent à destination sans accroc. C'est là le principe de l'orientation vers la performance.

Nous avons discuté de la question avec un grand nombre de personnes affectées aux services d'urgence de notre région. On craint énormément que par souci d'économie, Transports Canada soit obnubilé par la performance. On craint de plus en plus fermement que les normes de sécurité s'affaiblissent bientôt et que cela entraîne une augmentation des risques pour les régions urbaines importantes. Par exemple, de nouveaux règlements ayant trait à la sécurité sont entrés en vigueur en juillet dernier. C'est la Commission canadienne des transports qui a hérité de leur application. Pour s'acquitter de ses obligations minimales, elle a demandé des crédits au Conseil du Trésor pour l'embauche de 36 inspecteurs de trains spécialisés dans le domaine de l'inspection des marchandises dangereuses. Elle n'a obtenu que ce qu'il fallait pour engager huit inspecteurs seulement.

Comment la commission peut-elle s'acquitter de ses responsabilités? La vérité toute nue, c'est qu'il ne se fait pas d'inspection complète. Il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs pour le faire. Nous sommes intervenus auprès du ministre des Transports pour trouver un moyen quelconque de dénicher les fonds nécessaires pour embaucher les inspecteurs requis, et l'on nous a dit qu'il n'y avait pas de fonds disponibles.

L'ancien président du Comité des transports ferroviaires, M. John Magee, a demandé pourquoi l'on s'efforçait de passer de nouvelles lois et de nouveaux règlements si l'on ne disposait pas des moyens nécessaires à leur exécution. Il a avancé que la responsabilité du prochain accident ferroviaire important au Canada pourrait appartenir aux autorités fédérales qui ont refusé d'affecter des fonds en fonction de la sécurité. Cette question en inquiète plusieurs au Canada. Le public canadien se préoccupe de plus en plus des questions environnementales, et notamment des déversements de produits chimiques. Il y a des écoles, des hôpitaux et des résidences de chaque côté de la voie ferrée dans bien des régions urbaines. La menace des déversements n'est pas le fruit de l'imagination. Elle est bien réelle. Tous se souviennent de Bophal, en Inde, et dans bien des pays, on a entendu parler des événements de Mississauga, en Ontario. Le chef du service d'incendie de Mississauga reçoit encore aujourd'hui des douzaines d'appels au sujet du déraillement et des incendies, des explosions et de la crainte de déversement de chlore qu'il a provoqués, et de l'évacuation pendant six jours de quelque 225,000 habitants, presque la totalité de la population, qu'il a fallu faire.

Nous avons aussi éprouvé d'autres problèmes avec le transport ferroviaire dans la région de Toronto, où d'énormes quantités de produits chimiques dangereux passent chaque jour à travers la région la plus densément peuplée de tout le Canada. En Ontario, nous avons connu des problèmes de Hornpayne à Petawawa. De graves déraillements se sont

[Text]

taken place. We acknowledge that. The experts will tell you that these improvements are simply not enough. The Toronto Board of Education is worried. It has launched chemical-spills drills in schools, especially those close to the track. Other urban areas should pay attention to what has happened in the Toronto area.

The problem will remain serious until this government and Parliament commit themselves to full enforcement of the law and strengthening the law in a reasonable manner. We all understand that some risks must be acceptable, but there is a difference between risks which a citizen undertakes voluntarily and those forced on him, including hidden risks which the citizen may not understand.

The argument has been made that Canada's railways need economic help because of massive and unfair competition, mainly from across the border. Certainly the railways should be given every assistance and encouragement to meet foreign competition, but it should not be lost on this committee that the railways do get impressive subsidies from Parliament. I think they amount to about \$600-odd million a year. Despite this substantial federal assistance, the railways have been criticized for failing to keep up with modern technology, allowing the system to run into obsolescence.

It has come as a surprise to us, and maybe a surprise to you, to learn that while most industries finance their own commercial research and development programs, the Canadian railways and their associates lean heavily on the Canadian taxpayer for research and development—right up to this day, Mr. Chairman. It is not a case of the railways depending entirely on their own resources to meet foreign competition. Despite all the so-called warnings that have been issued about this foreign competition, we find that generally there is no real evidence that Canadian railways are being hard-pressed by their competitors in the United States. We certainly do not see the situation arising where American railways are going to be hauling wheat out of our Canadian prairies.

We agree that stripping away of unnecessary red tape should be undertaken in any case. The railways should be allowed to benefit as long as their operations do not lead to outright monopoly conditions and high freight charges to captive shippers and communities. We therefore urge this committee to recommend that specific conditions be embedded in amended law to cushion and bridle outright freedom to move outside a field of fair and open competition.

[Translation]

produits dans les dernières années un peu partout au Canada. Nous reconnaissons qu'il y a eu une certaine amélioration en ce qui a trait à la sécurité du transport ferroviaire. Mais les spécialistes vous confirmeront que ces améliorations ne sauraient suffire. Le *Toronto Board of Education* est inquiet. On a entrepris un programme d'exercices en cas de déversement de matières chimiques dans les écoles, particulièrement dans les écoles près des voies ferrées. Certaines autres régions urbaines devraient s'intéresser à ce qui est arrivé dans la région de Toronto.

Le problème ne perdra pas de son acuité tant et aussi longtemps que le présent gouvernement et le présent Parlement ne prendront aucun engagement en fonction de l'application complète de la loi et du renforcement de la loi dans les limites du raisonnable. Nous comprenons tous que certains risques doivent être acceptables, mais il y a une différence entre ceux qu'un citoyen accepte volontairement et ceux qui lui sont imposés, y compris les risques cachés qu'il peut ne pas comprendre.

On a fait valoir que l'industrie du transport ferroviaire canadienne avait besoin d'une aide financière pour faire face à la concurrence massive et injuste avec laquelle elle est aux prises, principalement celle des Américains. Il est évident qu'il faut faire tout ce que l'on peut pour aider et encourager notre industrie à faire face à la concurrence étrangère, mais le présent Comité ne devrait pas perdre de vue que l'industrie du transport ferroviaire reçoit déjà des subventions imposantes du Parlement. Elles sont d'environ 600 millions de dollars annuellement, je crois. Malgré cette aide importante qu'elle reçoit du gouvernement fédéral, on a accusé l'industrie du transport ferroviaire de ne pas pouvoir suivre la technologie moderne et de permettre au système de devenir désuet.

C'est avec étonnement que nous avons appris, et peut-être vous aussi, que tandis que la plupart des industries financent leur propre programme de recherche et de développement commerciaux, les chemins de fer canadiens et leurs associés dépendent beaucoup du contribuable canadien en fonction de leur recherche et de leur développement—et depuis déjà fort longtemps, monsieur le président. Notre industrie du transport ferroviaire n'est pas toute seule pour faire face à la concurrence étrangère; elle reçoit de l'aide. Malgré tous les cris d'alarme que l'on a entendus à propos de la concurrence étrangère, nous constatons qu'en général, il n'existe pas de preuves réelles que les chemins de fer canadiens aient été malmenés par leurs concurrents des États-Unis. Il est douteux que l'on voie un jour des compagnies de chemins de fer américaines transporter du blé à partir des Prairies.

Nous sommes d'accord pour dire qu'il y aurait toujours lieu d'entreprendre de débarrasser l'administration de certaines tracasseries administratives. Les compagnies de chemins de fer devraient pouvoir en profiter tant et aussi longtemps que leurs opérations n'entraînent pas de monopoles et de frais de transport élevés pour les expéditeurs captifs et les collectivités. Nous prions donc instamment le Comité de recommander que l'on introduise des conditions particulières dans la loi amendée, afin de limiter les possibilités de fonctionnement à l'extérieur d'une concurrence juste et ouverte.

[Texte]

The transport system is the lifeblood of this country. Every community should have the assurance that deregulation will not lead to a situation where transport giants can cripple a community's growth. We further recommend that conditions of safety be spelled out in the law. In the event of a derailment, bringing suffering and harm to the public, the railways should not be able to go into a court and maintain that there can be no claim against them simply because they obeyed the law as it exists. If the law is skimpy or inadequate or even absent, the fault lies with those who designed the law. Here is an opportunity to ensure that the National Transportation Act spells out that safety must have the highest priority, not only on the railways but on the roads and in the air and at sea.

• 1920

Some may argue that in making this appeal we are placing too heavy a burden on the railway. It should not be lost on this committee that accidents can be costly. The railways can lose heavily. The cost of the Mississauga derailment has been conservatively estimated at more than \$70 million. Might not that accident have been prevented, had the railways at least put in one hot box detector on that line? It is a bitter commentary on the railway's adherence to the doctrine of safety that for a year after the Mississauga derailment, indeed for more than a year, the railway involved did not install hot box detectors all through that sensitive, high density area until finally ordered to do so by the Canadian Transport Commission in the course of an investigation and public hearing. We must remind you that the railway did not do so voluntarily. It was forced on them to do so under the law, and we say, what guarantees are there for the public if the law does not exist or if it is not enforced?

There is another point that needs highlighting in the effort to fill in the blank spaces of the *Freedom to Move* document. It is clear that the Minister of Transport has decided that the Canadian Transport Commission is to be dismantled and replaced by a new and smaller regulatory body, directly under his wing. We agree that the powers of the CTC must be separated, but we are concerned that, by tucking the split powers under his wing, the Minister may be open to criticism and to temptation to impose political limitations on the regulation and investigation of the transport industry. We believe the investigative powers should have a degree of independence and be directly responsible to Parliament, operating somewhat like the National Transportation Safety Board in Washington. There is a great deal of public concern over dangerous goods, right across this country. There is concern that governments have been lax in protecting the public in the storage, handling and transport of dangerous goods. There is not only concern but also growing anxiety and frustration. The public has the right to look to Parliament for protection for this and future generations. Investigation of

[Traduction]

Le réseau de transport est le système sanguin de notre pays. Chaque collectivité devrait pouvoir compter que la dérégulation ne nous entraînera pas dans une situation où les géants du monde du transport pourront nuire à sa croissance. Nous recommandons en outre que les conditions relatives à la sécurité soient énoncées de façon précise dans la loi. Advenant un déraillement qui causerait des préjudices au public, il ne devrait pas être possible pour une compagnie de transport ferroviaire de se présenter devant le tribunal et d'alléguer qu'aucune réclamation ne peut être faite contre elle, parce qu'elle s'est conformée à la loi existante. Si la loi est insuffisante ou inadéquate, ou qu'elle ne prévoit pas tel ou tel aspect, la faute est imputable à ceux qui l'ont élaborée. Nous avons l'occasion d'énoncer de façon précise dans la Loi nationale sur les transports que la sécurité doit être la première priorité, non seulement dans le contexte du transport par chemins de fer, mais aussi sur les routes, dans les airs et sur la mer.

D'aucuns pourraient soutenir qu'en agissant ainsi nous imposons un fardeau beaucoup trop lourd à l'industrie du transport ferroviaire. Il ne faudrait pas oublier que les accidents peuvent coûter cher. Les compagnies de transport ferroviaire peuvent perdre beaucoup. On a évalué de façon conservatrice le coût du déraillement survenu à Mississauga à plus de 70 millions de dollars. N'aurait-on pu éviter cet accident si l'on avait placé au moins un détecteur sur cette ligne? C'est une remarque sarcastique que je fais sur l'application du règlement relatif à la sécurité de la part de la compagnie de transport ferroviaire qui, un an après le déraillement de Mississauga, oui, et même plus d'un an, n'avait pas encore installé de détecteur dans ce secteur très peuplé et risqué jusqu'à ce qu'au cours d'une enquête et d'une audience publique, la Commission canadienne des transports la contraigne à le faire. Je dois vous rappeler qu'elle ne l'a pas fait volontairement. La commission a dû la contraindre à appliquer la loi. Quelle garantie la population a-t-elle si la loi n'existe pas ou si on ne l'applique pas?

Je dois encore faire ressortir une autre lacune du document *Aller sans entraves*. Il est évident que le ministre des Transports a décidé d'éliminer la Commission canadienne des transports et de lui substituer un nouvel organisme de réglementation plus petit, sous son autorité directe. Nous reconnaissons que les pouvoirs de la CCT doivent être séparés, mais nous craignons qu'en les réunissant sous son autorité directe, le ministre s'expose à la critique et à la tentation d'imposer des limites à caractère politique aux activités de réglementation et d'enquête dans le secteur des transports. Nous croyons que les pouvoirs d'enquête devraient bénéficier d'une certaine indépendance et relever directement du Parlement, qu'ils devraient fonctionner un peu comme ceux de la *National Transportation Safety Board*, à Washington. La population, d'un bout à l'autre du pays, s'inquiète beaucoup de la question du transport des marchandises dangereuses. On entend dire que les gouvernements ont été négligents à l'égard de la protection du public en ce qui a trait à l'entreposage, à la manutention et au transport des marchandises dangereuses. La question dépasse maintenant l'inquiétude et prend de plus en

[Text]

dangerous goods accidents, including collisions and derailments, must be seen to be free of political bias or unfair defence of one party against another. We feel very strongly that investigators of accidents involving chemical spills must have full freedom to act.

That is our statement, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Morrison, for a very well-thought-out and well-presented statement in a very specific area of transportation, with which you have had some experience. It certainly supplements the more detailed brief that you have. With no further ado at this hour, I call upon the first questioner, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Morrison, would you care to comment on the present facility of both the Ministry of Transport and the Canadian Transport Commission, even with whatever regulations there are in place now on inspection enforcement? I would like to know your comments, in terms of the adequacy and the ability of both those agencies, the Ministry and the CTC, to investigate, inspect and enforce those safety regulations. It not only has to do with chemicals and toxic matters, but also with equipment and air worthiness and a whole slew of things.

Mr. Morrison: Mr. Benjamin, the situation as we can identify it must deal with the rail situation only. That is where we have our main concern. I have to tell you, and I have to tell the committee that as far as our own advisors and our own directors have found out, there is a very deep inadequacy of inspection caused by the fact that the funds for inspectors have not been made available. This shortage concerns mainly the inspection, marshalling and the transport of dangerous goods, as they exist in high density areas and in other areas across the country. We are deeply concerned about this matter. I know for a fact that the Canadian Transport Commission did appeal to the Treasury Board for sufficient funds after the new regulations went into effect last July, and what they got was a skippy response, completely inadequate.

• 1925

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, should this committee conclude that even though you had the best regulations in the world about safety and security, if there were insufficient capacity to investigate, insufficient inspectors and enforcement, then safety itself is in fact compromised even though the government has said there will be no compromise.

Mr. Morrison: [Inaudible—Editor] . . . say safety has been shafted.

[Translation]

plus l'allure d'anxiété et de frustration. Le public a le droit d'exiger de son Parlement qu'il assure sa protection et celle des générations futures. L'activité d'enquête sur les accidents impliquant des marchandises dangereuses, incluant les collisions et les déraillements, ne doit avoir aucune coloration politique et ne doit laisser soupçonner aucun parti pris injuste à l'égard d'une partie contre une autre. Nous sommes fortement convaincus que les personnes qui font enquête sur des accidents impliquant des déversements de produits chimiques doivent avoir toute liberté d'agir.

C'est ce que nous soutenons, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Morrison, d'une déclaration très bien articulée et bien présentée dans un domaine très particulier des transports que vous connaissez bien. Elle complète bien le mémoire plus détaillé que vous nous avez remis. Sans tarder davantage, je passe la parole au premier intervenant, M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur Morrison, pourriez-vous nous dire ce que vous pensez des activités actuelles du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports, sans tenir compte des règlements qui existent à l'heure actuelle quant aux inspections? J'aimerais connaître votre avis sur la compétence et l'aptitude de ces deux organismes, le ministère et la CCT, quant aux enquêtes, aux inspections et à l'application de ces règles de sécurité. Les règlements ne s'appliquent pas seulement aux substances chimiques et toxiques, mais aussi à l'équipement, à la navigabilité et à bien d'autres aspects encore.

M. Morrison: Monsieur Benjamin, selon nous, c'est de la situation qui prévaut dans le domaine du transport ferroviaire qu'il faut surtout discuter. C'est celle qui nous préoccupe le plus. Je dois vous dire, ainsi qu'à tous les autres membres du Comité, que les recherches de nos conseillers et de nos directeurs ont abouti à la conclusion que l'activité d'inspection était des plus inadéquates parce que l'on ne disposait pas des sommes nécessaires pour embaucher les inspecteurs requis. Le problème se manifeste surtout du côté de l'inspection, du classement des wagons et du transport des marchandises dangereuses dans les régions fortement peuplées et dans d'autres régions du pays. Cet aspect nous préoccupe au plus haut point. Je sais que la Commission canadienne des transports a demandé au Conseil du Trésor de lui accorder des fonds suffisants après l'entrée en vigueur des nouveaux règlements, en juillet dernier, et que tout ce qu'elle a pu obtenir a été une réponse un peu farfelue, totalement inadéquate.

M. Benjamin: Monsieur le président, le Comité doit-il conclure que même en disposant des meilleurs règlements du monde sur la sûreté et la sécurité, si les moyens d'enquêter ne sont pas suffisants, que l'on n'a pas assez d'inspecteurs et que l'on ne peut les mettre en vigueur, on compromet alors la sécurité, même si le gouvernement a déclaré qu'il n'y aurait pas de compromis.

M. Morrison: [Inaudible—Éditeur] . . . On soutient que la sécurité a été mise de côté.

[Texte]

Mr. Benjamin: I appreciate that your organization is addressing the rail thing, but you have not said anything about trucking or marine. Surely you must be aware there are a lot more movements in Metropolitan Toronto or Montreal or Vancouver of dangerous or toxic commodities by truck than there are by rail.

Mr. Morrison: Mr. Benjamin, the majority of the volume of dangerous goods is still being transported by rail, and we support that they should remain transported by rail. It is true that there are some dangerous goods being transported by truck through urban areas. It has caused a great deal of concern. We have made a commitment to the Mayor of Toronto that after we complete this problem we have with rail we would address the trucking situation. It is now being addressed through the chemical spills bill to some extent.

We think there is a laxity and there is difficulty in identifying these flammable goods that are moved by truck. But you must remember that one truck, if it is moved through an urban area . . . The speed of that truck can be controlled by the local authorities. The speed of the rail transport of dangerous goods cannot be controlled by either the local authorities or the provincial authorities. It rests solely with the federal authorities. That is the real concern of local areas: they could control the local thing by truck or other means; they cannot do it by rail. That is a great difficulty.

Now we have suggested, if you look at our "Free but Safe" brief . . . It may be a very provocative suggestion, but maybe the Minister of Transport or this government ought to look at the possibility of maybe delegating some control or authority over rail transport to the provinces in terms of inspection. But I think the provinces may not accept that kind of delegation because of the cost involved. I do not even know whether the federal government would willingly yield power or authority over the rail transport.

Mr. Benjamin: Well, they do on trucking. I am sorry, Mr. Morrison, but a truckload of nitric acid that has been improperly inspected and maintained, the truck itself, somewhere in Toronto, and its brakes fail or whatever the hell else might happen, and if a truckload of nitric acid ploughs into the bottom of an apartment building at an intersection, you have a multiplicity of provincial highway traffic boards, because the federal government transferred the authority for interprovincial trucking over to the provinces. That is why I am worrying about the fact that . . . You should have addressed to us whether the federal government should take back the regulation and enforcement of the law on interprovincial and international trucking as well as railroads and airlines.

Mr. Morrison: Mr. Benjamin, that is an issue that I suppose needs to be addressed. Unfortunately, we have enough on our plate right now to even try to handle the situation we have. But I agree with you; it is a serious situation. All this transfer of

[Traduction]

M. Benjamin: Je comprends que votre association s'intéresse au transport ferroviaire, mais vous n'avez rien dit à propos du transport par camion ou par bateau. Vous devez sans doute savoir qu'il se transporte beaucoup plus de marchandises dangereuses ou toxiques par camion que par chemin de fer dans les régions urbaines de Toronto, de Montréal ou de Vancouver.

M. Morrison: Monsieur Benjamin, c'est encore par chemin de fer que l'on transporte la plus grande quantité de marchandises dangereuses et nous croyons que les choses devraient continuer ainsi. Il est vrai que certaines quantités de marchandises dangereuses sont transportées par camion dans certaines régions urbaines. Cet aspect soulève beaucoup d'inquiétude. Nous nous sommes engagés envers le maire de Toronto à nous attaquer à la situation du transport des marchandises dangereuses par camion après celui du transport ferroviaire. On s'en occupe d'ailleurs déjà dans une certaine mesure par le biais du projet de loi relatif au déversement de substances chimiques.

Nous croyons qu'il existe un certain relâchement à cet égard et il est difficile d'identifier les marchandises inflammables que l'on transporte par camion. Mais il faut se rappeler qu'un camion qui se déplace dans une zone urbaine . . . que la vitesse de ce camion peut être contrôlée par les autorités locales. Toutefois, aucune autorité, ni locale ni provinciale ne peut contrôler celle du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Cette responsabilité appartient aux autorités fédérales seulement. C'est l'inquiétude réelle qu'entretiennent les collectivités: elles peuvent contrôler le transport par camion ou d'autres moyens; mais elles ne peuvent contrôler le transport par chemin de fer. C'est une situation très difficile.

Ce peut être un peu osé de notre part, mais nous avons suggéré dans notre mémoire au ministre des Transports ou au gouvernement d'examiner la possibilité de déléguer en partie aux provinces le contrôle ou les pouvoirs en matière d'inspection dans le domaine du transport ferroviaire. Mais il pourrait probablement arriver que les provinces n'acceptent pas en raison des coûts que cela implique. Je ne sais même pas si le gouvernement fédéral consentirait bien volontiers à déléguer certains de ces pouvoirs ou de l'autorité qu'il détient en ce qui a trait au transport par chemin de fer.

M. Benjamin: C'est pourtant ce que l'on a fait dans le domaine du camionnage. Je m'excuse, monsieur Morrison, mais si les freins d'un camion qui transporte un chargement d'acide nitrique qui a été mal inspecté et mal entretenu font défaut, et qu'il entre dans une résidence quelque part à Toronto, bien des organismes provinciaux sur le transport par véhicule à moteur interviendront parce que le gouvernement fédéral a remis l'autorité en matière de camionnage interprovincial aux provinces. Vous devriez plutôt nous demander si le gouvernement fédéral ne devrait pas reprendre la responsabilité de la réglementation et de l'application de la loi en matière de camionnage interprovincial et international en même temps que celle du transport ferroviaire et du transport aérien.

M. Morrison: Monsieur Benjamin, c'est une question dont il faut discuter, je suppose. Malheureusement, nous avons déjà suffisamment de chats à fouetter à l'heure actuelle pour même tenter de discuter de la chose. Mais je suis d'accord avec vous;

[Text]

chemicals, of dangerous and explosive materials from one urban area to another urban area causes difficulties, concern, and a real serious danger. The point is if you have 60 or 70 tank cars linked together, as they have on a train, going through an urban area at 50 miles an hour where you have 20,000 people per square mile, and you have an explosion and a mixture of materials the kind of which the professors cannot even tell you what they are, you have a situation that is extremely catastrophic. We almost had that kind of a situation in the McMillan yard explosion a short while ago. I have to agree with you that trucks do provide a problem, but at least the local authorities have the means of exercising some control and their dilemma is that they cannot exercise any kind of control over the railway situation.

• 1930

Mr. Benjamin: I am not accusing you of being parochial or narrow, but you mention the metropolitan areas and populations. It reminds me of the old gag about the sign in the toilet on an airplane back in the Dirty Thirties. It said "Do not flush over cities" and the farmer in there said "Yes, sure; do it to the farmers again".

A chemical spill of toxic material from a train could ruin his whole crop and wipe out his herd of livestock and his family . . .

Mr. Purcell: Absolutely.

Mr. Benjamin: —or the little prairie town or village. This has to be something that applies to the whole damn country—every mode of transportation and every conceivable kind of toxic or dangerous good—should it not?

Mr. Morrison: I would have to agree with you completely, Mr. Benjamin. The only thing I would emphasize is that in terms of intense high volumes, there is nothing to compete with the volumes carried by railways. In the west, you have places like Austin and Medicine Hat and other places, where extreme danger is caused by the fact that these trains—trains, not buses or trucks—trains cause the terrible situations in the area.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Would your organization be prepared to request to make a submission in order to help the Department of Transport and the Minister? Because I think the Minister of Transport is having his main problem—as did two of his predecessors—with Treasury Board. I do not know of any taxpayers who want funding cut back in areas of safety and security. I have not heard of a taxpayer anywhere in Canada—and yet they have been cut back. Would your organization be prepared to meet with the President of the Treasury Board, the Chairman of the Committee of Cabinet, who is in charge of this?

Mr. Morrison: Make ourselves available day or night, any time.

[Translation]

la situation est grave. Tous ces produits chimiques et toutes ces substances dangereuses et explosives qui passent d'une région urbaine à l'autre causent bien des difficultés, bien des inquiétudes et constituent un grave danger, bien réel. Ce que nous disons, c'est que lorsqu'il y a soixante ou soixante-dix wagons-citernes reliés entre eux, qui se déplacent à cinquante milles à l'heure dans une zone urbaine dont la densité de population est de 20,000 personnes au mille carré, et qu'il survient une explosion et un mélange de substances dont même les savants ne connaissent pas la teneur, la situation est catastrophique. Nous avons justement frisé la catastrophe lors de l'explosion à McMillan il y a quelque temps. J'admets avec vous que les camions constituent un problème, mais au moins, les autorités locales ont les moyens d'exercer un certain contrôle et leur dilemme tient à ce qu'elles n'en n'ont aucun quant au transport par chemin de fer.

M. Benjamin: Je ne vous accuse pas de faire preuve d'esprit de clocher ou d'étroitesse, mais vous parlez surtout des régions et des populations métropolitaines. Cela me rappelle la vieille plaisanterie de l'affiche dans les toilettes d'un avion. L'affiche disait: «Ne pas tirer la chasse d'eau au-dessus des villes» et le fermier de répliquer: «Oui, c'est ça, laissez tout tomber sur les fermiers, encore une fois».

Le déversement de substances toxiques d'un train pourrait anéantir complètement ses cultures ainsi que son cheptel et sa famille . . .

M. Purcell: Absolument.

M. Benjamin: . . . ou sa petite ville ou son petit village. Une telle réglementation doit s'appliquer à toutes les régions du pays, sans exception—à tous les moyens de transport et à toutes les marchandises dangereuses ou toxiques—qu'en pensez-vous?

M. Morrison: Je suis parfaitement d'accord avec vous, Monsieur Benjamin. Mais j'insiste sur le fait que pour ce qui est du volume des marchandises transportées, rien n'arrive à la cheville du chemin de fer. Dans l'ouest, dans des localités comme Austin et Medicine Hat, et d'autres encore, ce sont les trains—les trains, et non les autobus ou les camions—qui mettent la région dans des situations extrêmement dangereuses.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Votre association serait-elle prête à demander de faire une présentation afin d'aider le ministère des Transports et le ministre? Je crois en effet que le ministre des Transports éprouve la même difficulté que deux de ses prédécesseurs avec le Conseil du Trésor. Je ne connais aucun contribuable qui souhaite que l'on réduise les crédits accordés en fonction de la sûreté et de la sécurité. Je n'ai entendu aucun contribuable canadien se prononcer en faveur d'une telle chose—et malgré cela, il y a eu des réductions. Votre association serait-elle prête à rencontrer le président du Conseil du Trésor, le président du Comité du cabinet, le grand responsable?

M. Morrison: Dites-nous quand, nous y serons!

[Texte]

Mr. Benjamin: Will you ask to appear? I think the Minister of Transport needs desperate help to get an extra \$100 or \$200 million just for this area alone and he is not going to get it. With the regime that is on right now, he is handcuffed.

Mr. Morrison: We will do everything we can to ensure that the people who have to enforce these regulations get the manpower they require. We will do so, as you suggest; or any other suggestion this committee may make.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I notice in your brief on page 4 that you appeal to the government to ensure that on the amending National Transportation Act, the preamble states specifically that the concept of freedom to move is conditional on the maintenance of the safe transport. Are you suggesting we put regulations on safety into the new act?

Mr. Morrison: The regulations follow an act. The regulations would be something which would follow after you get your amendments through Parliament. It seems to me that first of all, you must spell out the doctrine that safety is embedded in the law. It seems to be very easy when you come to amend the law—the Section 3 of the National Transportation Act. If you look at page 6 of the main document, it is just a little paragraph, Mr. Chairman:

It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and maintain the economic well-being and growth of Canada.

There is nothing wrong with that. The only thing wrong with that, Mr. Chairman—it would be better for everyone concerned if it was hereby declared that economic, safe, efficient and adequate—just the word 'safe'; at least that one—so if we have to come to judicial hearings again, these batteries of lawyers who confront us at these hearings can say, Well, there is nothing in section 3 about safety; why do you keep pushing safety as the highest priority when it does not state that specifically?

Everybody says it is intended. Following a safety inquiry in 1972, the Canadian Transport Commission stated specifically that the law obliged the Canadian Transport Commission to see that the Canadian Railways operated under maximum safety. Maximum safety is not included in the specific law. This is the weakness. It is a simple thing to do, yet it would carry so much weight if it were done in this way.

The regulations, which will spell out whatever decisions Parliament makes as a result of your recommendations, will spell out regulations which will supplement the law. We had

[Traduction]

M. Benjamin: Allez-vous demander de comparaître? Je crois que le ministre des transports a désespérément besoin d'aide pour obtenir 100 ou 200 millions de dollars additionnels qu'il voudrait affecter à cet aspect et qu'il ne les obtiendra pas. Sous le régime actuel, il a les mains liées.

M. Morrison: Nous allons faire tout notre possible pour faire en sorte que ceux auxquels il incombe d'appliquer ces règlements obtiennent le personnel nécessaire. Nous allons faire ce que vous proposez, ou nous appliquerons tout autre suggestion que le comité pourra nous faire.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Messieurs, à la page 4 de votre mémoire, je remarque que vous demandez au gouvernement de veiller à ce qu'en modifiant la loi nationale sur les transports, il soit stipulé dans le préambule que la liberté d'exploiter un moyen de transport soit lié à l'engagement d'en assurer la sécurité. Suggérez-vous que nous introduisions les règlements relatifs à la sécurité dans la nouvelle loi?

M. Morrison: Les règlements viennent à la suite d'une loi. Les règlements viendraient après l'adoption des amendements par le Parlement. Il me semble qu'il faut tout d'abord s'assurer que la notion de sécurité soit bel et bien présente dans la loi. Cela semble très facile quand on entreprend de modifier la loi—l'article 3 de la Loi nationale sur les transports. À la page 6 du document principal, monsieur le président, il y a un bref paragraphe qui dit ceci:

Il est essentiel qu'il existe un système de transport économique, efficient et adéquat, qui utilisera au mieux tous les modes de transport disponibles au coût le plus bas afin de protéger les intérêts des usagers des transports et d'assurer le bien-être et la croissance économique du Canada.

Il n'y a rien à redire là-dessus. Tout ce qui ne va pas, monsieur le président—c'est qu'il serait nettement préférable pour tous les intéressés d'exiger un système qui soit économique, sûr, efficient et adéquat—seulement le mot «sûr», à tout le moins celui-là—afin que s'il y a d'autres audiences judiciaires, les avocats ne puissent nous dire: l'article 3 passe la sécurité sous silence; alors pourquoi parler tellement de sécurité et en faire la priorité la plus élevée quand il n'y a rien de précis à cet égard dans la loi?

Tout le monde dit que la sécurité fait partie intrinsèque de la loi. Après une enquête sur la sécurité menée en 1972, la Commission canadienne des transports a déclaré que la loi l'obligeait à veiller à ce que les compagnies de chemin de fer canadiennes appliquent des normes de sécurité maximale. La sécurité maximum n'est pas prévue dans la Loi. C'est là une faiblesse. C'est une chose plutôt simple et qui aurait tellement de poids si on l'appliquait.

Les règlements, qui renfermeront de façon détaillée les obligations qui découleront des décisions du Parlement à la suite de vos recommandations, énonceront de façon précise les

[Text]

hoped those regulations would be enforceable to the extent they are with manpower.

It is the same thing as handing out traffic tickets. If you do not have a policeman on the beat, what is the point of it? You just do not have any means of handing out the traffic tickets. You have to have the manpower in place. This situation is serious enough. The volume of dangerous goods, including these chemicals, is increasing year by year, not only in this country but also in other countries. We have caused a great deal of harm, I think everybody will agree. There is a great deal of harm to the St. Clair River, Lake Ontario and out west. The acid rain and everything else is related to man's use of chemicals. Okay. We want these chemicals, and we want to pay a price for them.

I think that the Members of Parliament could make the law applicable to doing as much as they can for the citizens of Canada to make it as safe as possible. All we are asking is this reasonable statement.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have just one question. I wonder if the witness could indicate to us what is the experience that has occurred in the United States with regards to tankcars and safety. What has happened in the years of deregulation down there?

Mr. Benjamin: Or Canada, too.

Mr. Morrison: I could describe the situation in a very subjective way and say the situation is horrendous down there. But I do not think we want to emulate the American experience.

Mr. Angus: Except that they are being held up as an example of why we should go the same route. I think that, as we have heard with other organizations indicating things about pricing and services for airlines, for example, it would be appropriate to hear from you in terms of what you know has happened with regards to tankcars and safety down there.

Mr. Morrison: They have scored world records down in the United States in the sense of having the highest and longest rocketing of tankcars as a result of explosions called a 'blebby'. This was in the United States at Murdock, Illinois, which was 3,500 feet. It is a world record. I am only mentioning this so you can verify it from the National transportation Safety Board.

Down in Livingston, Louisiana, there was a horrendous accident. We evacuated the people in Mississauga for six days. In Livingston, Louisiana, they had to get out for two weeks—19 buildings were destroyed, damages were over \$15,000,000 or \$16,000,000, 42 tankcars went off the rails, and the soil was so contaminated in Livingston—you do not get this in newspapers; I am telling you this is a fact—they had to clean out the soil before the people could go back. The amount of soil they took away from there was equivalent to a 3-foot ditch 20 miles long.

[Translation]

règlements qui complèteront la Loi. Nous souhaitons que ces règlements puissent s'appliquer, à condition que de prévoir le personnel nécessaire.

C'est la même chose que les contraventions. S'il n'y a pas de policiers pour les donner, à quoi bon? L'application des règlements requiert du personnel. La situation est assez grave. Le volume de marchandises dangereuses qui est transporté, y compris les substances chimiques, croît d'année en année, et pas seulement au Canada, mais aussi dans d'autres pays. Nous avons déjà fait beaucoup de dégâts. Tous en conviendront, je crois. Nous avons considérablement pollué la rivière St-Clair, le Lac Ontario et l'Ouest. Les pluies acides et les problèmes connexes sont reliés à l'utilisation des substances chimiques par l'homme. Nous voulons ces produits chimiques et nous consentons à en payer le prix.

Je crois que les députés devraient faire tout leur possible pour permettre que la Loi garantisse un environnement aussi sûr que possible aux citoyens du Canada. C'est le seul engagement que nous demandons.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je n'ai qu'une seule question. M. Morrison pourrait-il nous parler de ce qui s'est passé aux États-Unis en ce qui a trait aux wagons-citernes et à la sécurité pendant les années où s'est effectuée la déréglementation?

M. Benjamin: Ou au Canada, aussi.

M. Morrison: Je pourrais décrire la situation de façon très subjective et dire que les conséquences sont tout simplement désastreuses. Mais je ne crois pas que nous désirions suivre l'exemple que nous présentent les Américains.

M. Angus: Sauf que c'est sur cet exemple qu'on s'appuie pour faire valoir que c'est dans cette voie qu'il faudrait s'orienter. Je crois que tout comme d'autres associations nous ont parlé de la tarification et des services dans le domaine du transport aérien, par exemple, il serait approprié que vous nous parliez vous aussi de ce que vous savez à l'égard des wagons-citernes et de la sécurité aux États-Unis.

M. Morrison: Le record mondial du plus haut et du plus long carambolage de wagons-citernes appartient maintenant aux États-Unis. C'est à Murdock, dans l'Illinois, que ce carambolage s'est produit. Il s'étendait sur 3,500 pieds. Il s'agit là d'un record mondial. Ce sont des renseignements que je vous donne pour vous permettre d'en vérifier la véracité auprès du National Transportation Safety Board.

À Livingston, en Louisiane, il s'est produit un accident terrible. À Mississauga, l'évacuation a duré six jours. À Livingston, c'est pendant deux semaines que la population a été évacuée—19 édifices ont été détruits, les dommages se sont élevés à plus de 16 millions de dollars, 42 wagons-citernes ont déraillés et le sol était tellement contaminé qu'il a fallu procéder à un grand nettoyage avant que les gens ne puissent regagner leur demeure—C'est une information que ne donnent pas les journaux, mais je vous l'affirme. La quantité de terre que l'on a enlevée équivalait à un fossé de trois pieds de profondeur qui s'étendrait sur 20 milles.

[Texte]

You do not get this from the railways, you do not get this from the chemical industry, but you can verify this thing. We are not giving you a fantasy. We are telling you the facts. We have a great deal of concern about the American system. They have a very good national transportation safety board, which is authentic. It is trying to do its job, but I think it is an overwhelming job down there. I have been told the accident rate down in the United States—you can verify this again from the Association of American Railways—is equivalent to four accidents a day everyday, every week, every month, every year for 16 years. This is a pretty high rate of accidents.

Mr. Angus: How does it compare with a regulated environment versus a deregulated environment?

Mr. Morrison: The deregulated environment in the United States, as you know, has not had a long period in which you can identify specific areas of problems. The only conclusion is that, if the deregulation affects inspection, speed and volume or the method with which they can marshal these dangerous goods cars, then you are going to have trouble. I cannot really give you off the top of my head exactly what has occurred in the short period that we had of what they call deregulation. But you can safely conclude that it is not an enviable situation.

• 1940

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Caccia.

Mr. Caccia: Thank you, Mr. Chairman.

Would it be correct, Mr. Morrison, to conclude that the main thrust of your brief tonight is that freedom to move does not mean freedom to move at the expense of safety?

Mr. Morrison: That is exactly right, Mr. Caccia.

Mr. Caccia: And is it fair to conclude that you see, as a spokesman for M-TRAC, a greater value in the protection of the public by strengthening the preventive action rather than the curative actions?

Mr. Morrison: Mr. Caccia, you have hit the nail right on the head. Deterrence is the only way to go. This idea of spending millions and millions of dollars putting in all kinds of systems to detect the accident after the accident has occurred is not going to help anybody. The thing to do is to stop it from happening in a reasonable and sensible way. Do not go overboard and say that we have to bankrupt the railways in order to get this done. It can be done in a reasonable and sensible way and it can provide a reduction in the risks that exist today.

Mr. Caccia: In your knowledge of our railway system, what is the number of trained inspectors that should be in place today?

[Traduction]

Ce ne sont pas des renseignements que vous communiquerez les compagnies de chemin de fer, ni l'industrie chimique, mais vous pouvez les vérifier. Ce ne sont pas des sornettes, mais des faits. Le système américain ne nous sourit guère. Les États-Unis ont une très bonne commission nationale de sécurité qui existe en bonne et due forme dans le domaine des transports. Elle essaie de faire son travail, mais je crois que la tâche est trop lourde. On m'a dit que le taux d'accident aux États-Unis—et c'est encore une information que vous pouvez vérifier auprès l'Association of American Railways—équivalait à quatre accidents par jour, pendant chaque jour, chaque semaine, chaque mois et chaque année pendant 16 ans. C'est un taux d'accident plutôt élevé.

M. Angus: Comment soutient-il la comparaison entre une situation de réglementation et une situation de déréglementation?

M. Morrison: Comme vous le savez, la déréglementation aux États-Unis est encore trop récente pour permettre de déterminer des zones problèmes précises. La seule conclusion est que si la déréglementation affecte l'inspection, la rapidité, la quantité ou la méthode utilisés pour le classement des wagons qui transportent des marchandises dangereuses, cela entraîne des problèmes. Je ne peux pas vraiment vous dire comment les choses se sont exactement déroulées depuis le peu de temps que dure la déréglementation. Mais leur situation n'a rien d'enviable.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Caccia.

M. Caccia: Merci, monsieur le président.

Monsieur Morrison, serait-il juste de conclure que le point central du mémoire que vous nous présentez ce soir est que la liberté de transporter des personnes et des marchandises ne signifie pas la liberté de le faire sans égard pour la sécurité?

M. Morrison: C'est absolument juste, monsieur Caccia.

M. Caccia: Et est-il aussi juste de conclure qu'en qualité de représentant de M-TRAC, vous accordez plus de valeur au renforcement des mesures préventives que des mesures rectificatives en fonction de la protection du public?

M. Morrison: Monsieur Caccia, vous avez parfaitement compris la position que nous défendons. La dissuasion est le seul moyen qui vaille. L'idée de consacrer des millions et des millions de dollars à la mise sur pied de toutes sortes de systèmes pour déceler l'accident après qu'il s'est produit n'aidera en rien. Ce qu'il faut, c'est empêcher qu'il ne se produise de façon logique et sensée. Ne prenons pas le mors aux dents en disant que nous allons devoir acculer les compagnies de transport ferroviaire à la faillite pour y arriver. Nous pouvons y parvenir de façon logique et sensée, et cela peut permettre de réduire les risques que nous connaissons aujourd'hui.

M. Caccia: Partant de ce que vous savez de notre réseau ferroviaire, combien devrait-il y avoir d'inspecteurs formés à l'heure actuelle?

[Text]

Mr. Morrison: I can only give you the information which was given to us on a confidential basis. The story is this, and it can be verified, if you wish, from the authorities. The Transport Commission, after the dangerous goods regulations came into effect last July, concluded you have to enforce them. They looked at it and they said they needed 36 man-years, 36 dangerous goods inspectors. These are specially trained people. They are not just ordinary, common people; they are specially trained people dealing with the specific.

I must tell you—and this can be verified again—that on average there are over 700 toxic leaks a year in Canada. You do not hear about that in newspapers. If they needed 36, Treasury Board would say: Well, I cannot give you 36, but maybe I can give you 35 or 34. They gave them 8, and this is only for a period up to April. I think that is a pretty disappointing way of dealing with a very serious situation.

Mr. Caccia: What will happen next April?

Mr. Morrison: God only knows what will happen next April. I do not know. By that time a new law may be proposed to Parliament with various changes and so on. I think that if in fact it was at all possible that some contingency fund could raise a few thousand extra dollars to provide a few extra bodies then it would be helpful. That is all we can say to you now.

Mr. Caccia: Finally, on page 7, could you please clarify for us whether the intent in your mind when you made this recommendation was to have a regulating and an investigating agency operating and reporting to Parliament? On that page you seem to be outlining only the investigating role. Are you dropping the regulating role or did you perhaps inadvertently drop the regulating role in your concepts?

Mr. Morrison: Mr. Caccia, the situation that exists today we found difficult to work with; that is, you had a Canadian Transport Commission which has direct responsibility under Parliament and it has vast powers and it wears a number of hats: it is the regulatory body; it is the investigator body; it is the administrative body. We found in judicial hearings and the results of these hearings that we cannot always rely on this commission to provide the kinds of reasonable results that the citizens of this country would require.

Maybe I am being too critical, but we have been very critical of this commission and some of the people in it. So Mr. Mazankowski has suggested instead that he will dismantle the commission itself and will split the powers, regulatory in one and investigative in the other, as two wings under his direct control.

[Translation]

M. Morrison: Je ne puis que vous transmettre les renseignements qu'on nous a communiqués sous le sceau de la confidentialité. La situation est la suivante, et vous pourrez d'ailleurs vérifier mes dires, si vous le désirez, avec les autorités. Après l'entrée en vigueur du règlement sur le transport des marchandises dangereuses en juillet dernier, la Commission des transports a conclu qu'il fallait en assurer l'application. Après une analyse, elle a déterminé qu'il lui fallait 36 années-personnes, 36 inspecteurs en matière de marchandises dangereuses. Ces inspecteurs sont des personnes qui doivent suivre une formation spéciale. Ce ne sont pas des employés que l'on pourrait qualifier d'ordinaires, ce sont des spécialistes qui reçoivent une formation spéciale en la matière.

Je dois vous dire—et là encore, vous pourrez vérifier, si vous le désirez—qu'il se produit en moyenne plus de 700 fuites de produits toxiques par année au Canada. Cette information ne paraît pas dans les journaux. Si à la demande de 36 années-personnes qu'elle avait faite, le Conseil du Trésor avait répondu qu'il ne pouvait lui en accorder 36, mais qu'il pouvait peut-être lui en accorder 35 ou 34... elle en a obtenu huit, et cela seulement jusqu'en avril. J'estime que c'est une réaction plutôt désappointante à une situation très grave.

M. Caccia: Que se passera-t-il en avril?

M. Morrison: Dieu seul le sait. Je ne sais pas. D'ici là, il peut arriver qu'une nouvelle loi accompagnée de modifications diverses soit présentée au Parlement et ainsi de suite. Je crois que s'il y avait quelque possibilité que ce soit de réunir d'urgence quelques milliers de dollars additionnels qui permettraient d'embaucher quelques inspecteurs de plus, cela aiderait. C'est tout ce que nous pouvons vous dire pour l'instant.

M. Caccia: Enfin, dans la recommandation que vous faites à la page 7 de votre mémoire, pourriez-vous nous dire si votre intention était qu'il y ait un organisme de réglementation et d'enquête qui relèverait du Parlement? Vous ne semblez faire état que du rôle d'enquête. Faites-vous abstraction du rôle de réglementation de façon intentionnelle ou s'agit-il tout simplement d'un oubli?

M. Morrison: Monsieur Caccia, nous avons de la difficulté à fonctionner dans la situation actuelle. La Commission canadienne des transports, qui relève directement du Parlement et qui possède de vastes pouvoirs et de nombreuses responsabilités, est en même temps l'organisme de réglementation, l'organisme d'enquête et l'organisme chargé de l'administration. Les audiences judiciaires et les conclusions de ces audiences nous ont permis de constater que l'on ne pouvait pas toujours compter sur la Commission pour obtenir le genre de résultat que les Canadiens exigeraient.

Peut-être suis-je trop critique, mais nous avons été très critiques à l'égard de la Commission et de certains de ses membres. M. Mazankowski a donc laissé entendre qu'il allait plutôt dissoudre la Commission et séparer les pouvoirs, dans un organisme de réglementation et dans un organisme d'enquête, comme deux ailes sous son contrôle direct.

[Texte]

• 1945

Our concern, Mr. Caccia, is this. An investigative body, to be free to do the job it has to do . . . if it comes under political influence, its authority and its operations may be curtailed. It is of deep concern to us. We think it would be better for the future of this country and its position of national trust that that body should be directly responsible to Parliament.

Mr. Caccia: And what would you do with the regulatory body?

Mr. Morrison: I do not know how he is going to define the regulatory body. But I presume the regulatory body would be mainly an area of which the various components of the transport industry, not being satisfied, say, with the results of private deals, or feeling they have been hurt by, say, Canadian Pacific doing something which has destroyed the ability of Saskatoon to function without paying a high price, could take this to an agency and the regulatory body would be a sort of arbitrator.

I am not clear in my mind to what extent the Minister of Transport will use the regulatory body as a direct operation on the railways. But we have suggested to him—and you will see it in our main document—that there must be a means of direct appeal from these two bodies where at least the people can go to a tribunal of some kind and get an independent decision instead of going to, say, the Supreme Court, which is very costly.

The Chairman: I just want to throw in a supplementary to Mr. Caccia's question about the investigative body. What is your position, with your experience, on a multi-modal investigative body?

Mr. Morrison: It is a very good question, Mr. Chairman, and it is exactly the point that has to be addressed in terms of costs. I think a multi-modal body would be more efficient and more cost-productive than, say, three bodies, one for air, one for ground, and one for sea. That is a suggestion I have already made to the Minister privately, and I think you might want to take it up in your own report. It is a very good point.

Mr. Benjamin: A quick supplementary to what Mr. Angus asked regarding the matter of the equipment used in transporting dangerous and toxic goods. I have heard figures bandied around that—I am not sure whether it is the railroads in Canada or the railroads in the United States—several thousand items of equipment had to be taken out of service because they were unsafe or because they were totally wrong for the kind of commodity they were carrying.

Mr. Morrison: Mr. Benjamin, that is a very recent occurrence. This was a case where the National Transportation

[Traduction]

Monsieur Caccia, l'objet de nos inquiétudes est le suivant: pour avoir les coudées franches et pouvoir s'acquitter de ses responsabilités comme il se doit, un organisme d'enquête ne doit pas être exposé à des influences de politique, sans quoi ses pouvoirs et ses activités pourront en souffrir. Cela nous préoccupe beaucoup. Nous estimons qu'il serait plus bénéfique pour le Canada et sa situation à l'échelle nationale que cet organisme relève directement du Parlement.

M. Caccia: Et que feriez-vous de l'organisme de réglementation?

M. Morrison: Je ne sais pas quelle définition le ministre donnera à l'organisme de réglementation. Mais je suppose qu'il s'agirait principalement d'un service auquel les divers intervenants de l'industrie des transports qui ne seraient pas satisfaits, dirons-nous des résultats d'ententes privées, ou encore qui se sentiraient lésés par le Canadien Pacifique, par exemple, dont certains agissements auraient annihilé la capacité de Saskatoon de fonctionner sans avoir à payer un tarif élevé, pourraient s'adresser et qui leur servirait d'arbitre, en quelque sorte.

Je ne sais pas trop dans quelle mesure le ministre des Transports utilisera l'organisme de réglementation comme un service agissant directement sur les compagnies de transport ferroviaire. Mais nous lui avons suggéré—comme vous pourrez d'ailleurs le constater dans notre document principal—qu'il doit y avoir un moyen d'en appeler directement auprès de ces deux organismes pour obtenir une décision indépendante plutôt que de devoir amener sa cause devant la Cour suprême, ce qui revient très cher.

Le président: Si je puis me permettre, j'aimerais poursuivre dans le sens de la question de M. Caccia relativement à l'organisme d'enquête et vous demander, avec l'expérience que vous avez, ce que vous pensez d'un organisme d'enquête multimodal?

M. Morrison: C'est une très bonne question, monsieur le président, et c'est précisément le point qu'il faut aborder quand on parle de coûts. Je crois qu'un organisme multimodal serait plus efficient et plus efficace en ce qui a trait aux coûts que trois organismes: un pour le transport aérien, un autre pour le transport de surface et un troisième pour le transport maritime. C'est une suggestion que j'ai déjà faite au ministre en privé, et je crois qu'il serait peut-être bon de la consigner dans votre rapport. C'est un très bon point.

M. Benjamin: Une brève question supplémentaire à ce que M. Angus demandait en ce qui a trait à l'équipement que l'on utilise dans le transport des marchandises dangereuses et toxiques. On a lancé bien des chiffres à cet égard—et je ne sais trop s'ils s'appliquaient aux chemins de fer du Canada ou à ceux des États-Unis—à savoir que l'on avait dû mettre hors service plusieurs milliers de pièces d'équipement parce qu'elles n'étaient pas sécuritaires ou parce qu'elles ne convenaient pas du tout au genre de marchandises qu'elles servaient à transporter.

M. Morrison: Monsieur Benjamin, il s'agit là d'un événement très récent qui s'est produit quand le *National Transport-*

[Text]

Safety Board in Washington discovered, not through the AAR but through their own investigations, that there were between 7,000 and 8,000 tank cars carrying dangerous goods in the United States and in Canada, and these tank cars were illegally manufactured in a manner which was unsafe. They discovered this; they ordered the 7,000 or 8,000 cars off the road; they told us what they did; and they wrote Mr. Mazankowski and warned him to do the same thing in Canada. We brought it to the attention of the Minister and we have acknowledgement from him that the Minister and the transport commissioners have acted and they have taken them off the road.

Mr. Benjamin: But are not a lot of these tank cars owned by companies like UTLX and GATX? They are private companies that build tank cars and then lease them for chemical manufacturers and then the railways haul them. Does the regulatory authority in the States or in Canada have any control over those outfits, or are they just off on their own—the ones that have these cars made and then use them as a sort of leasing company?

Mr. Morrison: There are several manners in which these tank cars operate in Canada. Procor, for example, manufactures and leases them, and it also builds cars for chemical companies such as Dow. Dow then owns them. It moves them into the rail system, and the railway's responsibility is in hauling them from one place to another.

[Translation]

tation Safety Board de Washington a découvert, pas par l'entremise de l'AAR mais plutôt par des enquêtes menées par ses employés, qu'il existait de 7,000 à 8,000 wagons-citernes qui servaient à transporter des marchandises dangereuses aux États-Unis et au Canada et qui avaient été fabriqués illégalement d'une façon non sécuritaire. Le Safety Board a découvert la chose et a ordonné que l'on mette hors de service ces 7,000 ou 8,000 wagons-citernes. Les employés du Safety Board nous ont dit ce qu'ils ont fait et nous ont dit qu'ils avaient écrit à M. Mazankowski pour le prévenir et lui conseiller d'en faire autant au Canada. Nous avons soulevé la question au ministre et avons reçu l'assurance de sa part que le ministre et les commissaires des transports avaient pris les mesures nécessaires et avaient retiré les wagons-citernes du service.

M. Benjamin: Mais beaucoup de ces wagons-citernes ne sont-ils pas la propriété de sociétés comme UTLX et GATX? Ce sont des sociétés privées qui fabriquent des wagons-citernes et qui les louent à des fabricants de produits chimiques qui font transporter leurs marchandises par des compagnies de transport ferroviaire. Les organismes de réglementation des États-Unis ou du Canada n'ont-ils aucun contrôle sur de tels types d'arrangements? S'agit-il de sociétés totalement indépendantes—de sociétés qui font fabriquer ces wagons-citernes pour en faire ensuite la location?

M. Morrison: Les façons dont on exploite ces wagons-citernes au Canada sont multiples. Procor, par exemple, en fait la fabrication et la location, et construit aussi des wagons pour des fabricants de produits chimiques comme Dow. Ces wagons deviennent ensuite la propriété de Dow qui les introduit dans le réseau ferroviaire, et la responsabilité de les déplacer d'un endroit à l'autre revient enfin à la compagnie de transport ferroviaire.

[Text]

Safety Board in Washington discovered, not through the AAR but through their own investigations, that there were between 7,000 and 8,000 tank cars carrying dangerous goods in the United States and in Canada, and those tank cars were illegally manufactured in a manner which was unsafe. They discovered that they swayed the 7,000 or 8,000 cars off the road; they told us what they did; and they wrote Mr. Mackintosh and warned him to do the same thing in Canada. We brought it to the attention of the Minister and we have acknowledged that him that the Minister said the transport commissioners have acted and they have taken them off the road.

Mr. Mackintosh: There are not a lot of these tank cars owned by companies like UTLX and GATX? They are private companies that built long cars and then lease them for chemical manufacturers and then the railways haul them. Does the regulatory authority in the States or in Canada have any contact with these people, or are they just off on their own—the ones that have their cars made and then use them as a sort of fleet?

Mr. Mackintosh: There are several manners in which these tank cars operate in Canada. Proper for example, manufacturers and lease them, and it also could be the chemical companies such as Dow. They may lease them, they may put them into the rail system, and the railway operators may be hauling them from one place to another.

[Translation]

l'Association Safety Board de Washington a découvert, pas par l'entremise de l'AAR, mais par leurs propres investigations, que les employés, qu'il y avait entre 7 000 et 8 000 wagons-citernes qui servaient à transporter des marchandises dangereuses, qu'ils étaient fabriqués de façon illégale et que ceux-ci étaient en fait déviés de leur trajectoire; ils ont écrit au ministre et l'ont averti de faire la même chose au Canada. Le ministre a été informé de cela et nous avons reconnu que le ministre a dit que les commissaires des transports ont agi et qu'ils ont retiré ces wagons-citernes du service.

M. Mackintosh: Nous beaucoup de ces wagons-citernes ne sont-ils pas le propriété de sociétés comme UTLX et GATX? Ce sont des sociétés privées qui fabriquent des wagons-citernes et qui les louent à des fabricants de produits chimiques qui leur transportent leurs marchandises par des compagnies de transport ferroviaire. Les organismes de réglementation des États-Unis ou du Canada ont-ils aucun contrôle sur de tels types d'opérations? S'agit-il de sociétés totalement indépendantes qui font fabriquer ces wagons-

M. Mackintosh: Il y a plusieurs façons dont on exploite ces wagons-citernes en Canada. Par exemple, les fabricants et les loueurs, et aussi les compagnies chimiques comme Dow. Elles peuvent louer ces wagons, elles peuvent les mettre dans le système ferroviaire, et les compagnies ferroviaires peuvent les transporter d'un endroit à l'autre.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Chemical Producers Association:

David Goffin, Senior Project Manager;
Donald Sandford, Commercial Services & Human Resources, Manager, Agriculture, C.I.L. Inc.

From the Canadian Fertilizer Institute:

George Bishop, Assistant Managing Director.

From "L'Association québécoise des transporteurs aériens":

Brian Jenner, Executive Director;
Pierre Desbiens, President;
Michel Leblanc, Ex-Officio President.

From "Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.:

Gilles Legault, President.

From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:

V.E. Bourgeois, Vice-President;
Louis Erlichman, Research Director;
Joseph Hanafin, Public Relations Director.

From the Metro Toronto Residents' Action Committee:

Harold Morrison, Chairman.

De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:

David Goffin, directeur principal de projet;
Donald Sandford, Services commerciaux et ressources humaines, directeur, Agriculture, C.I.L. Inc.

De la Canadian Fertilizer Institute:

George Bishop, directeur gérant adjoint.

De l'Association québécoise des transporteurs aériens:

Brian Jenner, directeur exécutif;
Pierre Desbiens, président;
Michel Leblanc, président de droit.

De Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.:

Gilles Legault, président.

De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:

V.E. Bourgeois, vice-président;
Louis Erlichman, directeur de la recherche;
Joseph Hanafin, directeur des relations publiques.

Du Metro Toronto Residents' Action Committee:

Harold Morrison, président.



Issue No. 43

Fascicule n° 43

Thursday, November 28, 1985

Le jeudi 28 novembre 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

Président: J. Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Document entitled "Freedom to Move"

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

AFTERNOON SITTING

(15)

The Standing Committee on Transport, Consolidated—Bathurst Inc.,
this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presided.

Members of the Committee were:
Daryl Gray, J. Patrick Nowlan, G.D. ...

Alternates present: Ross ...

In attendance: David ...
Research Office from the ...
Research Office from the ...
Transport Commission: Paul ...
Economic Analysis Branch: ...

First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

- Iain Angus
- Les Benjamin
- Terry Clifford
- Dennis H. Cochrane
- Vincent Dantzer
- Mike Forrestall
- Elliott Hardey
- Fernand Jourdenais
- André Ouellet
- André Plourde
- Joe Reid
- Gordon Taylor
- Brian Tobin

ALTERNATES/SUBSTITUTS

- George Baker
- Ross Belsher
- Bill Blaikie
- Lise Bourgault
- Gabriel Desjardins
- Jack Ellis
- Bill Gottselig
- Robert Horner
- Stan Hovdebo
- Arnold Malone
- Moe Mantha
- Louis Plamondon
- Joe Price
- Bill Rompkey
- Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

From the Canadian Chemical Producers Association:

- David Goffin, Senior Project Manager
- Danaki Sandford, Commercial Services & Human Resources Manager, Agriculture, C.I.L. Inc.

From the Canadian Fertilizer Institute:

- George Wintop, Assistant Managing Director

From "L'Association québécoise des transporteurs aériens":

- Brian Jenner, Executive Director
- Pierre Desjardis, President
- Michel Leblanc, Vice-President

From "Les Entreprises Ferroviaires du Canada Inc.":

- Gilles Lévesque, President

From the International Association of Airspace Workers:

- V.E. Bourgeois, Vice-President
- Joseph Hanft, Public Relations Director

De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:

- David Goffin, directeur principal de projet
- Danaki Sandford, Services commerciaux et ressources humaines, Agriculture, C.I.L. Inc.

De l'Institut canadien des engrais:

- George Wintop, directeur général adjoint

De l'Association québécoise des transporteurs aériens:

- Brian Jenner, directeur exécutif
- Pierre Desjardis, président
- Michel Leblanc, vice-président

De Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.:

- Gilles Lévesque, président

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 28, 1985

(54)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet.

Alternates present: Ross Belsher, Moe Mantha, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. Michael MacLeod, Research Officer *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: From the Canadian Pulp and Paper Association: Howard Hart, President; T.J. Openshaw, Manager, Transportation and Distribution Section; Don J. Wallace, Director, Transportation, Consolidated—Bathurst Inc., Vice-Chairman, Transportation Section; Ellwood Dillman, Group Traffic Co-ordinator, Minas Basin Pulp and Power, Past Chairman, Transportation Section.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

Howard Hart made an opening statement and with T.J. Openshaw, Don J. Wallace and Ellwood Dillman answered questions.

At 10:40 o'clock a.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(55)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Alternates present: Ross Belsher, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. Michael MacLeod, Research Officer *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: From Pem-Air Limited: Delbert A. O'Brien, President. *From United Parcel Ltd.:* Glenn C. Smith, President; Max Rapoport, Q.C., Vice-President.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 28 NOVEMBRE 1985

(54)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 40, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet.

Substituts présents: Ross Belsher, Moe Mantha, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papier: Howard Hart, président; T.J. Openshaw, directeur, section des transports et de la distribution; Don J. Wallace, directeur, Transports, *Consolidated—Bathurst Inc.*, vice-président, section des transports; Ellwood Dillman, coordinateur du trafic de groupe, *Minas Basin Pulp and Power*, anciennement président, section des Transports.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24).*

Howard Hart fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, T.J. Openshaw, Don J. Wallace et Ellwood Dillman répondent aux questions.

A 10 h 40, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(55)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Substituts présents: Ross Belsher, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation des tarifs.

Témoins: De la Pem-Air Limited: Delbert A. O'Brien, président. *De la United Parcel Ltd.:* Glenn C. Smith, président; Max Rapoport, c.r., vice-président.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule no 24).*

ings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.)

Delbert A. O'Brien read an opening statement and answered questions.

Glenn C. Smith made an opening statement and with Max Rapoport answered questions.

At 4:25 o'clock p.m. it was agreed,—That the Committee sit in camera.

The Committee commenced preliminary consideration of a draft report

At 5:45 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Delbert A. O'Brien lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Glenn C. Smith fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Max Rapoport répondent aux questions.

A 16 h 25, il est convenu,—Que le Comité siège à huis clos.

Le Comité entreprend l'étude préliminaire d'un projet de rapport.

A 17 h 45, le Comité interrompt les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

STANCE DE L'APRÈS-MIDI

The Committee resumed consideration of the document of work titled "Freedom to Move" (See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Volume No. 24.)

At 10:40 o'clock a.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

The Committee resumed consideration of the document of work titled "Freedom to Move" (See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Volume No. 24.)

At 10:40 o'clock a.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

At 10:40 o'clock a.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

The Committee resumed consideration of the document of work titled "Freedom to Move" (See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Volume No. 24.)

At 10:40 o'clock a.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

The Committee resumed consideration of the document of work titled "Freedom to Move" (See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Volume No. 24.)

At 10:40 o'clock a.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

The Committee resumed consideration of the document of work titled "Freedom to Move" (See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Volume No. 24.)

At 10:40 o'clock a.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

At 10:40 o'clock a.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

The Committee resumed consideration of the document of work titled "Freedom to Move" (See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Volume No. 24.)

At 10:40 o'clock a.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, November 28, 1985

• 0938

The Chairman: Colleagues, I see a quorum of quality sufficient to start taking evidence. I know other members will be here, but Tuesdays and Thursdays, as we know, are heavy days for committee assignments. It is in part an apology to Mr. Hart who is appearing on behalf of the Canadian Pulp and Paper Association as its president.

You can tell who the travellers are and who are used to travelling. We have been on the road, as you know. We finally came back to home base yesterday. When you have a convention in your home town, or try to have meetings in your home town, it gets harder to pay attention to what you are here for, you have so many conflicts. I guess that is partly an apology for keeping you waiting. I am very glad you were on time; and with no further waste of time from me, I would like to welcome you.

This is a continuation of our reference in *Freedom to Move*. We have a deadline of December 13, which none of the members are happy with, which means that we go behind closed doors next Tuesday, supposedly producing a draft report on Friday so it can be translated and reported out on the succeeding Friday. So that is why we are in a rather constrained situation.

We are very glad you sent your brief in earlier, which is a very comprehensive brief, which our staff have already assessed. I know you have an opening statement which I would like to hear after you introduce those with you.

• 0940

Mr. Howard Hart (President, Canadian Pulp and Paper Association): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. I would like to introduce my colleagues: Mr. E.P. Walsh, who is President and Chief Executive Officer of Donohue Incorporated, a company that has operations in the Province of Quebec, and who is also CPPA Executive Board Liaison Officer for Transportation; Mr. J.D. McMartin, Traffic Manager, British Columbia Forest Products Limited—operations, naturally, in the Province of British Columbia—and Chairman of the CPPA Transportation Section; and Mr. D.J. Wallace, Director of Transportation for Consolidated Bathurst Inc. Mr. Wallace is located in Montreal. His company has operations in Quebec and New Brunswick, and he is Vice-Chairman of our CPPA Transportation Section. Mr. Elwood Dillman is Group Traffic Co-ordinator of Minas Basin Pulp and Power operations in Nova Scotia and a past Chairman of our Transportation Section. Mr. T.J. Openshaw is Manager of the Transportation Section of CPPA.

The Chairman: Mr. Hart, you have a very distinguished panel with you.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 28 novembre 1985

Le président: Messieurs je vois que nous avons le quorum pour entendre les témoignages. D'autres membres du Comité vont certainement arriver, mais les mardis et les jeudis sont très chargés. Je tiens à m'en excuser auprès de M. Hart, qui comparait au nom de l'Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers dont il est le président.

Nous avons beaucoup voyagé, et ce n'est qu'hier que nous sommes rentrés. Quand un congrès ou une réunion a lieu dans la ville que l'on représente, cela rend notre travail d'autant plus difficile. Je vous prie donc de nous excuser du retard et je voudrais tout d'abord vous souhaiter la bienvenue.

Nous poursuivrons l'étude de notre ordre de renvoi intitulé *Aller sans entraves*. Notre rapport doit être déposé au plus tard le 13 décembre, et nous devons donc commencer nos travaux à huis clos mardi prochain; notre projet de rapport devrait être prêt le vendredi suivant, après quoi il sera traduit et déposé vendredi en 15. Nous avons donc du pain sur la planche.

Je vous remercie de nous avoir fait parvenir votre mémoire à l'avance, ce qui a permis à notre personnel de l'étudier. Je vous demanderai de nous présenter vos collègues, après quoi vous pourrez nous faire votre déclaration liminaire.

M. Howard Hart (président, Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers): Merci monsieur le président. Permettez-moi tout d'abord de vous présenter mes collègues: M. E.P. Wash, président, directeur général de *Donohue Incorporated*, qui travaille au Québec; M. Walsh est également chargé de la liaison de notre association pour les questions du transport; M. J.D. McMartin, directeur de la Circulation, *British Columbia Forest Products Limited*, qui, bien entendu, a des usines en Colombie-Britannique; M. McMartin est président de la section Transport de notre association; M. D.J. Wallace, directeur des Transports auprès de la *Consolidated Bathurst Incorporated*. M. Wallace est en poste à Montréal, sa société ayant des usines au Québec et au Nouveau-Brunswick; il est en même temps vice-président de la section Transport de notre association. M. Elwood Dillman, coordonnateur du Trafic de *Minas Basin Pulp and Power* opérations de la Nouvelle-Écosse; il est en même temps ancien président de notre section des Transports. Enfin, M. T.J. Openshaw qui est le directeur du département de Transport de l'association.

Le président: Voilà un groupe choisi.

[Text]

Mr. Hart: Thank you.

Mr. Chairman, the views of the Canadian Pulp and Paper Association on *Freedom to Move* have been submitted to the committee in both official languages.

The Chairman: It is one of the few briefs that have, and we appreciate that very much.

Mr. Hart: Thank you.

In the circumstances, we would prefer not to read the document. However, I would like to make a few opening comments before responding to questions.

I guess the first thing I had better do is make a very minor correction in our brief. For those of you who have copies, if you will turn to page 6, right at the top of the page there is a reference to section 256 of the Railway Act. That should read '254'; an error I gather we compounded because it originally appeared in *Freedom to Move* itself. I just want to note that so there will be no confusion.

We have limited our submission to matters related to truck, rail, and marine transportation. The positions and the principles we favour may well have a more general application to air and pipeline transportation and northern transport. However, we have no special knowledge or familiarity with these latter matters and have concentrated our minds on the water, the rail, and the truck.

The Canadian Pulp and Paper Association is composed of 65 member companies. Those companies operate 140 mills, in virtually every province, and they operate far more numerous woodlands operations across Canada. The industry is thus national in its context, with operations in over 300 communities. In many of those communities the pulp and paper operation is the single most important factor in the community in employment.

In terms that will have a special meaning to parliamentarians, I should say that there are pulp and paper operations in 117 federal constituencies, including, I believe, the constituencies of 15 members of this committee.

While national in its Canadian context, the industry is international in its outlook. It sells about 80% of its products outside Canada, in over 40 countries, and it competes with major producers of pulp and paper in about a dozen countries and with smaller producers in a great many other nations.

• 0945

The views expressed in our submission have the support of 100% of our membership, which accounts for some 98% of Canadian pulp and paper output.

I will now present a few quick facts. As an industry selling export markets, we have no major advantage that permits us to be complacent about our ability to sell our product in any of the more than 40 markets we serve. Our member companies range in size from some 50,000 tonnes, which is quite small, to more than 1,000,000 tonnes, which is quite large.

[Translation]

M. Hart: Merci.

Monsieur le président, l'Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers a remis au Comité un document dans les deux langues officielles contenant notre position relativement au dossier *Aller sans entraves*.

Le président: Vous êtes un des rares témoins à l'avoir fait, et nous vous en sommes reconnaissants.

M. Hart: Merci.

Il est donc inutile que je vous en donne lecture, et je me bornerai à quelques propos liminaires, après quoi nous répondrons à vos questions.

Je voudrais tout d'abord vous signaler une erreur qui s'est glissée dans notre mémoire, notamment à la page 6. Tout en haut de la page, il est question de l'article 256 de la Loi sur les chemins de fer. Il s'agit en fait de l'article 254, qui figure d'ailleurs dans le texte d'*Aller sans entraves*. Je voulais simplement vous signaler cette erreur.

Notre mémoire porte sur les problèmes du transport routier, ferroviaire et maritime. Les solutions que nous préconisons pourraient sans doute s'appliquer au transport aérien, au transport par pipeline ainsi qu'au transport dans le Grand-Nord. Toutefois, comme nous ne nous sommes pas spécialisés dans ces domaines, nous nous sommes bornés au transport maritime, ferroviaire et routier.

L'Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers compte 65 adhérents. Ces entreprises exploitent 140 usines situées dans pratiquement toutes les provinces du pays; elles exploitent en outre un nombre important de forêts. Il s'agit donc d'une industrie nationale ayant des installations dans plus de 300 agglomérations. Dans bon nombre de celles-ci, l'usine de pâtes et papiers est d'ailleurs la principale source d'emploi.

J'aimerais ajouter à ces propos que 117 circonscriptions fédérales possèdent une usine de pâtes et papiers, y compris celles de 15 membres du Comité.

Notre industrie possède donc une envergure nationale, mais son point de vue est international. En effet, 80 p. 100 de notre production est exportée à destination de plus de 40 pays; nous devons donc concurrencer les principaux fabricants de pâtes et papiers dans une douzaine de pays, sans parler des fabricants moins importants situés un peu partout dans le monde.

Le contenu de notre exposé a été approuvé par la totalité de nos membres, qui représentent 98 p. 100 des fabricants canadiens de pâtes et papiers.

Permettez-moi maintenant de vous citer quelques chiffres. Nous ne disposons d'aucun avantage qui nous garantisse nos débouchés dans la quarantaine de pays où nous exportons notre production. Parmi nos adhérents, nous avons des sociétés qui produisent quelque 50,000 tonnes, ce qui est peu, et d'autres qui produisent 1,000,000 de tonnes, ce qui est beaucoup.

[Texte]

The largest of our companies are, however, relatively modest in terms of the really large companies, in world terms. Regardless of the size of these companies in Canada, they all have the same basic transportation needs.

The significance of our ability to produce and export is indicated by the fact that fully two-thirds of Canada's favourable merchandise trade balance, in dollar terms, is attributed to Canada's net exports of pulp and paper.

The industry has an attractive future opportunity. In work that we did for the Macdonald Royal Commission, we forecast that the 20 million tonne industry of 1980 could become the 30 million tonne industry of 1995, with all the benefits that would accrue to the Canadian society from that kind of growth. It is a growth of 50% over that period of time, but it is totally dependent on our ability to be low-cost suppliers, to tend adequately to our basic forest resource.

I can tell you that, as of now, we see no reason to change the forecast that we made for the Macdonald commission.

We want to impress upon you, the members of this committee, above all, the strength of our support for the initiatives set out in *Freedom to Move*. We want to explain why we support the proposals and how important their adoption will be to the growth opportunity for this and other Canadian industries.

We support also, *Freedom to Move's* uncompromising position on safety.

Now, our interest is more than theoretical. We believe our future will depend in large part on the adequacy and the cost effectiveness of transportation facilities in Canada.

Transportation costs, both inbound and outbound, which are paid by this industry, add up to some \$2 billion a year against total industry sales of about \$12 billion. It is thus a major, a very big cost element to us. If you want to look at it another way, in terms of its significance to the transportation industry, I can give you a measure. With respect to rail alone, the pulp and paper industry accounts for some 12% of all freight car loadings. Obviously, the success of our industry is a big element in the success of the transportation industries.

Now why is the concept set out in *Freedom to Move* important to us? I would like to bring it down to a very personal nature, personal basis, the sort of thing that we all do every day as individuals. If we set out to make a purchase as individuals, whether it is an overcoat, or an automobile, or a restaurant meal, we seek the combination of quality and price that gives us satisfaction. That satisfaction is determined by, in large measure, a comparison with what is available from a variety of suppliers.

We as individuals, in those circumstances, value the opportunity to make a choice, seek the best deal, because we feel that kind of arrangement encourages suppliers to offer us the best product at the best price. Thus, we appreciate a system that encourages entrepreneurs to enter businesses and

[Traduction]

Cependant, nos plus gros producteurs sont relativement modestes parmi les géants au plan international. Mais quelle que soit leur importance, toutes ces sociétés sont à la même enseigne en ce qui concerne les transports.

L'importance de notre secteur est attesté par le fait que deux tiers de l'excédent de la balance commerciale du Canada sont imputables aux exportations de pâtes et papiers.

L'avenir de notre secteur est bon. Dans un document établi à l'intention de la Commission MacDonal, nous prévoyons que notre production, qui était de 20 millions de tonnes en 1980, pourrait passer à 30 millions en 1995, avec tous les avantages d'une telle croissance pour l'économie nationale. Cela représente en effet une croissance de plus de 50 p. 100, mais cette croissance ne sera réalisée qu'à condition que nos prix de vente restent concurrentiels et que l'on veuille au repeuplement des forêts.

Je ne pense pas que ces prévisions soumises à la Commission MacDonal doivent être modifiées.

Nous ne saurions assez insister sur l'importance que nous attachons au contenu du document «Aller sans entraves». Permettez-moi de vous expliquer les raisons de notre appui et la façon dont la mise en oeuvre de ces principes permettront à notre secteur ainsi qu'à d'autres de continuer à prendre de l'extension.

Nous appuions par ailleurs entièrement la position intransigeante du document *Aller sans entraves* relativement aux questions de sécurité.

Il ne s'agit pas de notre part d'une attitude purement théorique. Notre avenir dépendra en effet en grande partie de la qualité et de la rentabilité des moyens de transport au Canada.

Les coûts de transport dans les deux sens représentent 2 milliards de dollars par an pour notre secteur sur un chiffre d'affaires total de 12 milliards environ, ce qui représente une très grosse proportion. Ainsi l'industrie de pâtes et papiers assure 12 p. 100 des transports ferroviaires. Il est donc tout à fait évident que le succès de l'industrie du transport dépendra dans une large mesure de notre propre succès.

Permettez-moi de vous expliquer les raisons pour lesquelles les principes contenus dans le document *Aller sans entraves* sont tellement importants pour nous, et pour ce faire je vais essayer de vous donner quelques exemples personnels. Lorsque nous devons acheter un pardessus, une voiture ou aller au restaurant, nous cherchons à obtenir des produits de qualité à des prix satisfaisants, et pour ce faire on vérifie auprès de la concurrence.

Ce n'est que lorsqu'on a un choix de fournisseurs qu'on est sûr de pouvoir obtenir un produit de qualité au juste prix. C'est pourquoi nous sommes en faveur d'un système qui encourage les gens à faire preuve d'esprit d'entreprise et à se lancer dans les affaires. Nous sommes contre toutes restrictions qui

[Text]

serve the needs of their customers to the best of their ability. We resent restrictions that prevent new businesses from opening. We would very much resent the idea that someone who has a better design or a better product should somehow be encumbered from entering the market. This is exactly the situation that we face in pulp and paper markets here in Canada—this might surprise you just a little bit—and also abroad.

• 0950

The purchaser of newsprint in Miami or Hong Kong, the purchaser of pulp in Germany or Japan or the purchaser of household tissue right here in downtown Ottawa acts exactly in the same way as I suggested the individual consumer operates when he sets out to buy his overcoat, his automobile or his restaurant meal. He buys where he gets the best deal. This usually means the lowest price, other things being equal. I must tell you that, for our industry, other things usually are equal, because we are basically in the business of selling standardized commodities around the world.

I must also inform you that new technologies, new forest resources and new investments all over the world are challenging us. There is absolutely nothing out there, except our own ability to be low-cost producers and suppliers, that will prevent these new factors from moving us over and taking business away from us. This is why we need the backup of an efficient, low-cost transportation service as one of our major cost elements.

We believe that *Freedom to Move* sets out a transportation environment that best suits our needs, one that is highly competitive with and between modes. We hope that this committee will support such a view. The document could be subtitled "Freedom to Operate and Freedom to Choose": freedom to operate, in the sense that it encourages entrepreneurs to enter the business and to offer transportation packages that are attractive to the users; and freedom to choose, on the part of the consumers of transportation from a wide choice of services at the best possible deal.

We all know that transportation is a derived demand. There is therefore an element of double jeopardy if we operate on the basis of poor policies or poor practices. If transportation fails to contribute to our competitiveness, then Canada loses both our production jobs and also transportation jobs.

I conclude, Mr. Chairman, by reiterating our strong support for the concepts of *Freedom to Move*. We need such legislation and we need it promptly. I would also request, before our allotted time expires, that you might give us a few minutes for a wrap-up comment so we can respond in an overall way to the direction of comment and questioning that we have here this morning.

Mr. Chairman, this concludes my opening comments. I and my colleagues would all be prepared to do our best to answer your questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Hart, for the overview of your brief and for the brief that we received earlier. As I said,

[Translation]

empêchent l'ouverture de nouvelles entreprises. Il est inadmissible qu'une personne ayant un bon produit à vendre soit empêchée de le faire. Or c'est ce qui arrive justement au Canada et dans une certaine mesure à l'étranger dans le secteur des pâtes et papiers.

Les personnes qui doivent acheter du papier journal à Miami ou à Hong Kong, ceux qui doivent acheter de la pâte à papier en Allemagne ou au Japon, ou le particulier qui veut acheter du papier de toilette à Ottawa ont la même attitude que la personne qui doit acheter un pardessus ou une voiture pour se rendre au restaurant, c'est-à-dire que tout le monde cherche à obtenir la meilleure qualité au prix le plus juste, ce qui généralement, toutes choses étant égales par ailleurs, signifie le prix le plus bas. Or comme notre production est standardisée, tous les facteurs sont généralement égaux.

Nous devons par ailleurs faire face à de nouvelles technologies, à la mise en exploitation de nouvelles forêts et à de nouveaux investissements un peu partout dans le monde. Nous devons donc compter sur notre aptitude à produire à des coûts raisonnables, sans quoi nous serons évincés du marché. C'est la raison pour laquelle un réseau de transport efficace et bon marché constitue un de nos principaux facteurs de production.

Le document *Aller sans entraves* contient des principes tout à fait conformes à nos objectifs en ce sens qu'il encourage la concurrence entre les différents modes de transport. Nous espérons que le Comité sera d'accord sur ce point. Le document aurait d'ailleurs pu être intitulé «Liberté d'action et liberté de choix»: par liberté d'action, j'entends la liberté des hommes d'affaires de se lancer dans le secteur des transports et d'offrir des conditions avantageuses; par liberté de choix, j'entends la possibilité offerte aux usagers de faire un choix parmi différentes entreprises selon qu'elles offrent les meilleures conditions.

Le transport est fonction de la demande. Le risque est donc double si des mauvaises décisions devaient être prises à cet égard. En effet, si à cause du transport notre compétitivité venait à diminuer, le Canada perdrait des emplois aussi bien dans notre secteur que dans celui des transports.

Pour conclure je tiens donc à réitérer notre plein appui aux principes contenus dans le document *Aller sans entraves*. Une loi de ce genre devrait être adoptée le plus rapidement possible. Je vous demanderai également de nous laisser quelques minutes à l'issue de la séance pour nous permettre de résumer ce qui aura été dit ce matin.

C'est tout ce que j'avais à dire pour le moment, monsieur le président; nous nous ferons maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Hart, aussi bien de votre mémoire que du résumé que vous venez de nous en faire.

[Texte]

it is most comprehensive. I have something to say at the very end. Mr. Ouellet, do you wish to begin questioning?

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to thank our witnesses for their presentation today. I think they represent an industry that is vital to the economy of our country. Through appropriate measures and changes in the mode of transportation, this industry could be tremendously helped in their effort.

I would like to be specific on one or two aspects. In your brief, sir, you discuss the confidential contract. It has been pointed out to us by railways that confidential contracts in the United States have had some very bad effects for them.

• 0955

When you deal with the confidential contracts here, you seem to indicate that there could be difficulty and that there should be mechanisms of revision, sort of an appeal. You go on to say at one point that in fact an arbitrator should have access to the detail of the contract in order to be able to assess whether or not a third party has been unjustly affected. Do you think confidential contracts are absolutely essential, or would the industry be able to live without confidential contracts?

Mr. Hart: I will give you the quick answer and ask one of my colleagues to expand on it. Yes, we believe confidential contracts are essential in all the modes of transportation as an effective mechanism of competition and also as a response to what is happening in the total transportation environment, particularly in the United States, where we work. But I will ask, if I may, Mr. Openshaw to comment further on that and perhaps give some examples that would be helpful to you.

Mr. T.J. Openshaw (Manager, Transportation and Distribution Section, Canadian Pulp and Paper Association): Mr. Ouellet, I appreciate your question. We have felt for many years that confidential contracts are necessary for our industry. I think possibly one of my associates, Mr. Wallace, has indicated he might respond to that as a shipper who does have contracts. We will take the next part of your question after that.

Mr. Don J. Wallace (Vice-Chairman, CPPA Transportation Section): Yes, Mr. Ouellet, I think it is absolutely essential that we have confidential contracts. As far as them not having been beneficial in the United States, I would just like to quote from Dr. LeClair's speech of October 7 to the Southam business editor's conference, where he stated:

Prior to 1980, the year in which the U.S. transportation industry was deregulated, Canadian National and CP Rail were consistently among the top three most productive and efficient of all Class 1 railroads in North America. Freed by deregulation to reduce costs and integrate services, U.S. railways are now providing customers with global low-cost door-to-door service, and in the process most, if not all, Class 1 American railroads have become more efficient than either ourselves or Canadian Pacific.

[Traduction]

J'aurai encore quelque chose à dire à ce sujet par la suite. Vous voulez commencer, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je voudrais tout d'abord remercier nos témoins de leur exposé. Ils représentent un secteur clé de l'économie nationale. Des changements appropriés dans le secteur des transports seraient effectivement de la plus grande utilité pour cette industrie.

Vous faites état dans votre mémoire des contrats confidentiels. Or les représentants des sociétés ferroviaires nous ont signalé qu'aux États-Unis les contrats confidentiels leur ont été fort préjudiciables.

Or parlant des contrats confidentiels au Canada, vous préconisez des modalités de révision ou d'appel. Vous dites aussi qu'un arbitre devrait pouvoir prendre connaissance des détails du contrat afin qu'il puisse déterminer si des tiers n'auraient pas été injustement lésés. À votre avis les contrats confidentiels sont-ils absolument indispensables ou non?

M. Hart: Nous estimons que les contrats confidentiels sont effectivement essentiels dans tous les modes de transport afin d'assurer la concurrence, compte tenu en particulier de ce qui se passe aux États-Unis, où nous travaillons également. M. Openshaw vous donnera d'ailleurs plus de détails à ce sujet.

M. T.J. Openshaw (directeur, Division des transports et de la distribution, Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers): Je vous remercie de votre question, monsieur Ouellet. Cela fait des années que nous disons que les contrats confidentiels sont nécessaires pour notre secteur. M. Wallace, qui s'occupe justement de transport, vous expliquera la chose plus en détail.

M. Don J. Wallace (vice-président, Département des transports de l'Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers): Les contrats confidentiels sont effectivement tout à fait indispensables. Quant à leur effet soi-disant néfaste aux États-Unis, permettez-moi de vous citer un extrait du discours prononcé le 7 octobre dernier par M. LeClair lors d'une conférence des responsables des rubriques commerciales de *Southam Press*:

Avant 1980, année de la déréglementation du secteur des transports aux États-Unis, le Canadien National et le CP étaient parmi les trois sociétés ferroviaires les plus performantes en Amérique du Nord. La déréglementation ayant permis aux sociétés ferroviaires américaines de réduire leurs coûts et de fusionner leurs services, les sociétés américaines ont réussi à baisser leurs prix, si bien que la presque totalité des sociétés ferroviaires américaines de la catégorie I sont maintenant plus performantes que nous ou que le Canadien Pacifique.

[Text]

To go a step further, I would just like to say that . . .

Mr. Ouellet: This is the position of the railways. In fact what you just read is testimony Mr. LeClair made before this committee. What I want to know is from the shipper's point of view are they as essential as CN and CP think? I guess they believe this is essential for them in order to compete with the American railways. But there are two markets: there is this market that goes abroad, but there is also the interior market. Some of the people who appear before our committee have said there may be some valid reasons to allow confidential contracts for goods that are going abroad, but it is an entirely different matter when it is in relation to goods moving within Canada. There are those who say there should be confidential contracts and those who say there should not be confidential contracts. My question this morning is to know what your industry prefers; that is why I am asking the question.

Mr. Wallace: Well of course we very definitely prefer confidential contracts. As far as my answer to you, it was in answer to your comment that it had not been worked out well in the United States.

Mr. Ouellet: No, it has not worked well for CN since what happened in the U.S.; it had bad effects for the CN and CP.

Mr. Wallace: I see, sir. What brought us to thinking about confidential contracts at all . . . I would just like to explain the way we used to negotiate our international rates. That was back in 1981, after the *Staggers Rail Act* was in place. In our last negotiation, the two railways were sitting at one end of the table and the Canadian eastern producers were sitting at the other end of the table. The railways, in this particular negotiation, are looking, with the concurrence of the American roads, of course, as always, for an increase of 15%. We settled for an increase of 11%. The American roads at that time were looking for an increase of somewhere between 4% and 6%. What we are saying really is that we were meeting the needs of the highest cost carrier. Furthermore, that was followed by the American roads offering rebates that we were not able to put our hands on at that particular time.

• 1000

As far as the beneficial effect, we are most concerned, first of all, that in the United States, if the Canadian law is not changed, the Americans may very well look upon the two American roads as one entity which, of course, they did for a period of time. As far as the beneficial effect of contracts, specifically in Canada . . . Obviously, to put the two railroads into competition with each other will result, we are sure, in better efficiency, as Dr. LeClair has mentioned. It will also result in better rates for the shipper.

The Chairman: You really have not answered Mr. Ouellet's question, distinguishing between domestic and transborder situations. Could you not have a two-tier regime? What is your reaction to that? We have been getting quite a bit of evidence that there is concern, as Mr. Ouellet put in his question, in the international market. You are very export orientated and other

[Translation]

À quoi je pourrais ajouter . . .

M. Ouellet: C'est la position des chemins de fer car vous venez de nous citer un extrait de la déposition de M. LeClair devant le Comité. Moi je voulais savoir si ces contrats confidentiels sont effectivement aussi importants que le CN et le CP semblent l'indiquer. Ils sont peut-être importants pour leur permettre de concurrencer les chemins de fer américains. Il ne faut cependant pas oublier qu'en plus du marché à l'exportation, il existe également le marché national. Certains de nos témoins ont ainsi fait remarquer que des contrats confidentiels devraient peut-être être utilisés pour la marchandise destinée à l'exportation, mais que les choses sont tout autres lorsqu'il s'agit de marchandises destinées au marché intérieur. Donc les contrats confidentiels ont leurs partisans ainsi que leurs adversaires. Je voudrais savoir ce que vous pensez des contrats confidentiels.

M. Wallace: Nous sommes entièrement pour les contrats confidentiels. Je voulais simplement répondre à votre remarque comme quoi les contrats confidentiels n'auraient pas bien marché aux États-Unis.

M. Ouellet: Le CN et le CP n'ont certainement pas à se féliciter de la déréglementation aux États-Unis.

M. Wallace: Je voudrais si vous le permettez vous expliquer comment nos tarifs internationaux étaient fixés par le passé. La période dont je vous parle remonte à 1981 après la mise en vigueur du *Staggers Rail Act*. Lors de nos dernières négociations, les deux sociétés ferroviaires se trouvaient d'un côté de la table de négociation et les producteurs de l'est du pays de l'autre côté. Lors de ces négociations, les sociétés ferroviaires cherchaient, avec l'accord des sociétés ferroviaires américaines, évidemment, comme toujours, à obtenir une augmentation de 15 p. 100. Nous avons convenu d'une augmentation de 11 p. 100. Les sociétés ferroviaires américaines à ce moment-là essayaient d'obtenir une augmentation d'entre 4 et 5 p. 100. Nous répondions simplement aux besoins du transporteur le plus coûteux. De plus, par la suite les sociétés ferroviaires américaines ont offerts des prix spéciaux que nous n'avons pas pu obtenir à ce moment-là.

Pour ce qui est des avantages, nous nous préoccupons tout d'abord du fait qu'aux États-Unis, à moins qu'on ne change la Loi canadienne, les Américains pourraient fort bien considérer les deux sociétés ferroviaires américaines comme une entité, ce qu'ils ont d'ailleurs fait pendant une bonne période. Pour ce qui est des avantages découlant des contrats, plus particulièrement en ce qui a trait au Canada . . . Nous sommes convaincus que si les deux sociétés ferroviaires se livrent concurrence, le système sera plus efficace, comme l'a d'ailleurs signalé M. Leclair. De plus, cette concurrence assurera de meilleurs taux pour l'expéditeur.

Le président: Vous n'avez pas vraiment répondu à la question de M. Ouellet, vous n'avez pas fait la distinction entre le transport au Canada et le transport trans-frontalier. Ne serait-il pas possible d'établir un régime à deux niveaux? Qu'en pensez-vous? D'après ce que nous ont dit des témoins, comme l'a signalé M. Ouellet, on se préoccupe du marché

[Texte]

industries have been export orientated—to have a confidential contract there to compete internationally. But do the same rules have to apply, because there is real concern about that feature domestically? You have not addressed your mind to that.

If you answer it, or whoever answers it, please make it shorter than the other answer because I have another question. I want to ask Mr. Dillman—I am going to get parochial here and forewarn him what the question is about. In the confidential contracts domestically now, you are a national association exporting internationally, but do you have strong and confidential contracts in different regions of the country? We have just returned from Halifax and I can tell you that in Atlantic Canada, the smaller region of the country and, to a degree, in the west—maybe five are central Canada—there is real concern about confidential contracts and the impact domestically. This is why it is important to get an answer. Could there be a difference between international and domestic regarding confidentiality?

Mr. Hart: Mr. Chairman, I will give a quick response, then, because I have had the opportunity of making a note or two while others have been speaking.

I think the clear point is that confidential contracts in the United States have added to the efficiency of transportation in the United States, and Dr. LeClair made that point very clearly. I think we should take note of that because, as I have said, we need efficient, low-cost transportation in every way.

Secondly, as far as we are concerned, U.S. pulp and paper producers are our major competitors, not only in the United States but in virtually all other markets, including Canada. They have confidential contracts that enable them to better serve world markets, Canadian markets or United States markets. We need the same. We need those contracts here in Canada, whether it be by rail or truck or any other mode. We handle an awful lot of in-bound materials right in Canada. Confidential contracts may lower those costs. On the out-bound, we need the added efficiency to meet competitors from all over the world. I would answer, unequivocally, to Mr. Ouellet's question that this is an instrument that we perceive will induce greater efficiency and lower costs. It most certainly should be made available.

[Traduction]

international. D'autres groupes exportent ces produits, comme d'autres industries, et certains nous ont dit qu'il est nécessaire d'avoir des contrats confidentiels pour pouvoir livrer concurrence sur le marché international. Est-ce que les mêmes critères devraient s'appliquer au marché national? Vous n'avez pas vraiment parlé de cette question.

Je demande à celui qui répondra à cette question, vous ou un de ceux qui vous accompagnent, d'y répondre plus brièvement que tout à l'heure parce que j'aimerais poser une autre question. Je veux poser une question à M. Dillman—et je vais même lui dire dès maintenant qu'elle portera sur les contrats confidentiels qui existent au Canada actuellement. Vous représentez une association nationale, qui exporte ses produits un peu partout dans le monde; j'aimerais savoir si vous avez actuellement des contrats confidentiels qui sont passés pour diverses régions du pays. Nous revenons d'un voyage à Halifax, et je peux vous assurer que dans les provinces maritimes, la plus petite région du pays et, dans une certaine mesure, dans l'Ouest—car je suppose qu'on peut dire que le centre du pays consiste en cinq provinces—on se préoccupe sérieusement des contrats confidentiels et de leurs incidences sur l'industrie du transport au Canada. C'est pourquoi il est important qu'on réponde à cette question. Peut-on, dans la passation de contrats confidentiels, faire une différence entre le marché national et le marché international?

M. Hart: Monsieur le président, je répondrai brièvement à votre question parce que j'ai eu l'occasion de prendre quelques notes pendant que mes collègues s'adressaient au Comité.

Il est évident que les contrats confidentiels aux États-Unis ont su améliorer l'efficacité du système de transport dans ce pays, comme l'a signalé M. Leclair. Je crois que nous devrions tenir compte de cet exemple, car, comme je l'ai déjà dit, nous avons besoin d'un système de transport économique et efficace.

De plus, à notre avis, les producteurs américains de pâtes et papiers sont nos principaux concurrents, non seulement aux États-Unis mais sur pratiquement tous les autres marchés, y compris le marché canadien. Ils passent des contrats confidentiels qui leur permettent de mieux desservir les marchés internationaux, les marchés canadiens ou les marchés américains. Nous avons besoin des mêmes avantages. Nous avons besoin de ces contrats au Canada, qu'il s'agisse de contrats pour le transport par rail, par camions ou peu importe le moyen de transport. Une bonne partie de nos produits sont acheminés à l'intérieur du Canada. S'il était possible de passer des contrats confidentiels, les coûts inférents au transport de ces marchandises pourraient baisser. Pour ce qui est des marchandises expédiées à l'extérieur du pays, nous avons besoin de ces contrats afin d'être en mesure de livrer concurrence aux autres producteurs du monde entier. Je peux répondre sans équivoque à la question de M. Ouellet en disant que les contrats confidentiels sont à notre avis un moyen qui assurerait un transport plus efficace et moins coûteux. Il faudrait qu'on offre à ceux qui le désirent la possibilité de passer des contrats confidentiels.

[Text]

• 1005

Mr. Ouellet: I just have one short question, because I appreciate that others want to ask questions, and our time is limited. You mention in your presentation that you hope uniform regulations, or criteria, could be established all across Canada in the trucking industry. There is some apprehension that it might be very difficult to achieve it relatively quickly. There has been an agreement, in principle, between the Minister of Transport of Canada with his provincial colleagues. It is one thing to say we agree in principle, and it is another thing to finally finalize uniformity. Do you believe that deregulation in this area should wait until this uniformity has been achieved, or is deregulation so urgent for your industry that you would accept it even if uniformity is not achieved?

Mr. Hart: Mr. Chairman, again, a quick response to which my colleagues might add. The difficulty of achieving this venture should not turn us away from a challenge, first of all. Secondly, it is recognized that inter-provincial trucking is a matter of federal jurisdiction, and we would hope that the federal jurisdiction would use its authority to achieve this objective, which it has enunciated in its documents. Intra-provincial is clearly a provincial responsibility. We would hope that some of the rub-off from a more efficient inter-provincial might encourage a more efficient inter-provincial. I think it is a matter of common sense that different regulations, as you move a truck across four or five provinces, make a very inefficient mechanism. As I say, we should turn away from it. The difficulty should not make us back away. We urge that you get on with the job. We need this sort of thing, now. The more speed the better. If somebody comes up with a good idea, you can achieve the package in pieces more quickly than you can achieve it as a whole, I guess we would buy that, but we need it all. It is an integrated package and it is important.

The Chairman: Yes, Mr. Dillman.

Mr. Ellwood Dillman (Group Traffic Co-ordinator, Minas Basin Pulp and Power): Mr. Chairman, I think because of some of the discussions which took place during your hearings in Atlantic Canada that it is important that I make a brief comment in terms of where we stand as an Atlantic Canada producer, part of this industry's presentation. I think that Mr. Ouellet's question and yours, sir, are very apropos. It is important the committee understands there is a very large measure of support in Atlantic Canada. Perhaps, you did not hear it all when you were there. From our own point-of-view—the company I represent—I can tell you that we feel, in addition to international confidential contracts, we are now of the view that it is essential to foster a greater competitive environment in this country, both to compete domestically and

[Translation]

M. Ouellet: J'ai une toute petite question à poser, car je suis parfaitement conscient du fait que certains de mes collègues veulent poser des questions et que nous ne disposons pas de beaucoup de temps. Vous avez dit dans votre exposé que vous espériez que des règlements uniformes, ou des critères uniformes, pourraient être établis pour le pays tout entier en ce qui a trait à l'industrie du camionnage. D'aucuns craignent qu'il soit difficile d'y arriver rapidement. Il y a eu une entente de principe entre le ministre fédéral des transports et ses homologues provinciaux. Il y a tout un monde entre s'entendre en principe sur une question et passer aux actes. Croyez-vous qu'il faudrait établir des critères uniformes avant de passer à la déréglementation de ce secteur? Croyez-vous que la déréglementation est une question si urgente pour votre industrie qu'il faudrait y procéder même si nous n'avons pas encore établi des critères uniformes pour le pays?

M. Hart: Monsieur le président, encore une fois, je donnerai une toute petite réponse que pourront compléter mes collègues. J'aimerais signaler tout d'abord que ce n'est pas parce que cette tâche est très difficile que nous devrions abandonner. De plus, il est convenu que le transport par camion entre les provinces relève du gouvernement fédéral, et nous espérons que ce dernier se servira de l'autorité dont il dispose pour réaliser l'objectif qu'il a énoncé dans ses documents. Il est évident que le transport à l'intérieur d'une province relève des gouvernements provinciaux. Nous espérons qu'un transport inter-provincial plus efficace encouragera la création d'une industrie du transport plus efficace à l'intérieur des provinces. Il est parfaitement évident que l'existence de règlements différents dans chaque province complique vraiment les choses, particulièrement pour ceux qui doivent traverser quatre ou cinq provinces. Comme je l'ai dit, nous devrions essayer de régler ce problème. Ce n'est pas parce que la tâche est difficile qu'il faudrait que nous abandonnions. Nous vous exhortons à vous attaquer au problème. Nous avons besoin de ce genre de contrat maintenant. Nous espérons que le problème sera réglé le plutôt possible. Si quelqu'un proposait une façon de régler le problème par étapes, mais plus rapidement, nous serions disposés à accepter ses propositions. Cependant je dois préciser que nous voulons qu'on propose une solution intégrée. C'est très important.

Le président: C'est bien. Monsieur Dillman.

M. Ellwood Dillman (coordinateur du transport pour le groupe, Minas Basin Pulp and Power): Monsieur le président, compte tenu des commentaires que vous avez entendus lors de votre voyage dans les provinces maritimes, je crois important de vous préciser quelle est notre position à titre de producteur dans les provinces maritimes, à titre de membre de l'industrie. Je crois que la question de M. Ouellet et la vôtre sont appropriées. Il est important que le Comité comprenne bien qu'une grande partie des producteurs de cette région du pays appuient tous les propositions présentées. Vous n'avez peut-être pas entendu tous les groupes intéressés lorsque vous avez visité cette région. Au nom de la société que je représente je peux vous assurer que nous sommes d'avis qu'en plus de permettre la passation de contrats internationaux confidentiels, il faut absolument

[Texte]

to compete with foreign imports, that we need this kind of legislation. I am glad that the question was put. I can tell you that we are full square behind the presentation of CPPA and other members in Atlantic Canada.

The Chairman: I put the question, and I thank you Mr. Dillman. I was an observer to the seminar in August, when you were a very active participant wearing one of the several hats that you wear. Certainly, I remember your remarks then about the concern about the confidential contract. Perhaps because—and this is a question I would like Mr. Hart or you to answer—in Atlantic Canada and other regions of the country there is more captivity than there is in the United States. Mr. Wallace, I think he mentioned two railroads in the Americas, which made us a little fuzzy for a moment. There are 150 railways down there; two in this country. I wonder how many of you are captive shippers. And does not the fact of the United States having so many more railways, and perhaps therefore more freedom to choose, help make sense to confidentiality, which it does not in this country, and gives them the opportunity to wheel and deal, where it is going to be transparent in this country?

• 1010

Mr. Dillman: Mr. Chairman, in Atlantic Canada, as you know, we are primarily captive, and that is why we were so concerned and why I, at an earlier date, alluded to some of those concerns about how you address the matter of captive shippers. In the paper 'Freedom to Move', it was obvious that the Minister, too, was concerned about how this problem would be addressed.

One of the mechanisms we felt should be in place to address this issue was one that Mr. Ouellet raised earlier, and that was the right of third party appeal. We feel that is one mechanism that will be not only advantageous but important in allaying some of the fears some of us had at an earlier date about what was laid forth in 'Freedom to Move'. That is one of the mechanisms that we feel will allay the fears expressed by me at an earlier date, and by others.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hart, gentlemen, I first want to thank you for appearing before us and offering your views on 'Freedom to Move'.

I want to continue on the discussion of confidential contracts, but from a slightly different angle. How is the price of your product determined? Who sets it? Is it set by the individual companies? Is it your association? Is it a world marketplace? How is it arrived at?

Mr. Hart: It is a world marketplace. Companies announce the price for their product. They try to get it, but they can only

[Traduction]

créer un milieu plus compétitif au Canada afin que nous puissions livrer concurrence sur le marché national et international; nous avons besoin de ce type de mesure législative. Je suis heureux que vous ayez posé la question. Je peux vous assurer que nous appuyons pleinement les commentaires présentés par l'ACPPP et les autres représentants des provinces maritimes.

Le président: Merci, Monsieur Dillman, je vais poser cette question. J'ai assisté à la conférence au mois d'août, et vous y avez joué un rôle important à titre de participant, assumant une des nombreuses fonctions dont vous vous chargez. Je me souviens de vos commentaires à l'égard des contrats confidentiels. Peut-être est-ce parce qu'il existe dans les provinces maritimes et dans les autres régions du pays plus d'expéditeurs captifs qu'aux États-Unis. M. Hart ou vous-même pourriez réagir à ce commentaire. Je crois que c'est M. Wallace qui a signalé qu'il y avait deux grandes sociétés ferroviaires en Amérique, c'est ce qui nous a fait un peu hésiter. Il y a 150 sociétés ferroviaires aux États-Unis et deux au Canada. Je me demande combien il y a d'expéditeurs captifs parmi vous. La possession de contrats confidentiels n'est-elle pas plus logique aux États-Unis où il y a beaucoup plus de sociétés ferroviaires et donc un beaucoup plus grand choix, ce qui permet aux expéditeurs et aux sociétés ferroviaires de s'entendre sur un taux? La situation n'est-elle pas très différente au Canada?

M. Dillman: Monsieur le président, comme vous le savez, dans les provinces maritimes, nous sommes des expéditeurs captifs; c'est pourquoi la question nous préoccupe; c'est pourquoi aussi j'ai déjà signalé qu'il fallait étudier le problème des expéditeurs captifs. Dans le document *Aller sans entraves* il est évident que le ministre lui aussi se préoccupe de la façon dont on s'attaquera à ce problème.

Nous sommes d'avis, comme M. Ouellet d'ailleurs, qu'il faudrait prévoir un mécanisme d'appel pour les tiers. Nous sommes d'avis que ce mécanisme serait avantageux et permettrait de faire disparaître certaines des préoccupations suscitées chez nous par les propositions du document *Aller sans entraves*. Ces préoccupations ont été signalées par d'autres témoins et par moi-même en une autre occasion.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Hart, messieurs, je tiens tout d'abord à vous remercier d'être venus nous faire part de votre position à l'égard du document *Aller sans entraves*.

J'aimerais poursuivre la discussion sur la passation de contrats confidentiels en abordant la question d'un angle légèrement différent. Comment déterminez-vous le prix de vos produits? Qui établit ces prix? Chaque compagnie? Votre association? S'agit-il d'un marché international? Comment établit-on ces prix?

M. Hart: Il s'agit d'un marché international. Les sociétés annoncent les prix de leurs produits. Elles essaient d'obtenir ces prix, mais elles ne peuvent obtenir que le dénominateur

[Text]

get the lowest common denominator. It is a very open, very competitive market. That applies also in Canada.

Mr. Angus: Yet in today's *The Globe & Mail*, in an article about Great Lakes Forests Products, the statement is made by the newspaper that newsprint producers have made seven efforts this year to raise the U.S. price to \$570 a tonne from the current \$535. That is not an unusual statement. I have seen it in similar forms many times. That suggests some kind of co-operative action.

Mr. Hart: I do not think it does suggest any kind of co-operative action. What it does is report accurately what the facts have been. If you have read carefully the financial pages of any number of American or Canadian newspapers over the past year, you will see at various points in time that such and such a company has announced a price increase, and you may read that such and such another company has done the same thing. And then what has happened, in fact, is you ultimately would have read over the last year that some other company has announced that they are not going to put in a price increase, and the whole initiative undertaken by a company has collapsed. To me it is evidence of the actual fact of a very high level of competition.

But let my colleague, Mr. Walsh, who has to sell newsprint, answer it.

Mr. E. P. Walsh (President and Chief Executive Officer, Donohue Inc.): One of the points that should be made clear is that products are sold for pulp and newsprint on a delivered basis. In other words, this is a rate landed to the customer. I think the overall effect of transportation plays a very important part, particularly for Canada, when you consider the expanse of the country and then also the fact that our plants are always located where the woods are. They are not that close to actual customer destinations, which is a disadvantage within the Canadian industry. It does not occur, let us say, in the United States; most of their plants have a ready market within a short distance of their plants. And this also applies to most other countries other than ours.

We just cannot over-emphasize the importance of transportation as a cost factor to our industry, and particularly, I might mention, to our particular company where we have built new plants, but we have to build them where the forest is because we think that is the most efficient way in so far as our manufacturing costs, but then we are faced with much higher transportation costs. That is why we believe that we are at a distinct international disadvantage in this regard; and we must have a very efficient transportation service.

• 1015

Mr. Angus: I do not think any of us disagree with you on that. Whether it is wood products or grain products or

[Translation]

commun le moins élevé. Il s'agit d'un marché ouvert et très concurrentiel. Cela s'applique également au Canada.

M. Angus: Pourtant, d'après un article qui paraît aujourd'hui dans *The Globe and Mail* et qui porte sur les *Great Lakes Forests Products*, on dit que les producteurs de papier journal ont essayé à plusieurs reprises cette année de faire passer le prix de ce produit de 535 dollars américains la tonne à 570 dollars américains. Ce n'est pas la première fois que cette question est mentionnée. J'en ai entendu parler à plusieurs reprises. Il semble donc qu'il s'agit là d'une décision globale prise par ces producteurs.

M. Hart: Je ne crois pas que cela signifie vraiment qu'il s'agit d'une décision prise par tous les producteurs. On donne simplement des faits. Si vous lisez attentivement les cahiers des finances d'un grand nombre de journaux canadiens ou américains vous constaterez au cours des 12 derniers mois qu'à plusieurs reprises une compagnie ou une autre a annoncé une augmentation des prix; vous lirez peut-être qu'une autre compagnie a fait la même chose. De fait, si vous aviez suivi l'évolution de cette question au cours des 12 derniers mois, vous auriez peut-être constaté qu'une autre compagnie aurait annoncé qu'elle n'avait pas l'intention d'augmenter ses prix et que ce projet d'augmentation des prix avait été abandonné par une autre compagnie. Cela montre à mon avis qu'il existe une vive concurrence dans cette industrie.

Je laisserai mon collègue, M. Walsh, qui vend du papier journal, répondre à ce commentaire.

M. E.P. Walsh (directeur et président directeur général, Donohue Inc.): Il faut préciser, entre autres choses, que la pâte et le papier journal sont vendus en fonction du produit livré à l'acheteur. En d'autres termes, il s'agit du taux payé par le client. Je crois que le transport joue un rôle très important, particulièrement au Canada, compte tenu de l'étendue du pays, et compte tenu du fait que les usines sont habituellement situées à proximité des forêts. Ces usines ne sont habituellement pas à proximité de la destination du produit, ce qui est certainement un désavantage pour l'industrie canadienne. Le même problème ne se produit pas aux États-Unis, par exemple; la majorité de leurs usines ont un marché qui ne se trouve pas très loin des usines. Cela s'applique également à la majorité des autres pays.

Nous ne saurions pas trop insister sur l'importance du transport comme coût pour notre industrie, et particulièrement, pour notre compagnie, car nous avons construit deux nouvelles usines, mais nous avons dû les construire près des forêts; nous les avons construites à ces endroits parce que nous croyons que c'est la façon la plus efficace de limiter les coûts de production; malheureusement, les coûts de transport afférents sont plus élevés. C'est pourquoi nous sommes convaincus que nous nous trouvons dans une position désavantageuse par rapport à tous les autres pays à cet égard; c'est pourquoi nous devons avoir un système de transport très efficace.

M. Angus: Je crois que personne ne contestera cela. Que ce soit dans le domaine des produits du bois, des céréales ou des

[Texte]

products that are mined, in Canada we always have that disadvantage because of geography. There is no question about it.

Industry-wide—and I am not looking for company-specific figures—what percentage of your cost of production, whether it is a tonne of pulp or a tonne of newsprint, is the transportation component, both inbound and outbound?

Mr. Walsh: For the overall industry I would say it is in the order of 10% to 12%. In our particular company I might mention that it is higher than that. There again we must define what the transportation costs are, and the way we have looked at this it is not only the delivery of the final product but it is also the incoming raw materials we require, whether they be fibre or chemicals or other materials. I might say that in our particular company, because of the locations of the plants and the markets we serve, we are even higher than the average of the industry.

Mr. Hart: If you would like to turn to the introductory comments in our brief, the second paragraph, we indicate there that our total transportation bill we estimate at about \$2 billion a year. You can set that against sales of about \$12 billion so about one-sixth, or something like 16% or 17%, would be transportation costs.

Mr. Angus: Let me ask you a follow-up question. I am doing this to get a better understanding of your industry because of the effect of transportation and transportation costs on it. Do you have much of a margin of profit these days industry-wide? Who wants to give us the bad news?

Mr. Hart: We are all laughing. It should be in the record.

The Chairman: Okay, ask the question. If those are your questions then we are going to move back to *Freedom to Move*.

Mr. Angus: It is an important component because it deals with their thrust as to why they need lower transportation costs.

The Chairman: To compete internationally and domestically.

Mr. Angus: Yes, that is right, and I think it is important that we get this kind of information.

Mr. Walsh: Another matter which I think is a very important point in so far as having competition in transportation goes is the service that is to be provided to the customer. We have a lot of cases where the customer wants paper on a certain date but for some reason or other it just does not get there on that particular date. At this particular time customers are very particular not only about the quality of the product but they want it there at a particular time and if they do not get it then they get quite upset because this creates other scheduling problems for them, and costs.

So service is also a very important aspect.

Mr. Angus: What percentage of your product moves by the marine mode?

[Traduction]

produits miniers, le Canada sera toujours désavantagé à cause de sa géographie. Il y a aucun doute là-dessus.

Sans toutefois demander de chiffres pour chaque compagnie, dans l'industrie en général, quel pourcentage de vos coûts de production, qu'il s'agisse d'une tonne de pâte ou de papier à journal, correspond au transport, à la fois à l'aller et au retour?

M. Walsh: Dans l'ensemble de l'industrie, je dirais que cela varie entre 10 et 12 p. 100. Dans notre entreprise, cette proportion est toutefois plus élevée. Par ailleurs, nous devons définir ce que nous entendons par des coûts de transport; quant à nous, il ne s'agit pas que de la livraison du produit fini, mais également de la réception des matières premières dont nous avons besoin, qu'il s'agisse de fibres, de produits chimiques ou encore d'autres choses. Dans notre entreprise, en raison de la situation des usines et des marchés que nous desservons, nos coûts sont encore plus élevés que la moyenne.

M. Hart: Passons maintenant aux remarques préliminaires de notre mémoire, plus précisément au deuxième paragraphe, où nous estimons payer environ 2 milliards de dollars par année en frais de transport. Lorsqu'on compare cela à des ventes d'environ 12 milliards de dollars, cela fait environ un sixième, ou 16 ou 17 p. 100.

M. Angus: J'aimerais maintenant vous poser d'autres questions. Afin de mieux comprendre votre industrie et les répercussions des coûts de transport sur elle. Vos marges bénéficiaires sont-elles importantes ces jours-ci? Qui veut nous donner les mauvaises nouvelles?

M. Hart: Nous sommes tous en train de rire. Cela devrait être consigné au procès-verbal.

Le président: Bien, posez votre question. Si c'est ce que vous voulez demander, puis nous retournerons au document *Aller sans entraves*.

M. Angus: Il s'agit d'une composante importante, car cela peut nous préciser pourquoi l'industrie a besoin de coûts de transport plus faibles.

Le président: Afin de faire concurrence à la fois sur le marché interne et international.

M. Angus: Oui, c'est exact, et il me paraît important que nous obtenions ce genre de renseignements.

M. Walsh: Il y a un autre aspect très important et très concurrentiel dans le domaine des transports, il s'agit du service à la clientèle. Ainsi par exemple, on nous a rapporté bon nombre de cas où le client veut avoir reçu son papier à une date donnée, mais ne le reçoit pas pour une raison ou une autre. Or en ce moment, les clients tiennent beaucoup non seulement à la qualité du produit mais également à la ponctualité, car s'ils ne reçoivent pas la marchandise commandée, cela dérange beaucoup le reste de leur calendrier de travail, ce qui entraîne d'autres coûts.

Le service est donc un autre aspect très important.

M. Angus: Quel pourcentage de votre produit est transporté par voie maritime?

[Text]

The Chairman: You are groping, Mr. Angus.

Mr. Hart: I do not have a quick figure on that. Obviously all of our offshore shipment goes by marine, everything to Japan, Europe and so forth. A substantial amount moves by marine from Canada to port cities in the United States. Very little would move by marine within Canada; it is basically rail and truck.

Mr. Angus: Just as a final comment then, you obviously would be concerned about any government-imposed increases in user fees for the moving of products by marine?

Mr. Hart: We are concerned about any increase in costs. We need to get transportation costs down. That particular point is essential . . .

Mr. Angus: I am talking about Bill C-75 . . .

Mr. Hart: —to your theme. Transportation can put you out of the business.

The Chairman: That is fine, thank you. It certainly can. Just on that point—and this is where I thought you were going earlier, Mr. Angus, because you are usually very incisive and penetrating in your questions . . .

Mr. Angus: It is early in the day.

The Chairman: It is early in the day. That must be the explanation because I thought you were going to ask the question—and I would like to ask the question since you did not: Can you tell us with your experience since the Staggers Act if you have lost any contracts or customers because of confidentiality below the 49th parallel and our system here?

Mr. Hart: The response in Canada has been in some instances for shippers to seek confidential contracts with American railroads as a protective measure. As Mr. Walsh has said, the product is sold on a delivered-price basis so it is competitive to the customer when he receives it.

• 1020

So if Canadian shippers are at a competitive disadvantage on transportation, it shows up as a cost item, which ultimately disempowers them from meeting a competitor's price. This occurs at the margin. You cannot make the case that on this particular shipment I am going to lose it because I have a transportation disadvantage, but eventually it wears you into the ground.

The Chairman: I can see it wearing you into the ground. But just again, as the devil's advocate, since the Staggers Act has your percentage for business in the States gone up, stayed the same, or gone down?

Mr. Hart: Our percentage of business in the United States at any particular point in time would not be related solely to the Staggers Act or any particular transportation item; it is

[Translation]

Le président: Vous tâtonnez, monsieur Angus.

M. Hart: À brûle-pourpoint, je n'ai pas de chiffres là-dessus. Il ne fait toutefois pas de doute que tous nos produits destinés à d'autres continents sont transportés par bateau, vers le Japon, l'Europe, etc. Une part importante est transportée par bateau du Canada jusqu'aux villes portuaires des États-Unis. Il y a toutefois très peu de transport maritime à l'intérieur du Canada même; on recourt avant tout au chemin de fer et aux camions.

M. Angus: En conclusion, toute augmentation des frais à l'utilisateur imposée par le gouvernement en matière de transport par bateau vous préoccuperait donc manifestement, n'est-ce pas?

M. Hart: Nous sommes préoccupés par toute hausse des coûts. Nous avons besoin de faire diminuer les coûts de transport. Cela rejoint tout à fait . . .

M. Angus: Je songeais au projet de loi C-75.

M. Hart: . . . vos préoccupations. Le transport peut, en effet, vous acculer à la faillite.

Le président: C'est bien, je vous remercie. Tel est certainement le cas. À ce sujet, que, j'en étais sûr, vous alliez aborder, monsieur Angus, car d'habitude vous posez des questions très pénétrantes . . .

M. Angus: Il est encore très tôt.

Le président: Il est très tôt. Cela doit être la raison, car je croyais que vous alliez poser une certaine question, je vais donc le faire à votre place. Compte tenu de votre expérience depuis l'adoption de la loi *Staggers* aux États-Unis, avez-vous perdu des contrats ou des clients en raison de la confidentialité aux États-Unis et de notre système ici?

M. Hart: Au Canada, dans certains cas, les transporteurs des provinces maritimes ont parfois cherché à obtenir des contrats confidentiels avec des Chemins de fer américains comme mesure de protection. Comme l'a indiqué M. Walsh, le produit se vend sur la base du prix à la livraison, il est donc concurrentiel pour le client qui le reçoit.

En conséquence si les transporteurs canadiens sont des concurrents défavorisés sur le plan des transports, cela leur coûte plus cher et, partant, les empêche de pouvoir offrir un prix concurrentiel. C'est la marge bénéficiaire qui en souffre. On ne peut prétendre que tel chargement causera votre faillite parce que vous êtes plus avantageux sur le plan des transports, mais à la longue, c'est ce genre de chose qui vous y accule.

Le président: Je crois que cela vous y accule, vous, en tous les cas. Cependant, et je me fais ici l'avocat du diable, depuis l'adoption de la loi *Staggers*, la part de votre chiffre d'affaires obtenu aux États-Unis a-t-elle augmenté, est-elle demeurée la même ou encore a-t-elle diminué?

M. Hart: Notre chiffre d'affaires obtenu aux États-Unis n'est jamais lié uniquement à la loi *Staggers* ni non plus à ce qui se rapporte exclusivement au transport; il est davantage fonction de notre capacité de produire ce qui est disponible.

[Texte]

much more a function of the capacity to produce that is available.

The Chairman: But you have not answered my question. Has it gone up, stayed the same, or gone down—regardless of all the factors?

Mr. Hart: In the early years since Staggers our percentage of the U.S. market dropped, and in more recent years it has gone up with respect to newsprint.

The Chairman: Back to where it was before the Staggers Act?

Mr. Hart: No.

The Chairman: Or higher? It has not gotten quite back to where it was?

Mr. Hart: I cannot answer that; I am sorry.

Mr. Wallace: The dollar helps.

The Chairman: Well the dollar should not hurt. Anyway, Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Mr. Hart, I thought I heard you saying that the confidential contracting would add to the efficiency of the rail communications. I just wondered what your industry's view is as to how it would add to the efficiencies. I am certain it would add to your efficiencies from your costs.

Mr. Hart: I think Dr. LeClair basically said it all from the point of view of an experienced railway operator. He said that the existence of confidential contracts in the United States, which lowered rail revenues, forced rail operators to become more efficient and lower-cost. I thought he said it all. I am glad he said it for us, as a matter of fact.

Mr. Belsher: That is what I am finding puzzling, because they are saying that if we can go to lower prices then we will do things better. Well, why wait for that? Why would they not try to look to the profit line now and try to get the efficiencies in there?

Mr. Openshaw: If I may make one comment, sir, what we have found historically is that when a railroad is attempting to negotiate with an individual, they also have in the back of their mind that because of the publication of all rates they must do the same thing for somebody else that might be a relatively few miles away. But with confidential contracts, the efficiencies that can be attributed to both can be negotiated and the railway does not have to worry about the chop down the way if he may run a very inefficient operation.

Mr. Belsher: The trucking industry is really cautioning us on the confidential contractor being allowed within Canada. They have no quarrels with it for transborder, north and south or offshore, but they are somewhat afraid of it. I am just wondering how much influence we should be placing on the trucking industry versus . . . You folk are saying yes, go all the way on the confidential contract.

[Traduction]

Le président: Vous n'avez toutefois pas répondu à ma question. Votre chiffre d'affaires a-t-il augmenté, est-il demeuré le même ou encore a-t-il diminué, ce sans égard à tous les autres facteurs?

M. Hart: Les premières années après l'adoption de la loi *Staggers*, notre part du marché américain a baissé, mais récemment, elle a augmenté dans le domaine du papier journal.

Le président: A-t-elle retrouvé son niveau antérieur à la loi *Staggers*?

M. Hart: Non.

Le président: Est-elle plus élevée? Elle n'a pas atteint son niveau antérieur?

M. Hart: Je m'excuse, mais je ne suis pas en mesure de répondre à cela.

M. Wallace: Le taux du dollar aide.

Le président: Eh bien, il ne devrait pas faire de tort. La parole est à M. Belsher.

M. Belsher: Monsieur Hart, je crois vous avoir entendu dire que l'obtention de contrats confidentiels contribuerait à augmenter l'efficacité des communications par rail. J'aimerais savoir comment, du point de vue de votre industrie, cela se pourrait. Je suis sûr que cela diminuerait vos coûts.

M. Hart: Je crois que M. LeClair a tout dit ce qu'il y avait à dire là-dessus en tant que spécialiste des chemins de fer. Il a dit que l'existence de contrats confidentiels aux États-Unis, qui a diminué les recettes tirées au transport ferroviaire, a forcé tous les administrateurs des chemins de fer à devenir plus efficaces et à diminuer leurs coûts. Je crois qu'il a tout dit et je suis d'ailleurs heureux qu'il l'ait fait en notre nom.

M. Belsher: C'est ce qui me paraît curieux. Car on dit que si l'on abaisse les prix, alors on fera mieux les choses. Eh bien, pourquoi attendre? Pourquoi ne pas examiner les bénéfices dès maintenant tout en essayant d'augmenter l'efficacité?

M. Openshaw: Si vous le permettez, par le passé, nous nous sommes rendu compte que lorsqu'une société ferroviaire essaie de négocier avec un particulier, elle n'oublie jamais que en raison de la publication de tous les tarifs, elle devra faire la même chose pour quelqu'un d'autre qui se trouve peut-être à quelques milles. Par contre, dans le cas des contrats confidentiels, les deux parties peuvent négocier et être source d'efficacité et la société ferroviaire n'a pas à se préoccuper de ses autres clients si l'opération est très inefficace.

M. Belsher: L'industrie du camionnage nous met cependant en garde contre la possibilité qu'on permette de tels contrats confidentiels au Canada. Les camionneurs s'y opposent pas dans le domaine du commerce transfrontalier, à la fois au nord, au sud, ou ailleurs à l'étranger, mais ils le craignent quand même. Je me demande donc quelle importance nous devrions accorder à leurs idées plutôt qu'à vos idées à vous, qui êtes tout à fait favorable au système des contrats confidentiels.

[Text]

Mr. Openshaw: We want the truckers to have confidential contracts also.

Mr. Belsher: Well they have now, do they not? Individual companies are essentially confidential with each... They do not have to publish their rates now, I do not think, in each province.

Mr. Openshaw: Not really, no. The other comment I might make is Mr. Hart mentioned that we import a lot of goods. We and a lot of U.S. suppliers supply Canadian companies. They can look at the rates today in Canada, because they are basically published. Then they know what transportation costs they have to meet, since today in Canada, if we are shipping to the States, the rate is published. We feel it has to be a two-way street, that there must be confidential contracts domestically also. Why should the U.S. have access to published information?

Mr. Belsher: Yes, okay.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Belsher. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, further on the confidential contracts, you say on page 4 that the industry is concerned that some mills could be hurt in the marketplace because the railway may give a lower rate through a confidential contract to a competitor serving the same market. You want an appeal procedure available to a shipper who has been unfairly refused a contract.

• 1025

How does that shipper, who thinks he has been unfairly refused or has no way of knowing it is a confidential rate, find out whether or not he is being unfairly refused a deal as good as a competitor in the same market when it is a secret rate, when it is done behind closed doors and under the table? The poor guy has to find that out before he has any grounds to appeal.

Mr. Hart: Okay, Mr. Benjamin, let me try to respond to that. The tradition and the history of railway rate making or transportation rate making in Canada have several features. For instance, in the case of the railways, they have been able to collaborate together and they have an immunity from the Combines Investigation Act to allow them to do this. The other feature is that the rates are published and they are open for public scrutiny.

Mr. Benjamin: Including agreed charges.

Mr. Hart: Including agreed charges, no confidential rates; in other words, any particular shipper can know exactly what his competitor is paying.

Now, as you move to a more competitive environment, which we think is essential—and we think confidential contracts are an important part of that environment—

[Translation]

M. Opershaw: Nous tenons aussi à ce que les camionneurs fonctionnent selon ce système confidentiel.

M. Belsher: Eh bien, c'est déjà fait n'est-ce-pas? Les entreprises individuelles conservent leur confidentialité l'une vis-à-vis de l'autre... Elles ne sont pas obligées de publier leur tarif dans chaque province, du moins c'est mon impression.

M. Opershaw: Pas vraiment, non. Par ailleurs, M. Hart a mentionné que nous importons beaucoup de marchandises. Nous et beaucoup de fournisseurs américains approvisionnons des entreprises canadiennes. Ces dernières peuvent obtenir les tarifs en vigueur au Canada maintenant, car ils sont publiés. Ensuite, elles savent quels seront leurs coûts de transport, étant donné qu'au Canada, si nous transportons des choses vers les États-Unis, les tarifs sont publiés. Nous estimons cependant que cela ne doit pas être unilatéral, c'est-à-dire qu'il doit y avoir aussi des contrats confidentiels sur le marché national. Pourquoi les États-Unis auraient-ils accès à de tels renseignements?

M. Belsher: Oui, bien.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Belsher. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Messieurs, toujours au sujet des contrats confidentiels, à la page 4, vous affirmez que l'industrie craint que certaines usines puissent être désavantagées sur le marché du fait qu'une société ferroviaire puisse accorder un tarif plus bas à un concurrent desservant le même marché, et ce grâce à un contrat confidentiel. Vous désirez qu'on crée un mécanisme d'appel, auquel pourrait recourir un transporteur à qui l'on a refusé un contrat de façon injuste.

Comment ce transporteur qui estime avoir été lésé ou qui ne sait pas s'il s'agit d'un tarif confidentiel, peut-il découvrir si on l'a traité injustement par rapport à son concurrent lorsque le tarif est secret, lorsque tout se passe à huit clos et même sous la table? Il faut que ce transporteur puisse découvrir cela avant de pouvoir interjeter appel.

M. Hart: Bien, monsieur Benjamin, je vais essayer de répondre. La tradition et l'évolution des tarifs de transport ferroviaire au Canada s'assortissent de nombreuses caractéristiques. Par exemple, les chemins de fer, collaborent et sont exemptés de la Loi sur les enquêtes sur les coalitions pour le leur permettre. Par ailleurs, les tarifs sont publiés et le public peut les connaître.

M. Benjamin: Y compris les frais convenus.

M. Hart: Y compris les frais convenus, il n'y a donc pas de tarifs confidentiels; autrement dit, tout transporteur est en mesure de savoir exactement combien doit payer son concurrent.

Lorsqu'on passe à un milieu plus concurrentiel, ce qui nous paraît essentiel—et dont les contrats confidentiels sont une partie intégrante, il est manifeste que la confidentialité signifie

[Texte]

obviously, the confidentiality means that a particular shipper does not know another shipper has a rate that may be damaging him. He may perceive that; he may perceive that a competitor is gaining on market share or that a customer suddenly finds his competitor more attractive. It is obviously a wrenching change. It is a good change, but it is a wrenching change from tradition.

Therefore, in recognition of that—and we have given some wording to the officials working on this—we have proposed a procedure whereby a shipper who perceives that he is at a disadvantage can, through the normal regulatory facilities, call upon an arbitrator or a sort of ombudsman who would examine the contents of the confidential contract, would examine the situation of the appellant who perceives himself to be damaged, and would make a ruling without divulging the basis of his ruling or anything else. He would simply act as a public official who would determine whether the individual shipper had cause for his perception that he was being unjustly discriminated against.

I should make it clear that discrimination is not something we are opposed to; we recognize that discrimination in rates is essential. But unjust discrimination is what we are talking about, and the ability of the shipper who perceives himself to be unjustly discriminated against to seek redress in that way.

Mr. Benjamin: What is to stop a railroad that owns or has a major interest in a pulp and paper mill—we all know of one, I am sure—who will have some parental regard for that particular mill—and you could hardly blame them—from making a deal in a variety of ways? What is to prevent them from setting a rate that is proven not to be discriminatory, but where the new law will say nothing in it about rebates, which used to be called kickbacks? That used to be illegal. What is to prevent them, through their corporate books, from rebating to that subsidiary?

Mr. Hart: The existence of confidential contracts is not going to change that situation. If that exists, it already exists. I am not saying it does, but the conditions are there. Confidential contracts will not change that.

Can I make a general comment on that, Mr. Benjamin? I think it is important. We would like to see all transportation companies be free to operate like ordinary businesses, like we operate.

Mr. Benjamin: They are.

Mr. Hart: Pulp and paper companies sell some of their products on a confidential basis to some customers; indeed, I think they sell most of their products that way. The customers tend to reveal what the prices are that they pay, but not necessarily. What is so wrong with having the railways in that same . . .

Mr. Benjamin: Yes, but you are equating something that is an essential public utility, something everybody has to use.

[Traduction]

qu'un transporteur donné ne saura pas que le tarif de son concurrent peut lui faire du tort. Il aura peut-être cette impression; il verra peut-être son concurrent prendre une part plus importante du marché ou devenir tout à coup beaucoup plus intéressant aux yeux des clients. Ce sera donc une transition très difficile, même si c'est bénéfique.

Compte tenu de cela, et à cet égard nous avons avisé les hauts fonctionnaires qui travaillent sur le dossier, nous avons proposé une procédure permettant à un transporteur qui se croit désavantagé de recourir à un arbitre ou à un espèce d'ombudsman, qui examinerait les conditions du contrat confidentiel, ce grâce à des règlements, et étudierait également la situation de l'appellant qui s'estime lésé, puis rendrait un jugement sans divulguer sur quoi il se fonde. Il agirait simplement à titre d'homme public chargé de déterminer si le transporteur a raison de se croire lésé.

Cela établit clairement que nous ne nous opposons pas à la discrimination; au contraire, nous reconnaissons qu'elle est essentielle dans le domaine des tarifs. Toutefois, il s'agit ici d'une discrimination illicite et de la perception que peut avoir un transporteur d'en avoir été assez victime pour demander un dédommagement.

M. Benjamin: Qu'est-ce qui peut empêcher une société ferroviaire possédant ou détenant une participation très importante dans une usine de pâtes et papiers, et nous en connaissons tous au moins une, d'en arriver à des conditions intéressantes à divers égards, ce qui serait assez normal. Qu'est-ce qui pourrait l'empêcher d'établir un taux qui ne serait pas discriminatoire, mais qui constituerait une ristourne, passée sous la table, comme on disait autrefois? La loi ne dit rien là-dessus. C'était illégal auparavant, mais qui pourra empêcher une grande société comme celle-là de manipuler ses livres pour offrir des ristournes à sa filiale?

M. Hart: Les contrats confidentiels ne changent rien à cela. Si une telle chose peut exister, elle existe déjà. Cela ne signifie pas qu'elle existe, mais les conditions permettant que cela se produise, elles, existent. Les contrats confidentiels n'y changeront rien.

J'aimerais faire une remarque là-dessus si vous le permettez, monsieur Benjamin. Cela me paraît important. Nous aimerions que toutes les compagnies de transport soient libres de fonctionner comme les entreprises ordinaires, de fonctionner comme nous le faisons.

M. Benjamin: C'est ce qu'elles font.

M. Hart: Des sociétés de pâtes et papiers vendent certains de leurs produits sur une base confidentielle à certains clients; d'ailleurs, je crois que c'est ainsi qu'elles procèdent avec la plupart de leurs produits. Les clients ont bien tendance à révéler quel prix ils paient, mais pas nécessairement. Qu'y a-t-il de répréhensible à ce que les chemins de fer fonctionnent de cette façon.

M. Benjamin: Oui, mais vous vous trouvez ici à assimiler un service public essentiel, dont tout le monde doit bénéficier, à

[Text]

You cannot equate that. Everybody does not have to use your pulp and paper mill; they can use one in another country if they want. But they have no choice as to which railway they are going to use, and you cannot equate the two. There is an essential difference between the private or semi-private sector out there in manufacturing, processing and mining and what not... If your logic is right, we should have competing highways and competing sewer lines and water lines.

• 1030

Mr. Hart: I perceive a difference, with great respect. I do not agree with you, with respect to transportation. The railways are not the only game in town. There are other options. But the thing that really strikes us about this *Freedom to Move* document is the spirit of it. And the spirit of it is simply to introduce more competition into all of these modes of transportation so that there will be more options for every community and for every shipper.

Mr. Benjamin: Why not just prohibit the railroads from getting together and making rates? Just prohibit that...

Mr. Hart: That is going...

Mr. Benjamin: —and then they would be at each other's throats, would they not, without having to have confidential rates?

Mr. Hart: Maybe. Maybe that would be a partial solution. But the confidential contract, we think, is an essential element, because it is already a factor in North American transportation. It is a factor in the life of our major competitors.

Mr. Benjamin: I have one final question, Mr. Chairman, with regard to this matter of the appeal procedure.

It just means then that everybody is going to start appealing. You are going to have a pretty cumbersome... Everybody is going to be suspicious that his competitor got a better deal, and you are going to have lots of appeals, I predict.

You talk about branch lines, that the federal government should maintain regulatory authority over short line railways. If some individual or some group decides that it wants a line kept in operation, wants to take it over, how the hell do they do it? You cannot see the track for the weeds, the railroads have not maintained it. Who is going to maintain it for them? What do they do for locomotive power? Is that not really... it is only a theory.

I know there are many short line railroads in the United States. They are connecting railroads into Maine, between two or three big railway lines. They function through inter-switching and interchange. But as a straight railroad operation, there are few and far between that operate. I do not see how any kind of short line operation would work on branch lines in this country. However, there might be the rare exception: a pulp-

[Translation]

une autre chose. Or, ce n'est pas possible. Tout le monde n'a pas besoin d'acheter les produits de votre usine de pâtes et papiers; les clients potentiels peuvent s'adresser à un autre pays. Toutefois, ils n'ont pas le choix lorsqu'il s'agit de faire transporter leurs produits par chemin de fer, les deux termes ne sont pas comparables. Il y a en effet une différence fondamentale entre le secteur privé ou semi-privé dans le domaine de la fabrication, de la transformation, de l'exploitation minière etc. et le service public. Si vous aviez raison, alors il devrait y avoir concurrence entre les autoroutes, les services d'égoût et les canalisations d'eau.

M. Hart: Excusez-moi, mais j'y vois une différence. Je ne suis pas d'accord sur ce que vous dites à propos des transports. Les chemins de fer ne sont pas seuls en jeu. Il existe d'autres options. Mais c'est surtout l'esprit de ce document «Aller sans entraves» qui nous frappe. Il vise tout simplement à rendre tous ces moyens de transport plus concurrentiels pour que chaque collectivité et chaque expéditeur puisse avoir un choix.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas simplement empêcher les compagnies de chemin de fer de se regrouper et de fixer les tarifs? Les empêcher tout simplement de le faire...

M. Hart: Mais cela va...

M. Benjamin: ... et elles se livreront alors une concurrence sauvage sans qu'elles éprouvent le besoin de fixer des tarifs confidentiels, non?

M. Hart: Peut-être. Peut-être est-ce une partie de la solution. Mais ces contrats confidentiels constituent, à notre avis, un élément essentiel, car ils existent déjà dans le domaine des transports en Amérique du nord. Tous nos principaux concurrents y ont recours.

M. Benjamin: Je voudrais poser une dernière question, monsieur le président, à propos de ces procédures d'appel.

Il me semble que tout le monde va vouloir se pourvoir en appel. Vous allez avoir une sacrée situation entre les mains... Chacun se demandera avec méfiance si son concurrent ne s'en est pas mieux tiré, et les appels vont pleuvoir, vous verrez.

Vous parlez des lignes secondaires et vous dites que le gouvernement fédéral devrait continuer de régir les lignes de courte distance. Si quelqu'un ou un groupe quelconque décide qu'il désire qu'une ligne de chemin de fer continue d'être exploitée, s'il veut s'en occuper, comment va-t-il s'y prendre? Les mauvaises herbes ont tellement poussé qu'on ne peut plus voir les rails, car les compagnies ferroviaires ne les ont pas entretenus. Qui va entretenir pour eux? Et les locomotives? N'est-ce pas vraiment... Ce n'est qu'une théorie.

Je sais qu'il existe de nombreuses lignes de chemin de fer de courte distance aux États-Unis. Dans le Maine, par exemple, il existe des lignes de correspondance entre deux ou trois grandes lignes de chemins de fer, qui fonctionnent par un système d'échangeurs. Mais très peu exploitent une ligne indépendante. Je ne vois pas comment de petites lignes pourraient être desservies sur des lignes secondaires dans ce pays. Il pourrait y

[Texte]

and paper-mill, a lumber operator and a mining company might want to take it over and run it among themselves. That would be about the only way they could do it. They would have the wherewithal to rebuild the damn thing and keep it maintained.

Mr. Openshaw: I do not think, Mr. Benjamin, we had any strong views particularly on this. It is in *Freedom to Move*; it does provide possibly another alternative to a shipper to have access. We feel that if a group wants to operate a railway, that it should remain under federal jurisdiction. If there is one of our mills, a captive shipper on the end of that line who wants to appeal under section 23 or under the appeals procedures, and the line is under provincial jurisdiction, there might be problems. We cannot believe the government would want to give that up.

We first heard this short line operation come up in one of the hearings before the Railway Transport Committee, and there were submissions made in this regard. There seemed to be some interest by some people to possibly get into this short line railroad business. I do not know of any of our companies that intend to do it, but we would support it if it provides more competition.

Mr. Walsh: I might just mention, Mr. Benjamin, that I have worked in many parts of this country. In Newfoundland, the first pulp- and paper-mill built in Newfoundland, the company ran its own railroad, and that was from Grand Falls, Newfoundland to Botwood, where the paper was shipped worldwide. The company operated their own railway, oh, for many years; all the time I was there.

It does happen. That is all I can mention to you.

Mr. Benjamin: Oh, yes, I know it has happened. But the condition of branch lines all over this country—you would be a damn fool to take it over.

• 1035

The Chairman: My first railway experience was on the North Shore, Sept Îles to Schefferville. That was a dually owned company line too, with some historical and political significance. I was there before the Prime Minister, actually.

An hon. member: Before Sir John A.

The Chairman: Not John A.

Mr. Walsh: I was there before Confederation. I was considered a Canadian, so I did not vote. My wife voted for responsible government.

The Chairman: So did John Crosbie.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Gentlemen, with the general state of euphoria that will exist with the proposed new National Transportation Act, do your companies foresee that the private woodlot owners will get more money for their wood with more competition in transportation? If

[Traduction]

avoir quelques rares exceptions, cependant: une usine de pâtes et papiers, de sciage du bois ou une compagnie minière pourraient vouloir en racheter une et l'exploiter ensemble. Ce serait sans doute la seule façon de procéder. Elles posséderaient le savoir faire nécessaire pour remettre la ligne à neuf et l'entretenir.

M. Openshaw: Je ne pense pas, monsieur Benjamin, que nous ayons de position bien arrêtée à ce sujet. Cela figure dans le document «Aller sans entraves»; il donne le choix à un expéditeur. Nous estimons que si un groupe voulait exploiter une ligne de chemins de fer, cette ligne devrait demeurer sous la tutelle du gouvernement fédéral. Si un expéditeur captif au bout de cette ligne désire se pourvoir en appel aux termes de l'article 23 ou des dispositions sur les procédures d'appel, et que cette ligne est administrée par un gouvernement provincial, des problèmes pourraient surgir. Nous ne croyons pas que le gouvernement veuille s'en débarrasser.

Nous avons entendu pour la première fois parler de ces petites lignes lors d'une des audiences du comité des transports, et des mémoires ont été présentés à ce sujet. Certains ont manifesté le désir de se lancer dans l'exploitation éventuelle de petites lignes. Je ne crois pas qu'aucune de nos entreprises veuille le faire, mais nous donnerions notre accord si cela permettait d'accroître la concurrence.

M. Walsh: Je dois dire, monsieur Benjamin, que j'ai travaillé dans de nombreuses régions de ce pays. À Terre-Neuve, la première usine de pâtes et papiers construite dans cette province exploitait sa propre ligne de chemin de fer, qui allait de Grand Falls (Terre-Neuve) à Botwood, d'où le papier était exporté. Cette usine a exploité sa propre ligne de chemins de fer pendant de nombreuses années, pendant tout le temps où j'y ai travaillé.

Tout est possible; c'est tout ce que je puis vous dire.

M. Benjamin: Oh oui, je sais que cela s'est déjà produit. Mais vous seriez un parfait crétin si vous vouliez reprendre en main ces lignes secondaires vu leur état.

Le président: J'ai travaillé pour la première fois dans les chemins de fer sur la Côte-Nord, de Sept-Îles à Schefferville. Cette ligne de chemin de fer était la propriété de deux entreprises et avait une certaine importance historique et politique. J'y étais avant le premier Ministre, d'ailleurs.

Une voix: Avant Sir John A.

Le président: Non pas lui.

M. Walsh: J'y étais avant la Confédération. Je passais pour Canadien, si bien que je n'ai pas voté. Ma femme a voté pour un gouvernement responsable.

Le président: Comme John Crosbie.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Messieurs, vu l'euphorie qui règnera après l'adoption de la nouvelle Loi nationale sur les transports, vos entreprises estiment-elles que les propriétaires privés de terrains boisés tireront davantage de la vente de leurs arbres en cas de concurrence accrue dans le domaine des transports? Si les affaires vont mieux, un

[Text]

business is going to be better, will a private woodlot owner get more money for a cord of pulp?

Mr. Hart: I do not know; and neither do you; nor does anyone else. The price that woodlot owners can sell their wood for is the response to supply and demand for wood. Obviously it is in their interest to have the lowest possible transportation costs, so I would think they would be supportive of this particular philosophy.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay, then a second part. With lower transportation costs, once again, would you predict, as has been said by many witnesses, that the number of jobs created will increase? Do you foresee more expansion? The lower the transportation costs, the better the market; the bigger the market, the more jobs?

Mr. Hart: Perhaps. Perhaps you were not here when I made my opening comment, but we made a forecast for the MacDonald commission. We said if we are competitive—and that includes being competitive in transportation, wood, and everything else—if we are world competitive, and if we look after our forest resource, the Canadian pulp and paper industry of 20 million tonnes in 1980 we believe can be a 30-million tonne industry in 1995.

As for jobs, we anticipate the 30-million tonne industry of 1995 will employ about the same number of people as the 20-million-tonne industry of 1980. Technology and efficiency are changing. Obviously if we do not grow that much the number of jobs is going to be reduced. However, we also anticipate that the growth of the industry in that way will add to indirect jobs rather substantially in transportation, local services, production of chemicals, and so on.

The Chairman: Mr. Hart, you have not answered the question of how many of you are captive shippers in your association.

Mr. Hart: I am glad you came back to it, because I had a little note here to mention it. Every pulp and paper mill of any size is a captive shipper, as we define 'captive'. As we define 'captive', it is if the transportation system goes down, what happens to the mill? The mill closes. So virtually every pulp and paper mill is a captive shipper in that context. Many of them are also captive to rail. Many others are captive to one rail line.

Perhaps I could just leave with you, on this question of the captive shipper, some wording we have submitted to officials to deal with this point of a captive shipper who perceives himself to be injured being able to have an appeal to a regulatory body of a very particular nature, to allay the kind of concerns that Mr. . . .

The Chairman: Do you have that in legalistic form now, Mr. Hart?

Mr. Hart: We sure do. I am going to give it to you.

The Chairman: Good.

[Translation]

propriétaire privé de terrains boisés va-t-il obtenir davantage pour une corde de bois à pâte?

M. Hart: Je ne le sais pas, pas plus que vous ou quiconque d'autre. Le prix de revient du bois dépend de l'offre et de la demande. Il est manifestement dans leur intérêt de voir les coûts de transport baisser le plus possible si bien que j'aurais tendance à penser qu'ils appuieraient ce principe.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Bien, voici la deuxième partie à ma question. Si les coûts de transport baissaient, pensez-vous, comme l'ont dit de nombreux témoins, que le nombre d'emplois créés augmentera? Assistera-t-on à une phase d'expansion? Moins les coûts de transport sont élevés, meilleur est le marché, et plus il s'étend, plus d'emplois sont créés, non?

M. Hart: Peut-être. Vous n'étiez peut-être pas présent lorsque j'ai fait mes quelques remarques liminaires, mais nous avons établi des prévisions pour la commission MacDonald. Nous avons dit que si nous étions concurrentiels, tant dans le domaine des transports, du bois et dans tout autre domaine, à l'échelle internationale, et si nous administrons bien nos ressources forestières, l'industrie de la pâte et papier du Canada, qui était de vingt millions de tonnes en 1980, pourrait facilement passer à trente millions de tonnes en 1995.

Quant aux emplois, nous pensons que cette industrie de trente millions de tonnes en 1995 emploiera autant de personnes que celle de vingt millions de tonnes de 1980. Les techniques et la productivité changent. Mais il est également évident que si l'industrie ne croît pas autant, le nombre d'emplois diminuera. Cependant, nous croyons également que la croissance de cette industrie permettra de créer de nombreux emplois indirects dans le domaine des transports, des services locaux, de la production de produits chimiques ainsi de suite.

Le président: Monsieur Hart, on vous a demandé combien votre association comptait d'expéditeurs captifs et vous n'avez pas répondu à cette question.

M. Hart: Je suis content que vous soyez revenu là-dessus, car j'avais quelque chose à ajouter à ce propos. Chaque usine de pâte et papier, quel que soit sa taille, est un expéditeur captif, selon notre définition. Par exemple, si le réseau des transports n'existait plus, que devient l'usine? Elle ferme ses portes. Ainsi, chaque usine de pâte et papier ou presque est un expéditeur captif vu sous cet angle. La plupart d'entre elles dépendent également des chemins de fer. D'autres encore dépendent d'une ligne de chemin de fer unique.

A ce propos, monsieur le président, puis-je vous proposer une recommandation que nous avons présentée aux fonctionnaires et qui porte sur l'expéditeur captif qui croit avoir subi un préjudice et qui voudrait interjeter appel auprès d'un organisme de réglementation d'un type très particulier, en vue de dissiper les craintes que M. . . .

Le président: L'avez-vous rédigée en bonne et due forme, monsieur Hart?

M. Hart: Absolument. Je vais vous la remettre.

Le président: Bien.

[Texte]

Mr. Hart: Our objective is to try to meet this concern so that the idea of the confidential contract will not be thrown out, because we think it is so important.

The Chairman: Very good.

• 1040

Mr. Hart: I would just like to ask Jim McMartin, because he has remained relatively silent and he is from British Columbia. I just wondered whether he wants to make a comment, and then I am quite prepared to terminate with a final comment.

The Chairman: That will be fine.

Mr. Jim McMartin (Chairman, CPPA Transportation Section): Mr. Chairman, from your hearings out on the west coast I think you are well aware that most of the people out there are in favour of confidential contracts. I know that in our own company's day-to-day business, particularly in the U.S., they have definitely helped us remain competitive with our U.S. competition. I think one of the problems the Canadian carriers have, and they have expressed it probably to all of us in one form or another, is rate transparency. They feel that by having their rates published that just becomes the benchmark for anybody to take a potshot at, including the truckers. I just feel it is the only way to travel; let us give it a shot and go for the confidential contracts. That is all I have to say.

The Chairman: Thank you.

Mr. Hart: Mr. Chairman, if you have no further questions, I guess by way of termination I would thank you for the good hearing you have given us, obviously. I appreciate the questions. Our objective was to respond in a way that would be helpful to you in making up your own mind. I do want to emphasize again our strong support for the policies outlined in *Freedom to Move*; I do not want there to be any doubt about that. Indeed, it reflects a need of a transportation environment, a more healthy and a more competitive and lower-cost transportation environment that would flow from those policies, which we desperately need.

I might say to you as parliamentarians that we do not underestimate for a moment the pressure you are going to get to tear this thing to pieces, particularly at the local level. There is going to be a tremendous pressure on you to go with the status quo, do not effect change. I guess the reason for that is that moving to a more competitive environment is not going to permit every transportation unit and every transportation operation to be successful. Not everyone will be a winner. Some will fail to adapt and could go out of business. On the other hand, others will grow and others will come into the business. It seems to me that must be accepted so that the Canadian economy will be the general winner, the result being a more efficient system.

The absolute basic need is that our producing industries, which the transportation sector serves, must be kept competitive. I cannot emphasize that too strongly. I cannot emphasize how important transportation is in that equation; it can literally keep you in or put you out of the business.

[Traduction]

M. Hart: Nous voulons essayer de résoudre ce problème pour que le principe du contrat confidentiel ne soit pas rejeté, car nous pensons que c'est très important.

Le président: Fort bien.

M. Hart: Je voudrais simplement demander à Jim McMartin, car il est demeuré relativement silencieux et il vient de Colombie-Britannique, s'il a une observation à faire et ensuite je serai tout à fait disposé à conclure.

Le président: Très bien.

M. Jim McMartin (président, ACPP, Section des transports): Monsieur le président, d'après les audiences qui ont eu lieu sur la côte ouest, vous savez fort bien que la plupart sont partisans de ces contrats confidentiels. Je sais que ces contrats, dans nos activités de tous les jours, et en particulier aux États-Unis, nous ont aidés à demeurer concurrentiels avec nos partenaires américains. La publication des tarifs pose un problème majeur aux transporteurs canadiens, et ils l'ont sans doute dit sous une forme ou une autre à nous tous. En publiant leurs tarifs, ils estiment que n'importe qui peut s'en servir pour établir les leurs, y compris les camionneurs. Il me semble que c'est la seule façon de procéder; essayons de conclure ces contrats confidentiels. C'est tout ce que j'ai à dire.

Le président: Merci.

M. Hart: Monsieur le président, si vous n'avez pas d'autres questions, j'aimerais conclure en vous remerciant de nous avoir écoutés. J'ai beaucoup apprécié les questions que vous m'avez posées. Nous vous avons répondu en essayant de vous aider à prendre une décision. Je voudrais insister de nouveau sur le fait que nous appuyons les principes généraux du document «Aller sans entraves»; je ne veux pas qu'il y ait aucun doute là-dessus. De fait, ces mesures permettront de modifier les divers réseaux de transport, de les rendre plus productifs et plus concurrentiels, et d'abaisser leur coût, ce dont nous avons désespérément besoin.

Permettez-moi d'ajouter que nous ne sous-estimons en aucun cas les pressions qui s'exerceront sur vous, parlementaires, en particulier à l'échelon local, pour que vous ne donniez pas suite à ces documents. On vous dira que le statu quo est préférable et que rien ne doit être modifié, et c'est, je suppose, parce que toutes les compagnies de transport ne survivront sans doute pas à une concurrence accrue. Tout le monde n'en sortira pas gagnant. Certains ne réussiront pas à s'adapter et risqueront de faire faillite. Par contre, d'autres s'agrandiront, et d'autres encore se lanceront dans cette entreprise. Il me semble que l'on doit en prendre son parti de façon à assurer la reprise de l'économie canadienne et à rendre le système plus productif.

Nos industries de production, que dessert le secteur des transports, et c'est essentiel, doivent demeurer concurrentielles. Je ne peux trop insister là-dessus. Et je ne peux également trop insister sur l'importance que revêt le secteur des transports dans ce cadre-là, car il peut soit assurer votre réussite soit vous couler.

[Text]

In my view, jobs in transportation are not at all in jeopardy as long as our basic industries are competitive and as long as our transportation industry is competitive. An example comes to mind, and that is that CN has announced that it may go out of the trucking business. Now I do not know why they are going out of the trucking business, but I suspect that with all the abilities that are evident in that country and with all the resources they have they have found that they cannot hack it. They are going to go out of business. That surely means there are going to be a lot of new people in the trucking business. That business is going to go somewhere else. I can assure you not one tonne of our business to any market is going to be lost by the fact that CN is going out of the trucking business. Somebody else is going to pick up that work and pick up those jobs. And that is precisely the way we think the system should work.

We know you are going to get a lot of pressures at the local level to maintain the status quo. We urge you to think of the overall need, because if we lose business there is not going to be a transportation business.

Mr. Benjamin: The gentleman has made further comment, which . . .

The Chairman: I know; this was an unusual . . . I thought your remarks were going to be just . . . I did not want to provoke another round of debate, that is all.

Mr. Benjamin: I just want to say, Mr. Chairman, to you gentlemen that you are perpetuating some mythology, because Canada has had a pretty good, efficient transportation system for decades, has kept pace with all technological changes and advances, has rationalized its operations. Is it not a fact of the matter that by the nature of this country, its geography, its climate, there is going to be a higher cost in transportation than there would be in the United States and most other countries? It goes with the territory.

A witness: It goes with the territory?

Mr. Benjamin: Yes. It is a reality, whether we like it or not. I get a little annoyed with all this decrying of the inefficiency and what not of our transportation industry.

The Chairman: Mr. Benjamin, you are completely right, Mr. Hart is right, everyone is right, and this is a hallelujah day, but things are changing in the States in the Staggers Act and there is some suggestion that we have to make some change.

• 1045

Anyway, Mr. Hart, I was using your closing statement and I did so with a little trepidation because I used to be a lawyer myself and once you have a statement and a rebuttal it can go on in perpetuity.

Mr. Benjamin: [Inaudible—Editor]

The Chairman: Well, that is right. But we have other things to do and we have been on the road and you and I, Mr. Benjamin, know from last night, having been on this that . . .

[Translation]

À mon avis, l'industrie des transports ne perdra pas d'emplois tant que nos industries primaires demeureront concurrentielles et tant que notre secteur des transports demeurera concurrentiel. Un exemple me vient à l'esprit; le CN a annoncé qu'il n'assurerait peut-être plus de transport routier. Je ne sais pas pourquoi cette décision a été prise, mais je suppose que, compte tenu de toutes les possibilités qui existent dans ce pays et de toutes les ressources qu'il possède, ils ont constaté qu'ils ne pouvaient pas demeurer rentables. Ils vont se retirer de ce marché. Cela signifie sûrement que de nombreuses nouvelles entreprises se lanceront dans le camionnage. Ce marché va évoluer différemment. Je puis vous assurer que nous ne perdrons pas même une tonne de nos produits en raison du retrait du CN. Quelqu'un d'autre prendra sa place et créera des emplois. C'est précisément ainsi que le système devrait fonctionner, à notre avis.

Nous savons que de nombreuses pressions s'exerceront sur vous à l'échelon local pour que le statut quo soit préservé. Nous vous exhortons à penser à la situation générale, car si nous perdons des marchés, le secteur des transports battra de l'aile.

M. Benjamin: M. Hart a présenté deux ou trois observations qui . . .

Le président: Je sais; c'était une façon assez inhabituelle . . . Je pensais que vos observations ne porteraient que sur . . . Je ne voulais pas provoquer un autre tour de discussions, c'est tout.

M. Benjamin: Je voulais simplement vous dire, messieurs, que vous êtes en train de perpétuer un mythe, car le réseau des transports du Canada a été plutôt rentable au fil des années, il a su s'adapter aux mutations et aux progrès technologiques et à rationaliser ses opérations. N'est-il pas évident que de par la nature même de ce pays, de par sa géographie et son climat, les frais de transport doivent être plus élevés qu'aux États-Unis et que dans la plupart des autres pays, par exemple? Cela va de pair.

Une voix: De pair?

M. Benjamin: Absolument, c'est un fait, que nous soyons d'accord ou non. J'en ai assez d'entendre continuellement parler de l'inefficacité de notre industrie des transports.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez tout à fait raison, M. Hart a raison, tout le monde a raison, réjouissons-nous, le jour de gloire est arrivé, mais les choses vont changer aux États-Unis à la suite de l'adoption de la loi *Staggers* et tout indique que nous devons procéder à certains changements également.

Quoi qu'il en soit, je reprenais votre dernière remarque, monsieur Hart, avec une certaine appréhension, car, étant moi-même avocat, je sais que le processus d'affirmation et de réfutation peut durer des heures.

M. Benjamin: [Inaudible—Éditeur]

Le président: Parfait. Nous avons d'autres choses à faire; nous avons fait pas mal de voyages, et vous et moi, monsieur Benjamin, avons appris hier soir . . .

[Texte]

Mr. Benjamin: We are getting squirrely.

The Chairman: We are getting squirrely and at 3.30 p.m. we are going behind basically closed doors for the first time, which really becomes the intensive exercise to start to meet some of the thoughts Mr. Hart just mentioned about . . . not so much pressures—we are all parliamentarians with some experience and you have to balance things off.

The problem is not the pressures from a local situation, Mr. Hart; it is really trying to resolve some issues that frankly are part of the fabric of Canada, how you make a balance between regional development and marketplace viability and commercial viability, the total market, free enterprise system. There are some large questions that—you are quite right—we have to wrestle with, and they are not going to be resolved because of local pressure. We are federal, national, Canadian politicians.

We obviously are cognizant of things going on in our areas, regional or local, but the thing that I think really gives concern for the members who have really been following this committee closely is the magnitude of the issues and for us in this compressed period of time to try to come up with a meaningful report that is not a whitewash to any white paper and yet is going to be a thoughtful assessment of the issues as we found them. It may not reflect all the thrust of the philosophical document *Freedom to Move* that the Minister wants because the reality that comes for you and our local people is when we finally see the legislation.

So we will be giving our philosophical overview basically on the philosophical paper called *Freedom to Move*, freedom of choice, freedom to operate. I want freedom to breathe in there somewhere too.

So thank you very much for appearing. You have produced a most impressive panel which does reflect—and I appreciate very much your taking the time and trouble—the pulp and paper industry. I used to be in B.C. too and my first job out there was in Port McNeill with the old Pioneer Timber Company before it was taken over, I think, by Rayonier and then B.C.F.P. or whatever. I loved that period. That is why I finally moved west.

Anyway, I could get quite nostalgic. Thank you very, very much for coming. Your record and the exchange here will be very much part of the deliberations behind closed doors.

Thank you.

We will adjourn for two minutes.

• 1050

• 1054

The Chairman: Colleagues, let us get back to business. I see sufficient members to hear evidence.

[Traduction]

M. Benjamin: On est en train de pinailler.

Le président: En effet. À 15h30, nous allons nous retrouver à huit clos, pour la première fois en fait, et c'est à ce moment-là que nous allons vraiment commencer à discuter des questions dont M. Hart vient de parler, pas tellement des pressions, mais des compromis que nous devons faire.

Le problème ne vient pas de pressions spécifiques, monsieur Hart, mais plutôt de la nécessité de trancher des questions qui sont le fondement même de la société canadienne; en d'autres termes, il s'agit de trouver un compromis entre le développement régional, la viabilité commerciale et la libre entreprise. Ce sont là des questions importantes que nous devons trancher, vous avez raison, mais nous ne ferons pas en fonction des pressions locales. Nous sommes des politiciens canadiens au niveau fédéral.

Nous savons ce qui se passe au niveau des régions, mais ce qui nous intéresse tout particulièrement, et nous avons eu l'occasion de nous en rendre compte, c'est l'ampleur de ces problèmes et le temps limité dont nous disposons pour préparer un rapport sérieux, qui ne sera pas la copie conforme d'un Livre blanc et qui contiendra une évaluation approfondie des problèmes que nous avons constatés. Notre rapport ne répondra peut-être pas à toutes les questions plus ou moins philosophiques soulevées par le document intitulé *Aller sans entraves*, mais, concrètement, tous ces efforts devraient se traduire par un projet de loi.

Nous allons donc dire ce que nous pensons de cette nouvelle doctrine qui nous est proposée par *Aller sans entraves*, c'est-à-dire la liberté de choisir et d'exploiter des services de transport. Il faut que, dans ce secteur, on puisse respirer, en quelque sorte.

Je vous remercie beaucoup d'avoir comparu devant le Comité. Vous avez pris la peine de vous faire accompagner d'une délégation fort importante de représentants de l'industrie des pâtes et papiers. À ce propos, c'est en Colombie-Britannique que j'ai eu mon premier emploi, à Port McNeill, à l'ancienne société *Pioneer Timber Company* avant qu'elle ne soit reprise par Rayonier et ensuite par BCFP ou une autre. Toute cette période a été fantastique. C'est pour cela que j'ai fini par aller m'y installer.

Je vais m'arrêter là, car la nostalgie pourrait s'emparer de moi. Merci beaucoup d'être venu. Les discussions que nous avons eues avec vous aujourd'hui nous serviront très certainement pendant nos séances à huit clos.

Merci.

Nous allons faire une pause de deux minutes.

Le président: Mes chers collègues, revenons à nos travaux. Nous avons le quorum pour entendre les témoins.

[Text]

I will now call the next witness, the Transportation Brokers' Association of Canada. I am going to auction this off. I am going to call it again: the Transportation Brokers' Association of Canada. The Transportation Brokers' Association of Canada were to be here at 10.30 a.m., and they are not here.

• 1055

I have also looked at their brief, and frankly, their brief is totally beyond the scope of this committee. It deals with the Public Trucking Act of Ontario.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that is not . . .

The Chairman: Well, it is 11 a.m. too, and they were advised yesterday, Mr. Benjamin, by the clerk that there were changes in the schedule. The clerk is never again going to set down witnesses on stated times throughout the day. When we have a series of witnesses in Ottawa, we are going to ask them to appear at 9.30 a.m., 3.30 p.m., 7 p.m. or 8 p.m., so that they are here. Things happen to witnesses, and frankly, they themselves may have decided not to appear. I am not going to cut them off; they can appear at 3.30 p.m. if they want. But as the chairman—and I want you members to look at the brief—it describes who they are, and they are governed completely by a provincial act which is not the subject of this inquiry.

The next witness, who was told to be here at 11.15 a.m., is allegedly flying in and landing at the Ottawa airport at 11 a.m., which means it is impossible for him to get here.

Mr. Benjamin: Who is that?

The Chairman: That is Pem-Air Limited, our next witness. Two other witnesses have cancelled out, which I think is fortunate in view of our timetable.

My suggestion, as chairman, since we do not even have to have a vote because we cannot have a vote, is that I am going to adjourn these hearings. We have been intensively involved in this. I think this is a delicious break so that we can come back at 3.30 p.m., prepared to really have the in camera discussion with staff as we go around the table for the first time . . .

Mr. Benjamin: What happened to the United Parcel Service?

The Chairman: —after hearing United Parcel Service, who are supposed to be here at 3.30 p.m. today. Perhaps to be fair to Pem-Air—I think it is a short presentation of a small carrier in the Pembroke area—I will have them appear. The clerk will make the necessary arrangements if he appears here at 11 a.m. It is already 10.55 a.m.

So with that consent, although I cannot put the motion, I am just going to exercise the prerogative of the Chair and . . .

Mr. Angus: Just before you do, Mr. Chairman, I have one question. Did we receive any kind of response from PWA?

[Translation]

Nous allons maintenant entendre le groupe de témoins suivant, en l'occurrence l'Association des transitaires du Canada. Nous allons jouer aux enchères et je répète donc: l'Association des transitaires du Canada. Ses représentants devaient comparaître à 10h30, mais ils ne sont pas ici.

J'ai également jeté un coup d'oeil sur le mémoire de l'Association et je dois vous avouer qu'il ne correspond pas du tout à notre mandat puisqu'il porte sur la Loi ontarienne sur le camionnage.

M. Benjamin: Monsieur le président, ce n'est pas . . .

Le président: Ecoutez, il est 11 heures et ces gens ont été prévenus hier par le greffier que le programme allait changer. Le greffier ne va plus jamais convoquer des témoins pour une heure déterminée de la journée. Dorénavant, lorsque nous entendrons une série de témoins à Ottawa, nous allons leur demander de comparaître à 9h30, à 15h30, à 19 heures ou à 20 heures afin que nous ayons la certitude qu'ils seront bien là. Il y a toujours des impondérables, mais il se peut aussi qu'ils aient décidé eux-mêmes de ne pas venir. Je ne veux nullement les exclure car ils pourront venir à 15h30 s'ils le souhaitent. Mais en ma qualité de président, jetez donc un coup d'oeil au mémoire, vous verrez qu'on y lit de qui il s'agit, d'une association régie à 100 p. 100 par une loi provinciale qui n'est pas du tout de notre objet.

Le témoin suivant que nous avons convoqué pour 11h15 est censé atterrir à l'aéroport d'Ottawa à 11 heures, et il me semble donc qu'il lui sera impossible d'arriver à temps.

M. Benjamin: De qui s'agit-il?

Le président: Il s'agit de la *Pem-Air Limited*. Deux autres témoins se sont excusés ce qui est heureux compte tenu de notre programme.

Puisque nous ne sommes pas suffisamment nombreux pour voter, je vous propose donc de lever la séance. Nous avons déjà énormément travaillé et l'occasion est donc la bienvenue. Nous pourrions nous retrouver à 15h30 pour discuter à huis clos, avec nos collaborateurs, et faire un premier tour de table . . .

M. Benjamin: Et qu'est-il advenu de la *United Parcel Service*?

Le président: . . . après avoir entendu les gens l'*United Parcel Service* qui sont censés déposer à 15h30. Et pour rendre justice au représentant de Pem-Air—il s'agit d'un petit transporteur de la région de Pembroke qui a un petit exposé à nous faire—nous lui permettrons de déposer également. Le greffier prendra les dispositions nécessaires s'il arrive à 11 heures. Il est déjà 10h55.

Si vous êtes d'accord donc, même si je ne puis soumettre officiellement la motion, je vais utiliser mes prérogatives de président et . . .

M. Angus: Avant de le faire, monsieur le président, j'aurais une question à poser. Avons-nous reçu une réponse de la PWA?

[Texte]

The Chairman: No. We gave them a slot and a time which was not a convenient slot, and they cannot. No, they cannot, to answer your question.

Mr. Angus: Okay. Thank you.

The Chairman: Gentlemen, I want to thank you for your co-operation. I should not say this publicly, but I am upset that some witnesses are not here right now when they are scheduled. But there were some cancellations, and quite frankly, Mr. Clerk, these people may have decided not to come, too.

So we stand adjourned until 3.30 p.m. Thank you very, very much.

AFTERNOON SITTING

Thursday, November 28, 1985

• 1536

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for the purpose of calling evidence, and I understand from my clerk, my valued clerk, my responsible clerk, *le greffier*, that we have with us the next witness, which is the United Parcel Service Canada Limited, but before that we have with us Mr. Delbert O'Brien of Pem-Air who is in the audience because of problems this morning, perhaps mutual problems. And I wonder . . . He has a brief, does he not?

An hon. member: Yes.

The Chairman: He has a very short brief, so I wonder, Mr. O'Brien, if you would take the witness' chair and just give us . . . We will have your brief as part of the record. I appreciate it was a problem perhaps for you to stay around, and there was a problem this morning, but as you well know from the clerk, we have been rather intensively involved in this for many, many days and when the witness was not there and some other things happened, I thought it was more productive for some of us to go back to our offices to do some work rather than just holding up for a half an hour or an hour. We are to go in camera at 4.00 p.m., hopefully, so if you could give us your views as a local, small regional carrier, and we have your brief, then there will be some questions perhaps, and at least there will be an opportunity. But your brief will be part of the record. So, I welcome you and I must say I have not seen you for many years, but I have read about you from time to time. So it is good to welcome you here, Mr. O'Brien.

Mr. D. A. O'Brien (President, Pem-Air Limited): Thank you, Mr. Chairman and gentlemen. I would like to thank you for giving me the opportunity to present this brief at this time. The brief will only take seven minutes to read through it, if we could very briefly go through it.

The Chairman: Okay, you read it and then I will limit questions to one per customer.

Mr. O'Brien: All right.

[Traduction]

Le président: Non. Nous lui avons offert un créneau qui ne lui convenait pas et elle s'est excusée. Pour répondre à votre question donc, non.

M. Angus: D'accord, je vous remercie.

Le président: Messieurs, je vous remercie de votre collaboration. Je ne devrais pas le dire publiquement, mais je suis outré que certains témoins ne se soient pas présentés comme prévu. En revanche, il y a eu des annulations et, pour être franc avec vous, monsieur le greffier, je dois ajouter que ces gens ont peut-être décidé de ne pas venir après tout.

Nous interrompons donc nos travaux jusqu'à 15h30. Je vous remercie.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le jeudi 28 novembre 1985

Le président: Mes chers collègues, nous avons le quorum pour entendre des témoins et à en croire notre précieux et compétent greffier, nous avons dans la salle les représentants de la *United Parcel Service Canada Limited*, notre témoin suivant, mais également M. Delbert O'Brien de Pem-Air qui est ici cet après-midi en raison des problèmes, mutuels peut-être, de ce matin. Je me demande si . . . Il a un mémoire, c'est cela?

Une voix: Oui.

Le président: Il a un court mémoire à nous présenter de sorte que je vais l'inviter à prendre place à la table pour nous donner . . . Votre mémoire fera partie de notre compte rendu. Je sais que vous avez peut-être eu des problèmes, du moins vous en avez eu un ce matin, mais comme le greffier vous l'a dit, nous travaillons d'arrache-pied depuis un certain nombre de jours déjà, un témoin que nous attendions ne s'est pas présenté, d'autres choses encore se sont produites, et j'ai jugé qu'il serait plus utile pour nous de réintégrer nos bureaux pour y travailler que d'attendre ici une demi-heure ou une heure. Nous allons siéger à huis clos à 16h00, du moins nous l'espérons, et nous vous saurions gré de nous faire part de votre perspective de petit transporteur régional ou local. De toute façon nous avons votre mémoire, nous allons peut-être vous poser quelques questions de sorte que vous pourrez vous faire entendre. Quoi qu'il en soit, le mémoire sera versé au compte rendu. Bienvenue donc, et j'ajoute que cela fait des années que je ne vous ai pas vu même si à l'occasion, il m'arrive de lire certaines choses à votre sujet. C'est donc agréable de vous voir ici, monsieur O'Brien.

M. D.A. O'Brien (président, Pem-Air Limited): Merci, monsieur le président, merci messieurs. J'aimerais vous remercier de m'avoir invité à déposer devant vous. Il ne me faudra que sept minutes pour lire mon mémoire et je vais donc le parcourir rapidement.

Le président: Parfait, lisez-le et je permettrai ensuite à chaque client de vous poser une seule question.

M. O'Brien: Parfait.

[Text]

Pem-Air Limited, the company I represent, is no doubt one of the smallest commuter carriers to appear before this committee, serving only three major points with 42 employees. However, I believe it is reasonable to assert that I speak on behalf of many small carriers who because of their remote locations and the paucity of their resources, are unable to present their viewpoint. I speak not only on behalf of the small carriers, but also on behalf of the small towns, the rural areas and the remote communities which are served by the same small carriers.

I further believe it is fair to comment that the small carriers and the small communities have largely been excluded from the deregulation dialogue because they do not have access to the urban press and the mainline media. It appears that the lobby for the protection of northern Canada is well organized and forceful, while small and remote communities in other parts of Canada, equally requiring protection, are left without a spokesperson.

The *Freedom to Move* paper regrettably appears to be nothing much more than a carbon copy of the U.S. styled deregulation, including the subsidized essential service feature. Accordingly, we need not speculate with respect to its potential impact on Canada. We can simply witness its application south of the border, and hopefully benefit from that experience. It has been in place as a national transportation policy in the United States of America for seven years; long enough to assess its merits or defects. Information, however, is surprisingly difficult to retrieve from the U.S., and the current administration defends deregulation with a doctrinaire passion.

In reviewing the American experience, I directed my research only with a view to assessing the impact to the program of small towns and rural communities. And I might say that I am not opposing deregulation; I am only concerned with its impact on small communities. It is apparent that because of the vastness of our territory and the extremes of our weather and the scarcity of our population, that any negative consequence experienced in rural United States would only be magnified in Canada. I found the most unbiased source of information to be Congress and my leading source of information was Senator Kassebaum of Kansas. Senator Kassebaum gave the keynote address at the recent Regional Airline Association convention, and she is recognized as a leading transportation authority. In response to my inquiries, she forwarded a letter dated September 4, 1985, which is attached to the brief, in which she advises that:

the Airline Deregulation effort in the U.S. has proceeded with mixed results. Airfares and service between major cities and regional hubs have improved dramatically. However, many of our smaller towns and cities and especially those in rural areas have seen air service decrease or disappear. The natural benefits of deregulation are tangible, but we have

[Translation]

La *Pem-Air Limited*, la compagnie que je représente, est sans aucun doute l'une des plus petites compagnies de navette aérienne à être entendue par le Comité puisqu'elle ne dessert que trois grands centres et ne compte que 42 employés. On peut toutefois raisonnablement partir du principe que je parle ici au nom de bien d'autres compagnies comme la mienne qui, en raison de leur éloignement et de la pauvreté de leurs ressources, n'ont pas les moyens de venir présenter leur opinion. Je parle donc non seulement au nom des petites transporteurs aériens, mais également au nom des petites villes, des régions rurales et des collectivités éloignées qui sont desservies par ces mêmes transporteurs.

J'estime également qu'on peut dire avec raison que les petits transporteurs et les petites agglomérations ont dans l'ensemble été exclus du dialogue sur la déréglementation parce qu'ils n'ont pas accès à la presse des grands centres et aux principaux médias. Il semblerait que les groupes de pression oeuvrant pour la protection du nord du Canada sont bien organisés et puissants alors que les petites agglomérations isolées d'autres régions du pays, qui elles aussi méritent d'être protégées, doivent se passer de porte-parole.

Le document intitulé *Aller sans entraves* semble malheureusement n'être qu'un simple calque d'une déréglementation à l'américaine, notamment en ce qui concerne les subventions aux services essentiels. Par conséquent, inutile de se répandre en conjectures pour ce qui est de ces implications possibles pour le Canada. Il suffit de voir ce qui s'est passé au sud de la frontière et, espérons-le aussi, d'en tirer la leçon. Cela fait sept ans déjà que la déréglementation est la politique nationale des transports aux États-Unis; cette période est suffisamment longue pour pouvoir en analyser les avantages et les lacunes. En revanche, il est étonnamment difficile d'obtenir des renseignements à ce sujet aux États-Unis et l'administration américaine défend la déréglementation avec une passion quasi doctrinaire.

En étudiant l'expérience américaine, j'ai surtout voulu en dégager les incidences pour les petites villes et les agglomérations rurales. Je dois vous dire d'ailleurs que je ne suis pas contre la déréglementation, seules ces incidences sur les petites agglomérations m'inquiètent. Il est évident qu'en raison de la grandeur de notre territoire, de nos extrêmes climatiques et de l'éparpillement de notre population que toute conséquence néfaste qui a touché les régions rurales des États-Unis ne peut être qu'amplifiée au Canada. J'ai découvert que la source de renseignements la plus objective était le Congrès et ma première source au Congrès a été la sénatrice Kassebaum du Kansas. La sénatrice Kassebaum était la conférencière invitée au dernier congrès de l'Association des compagnies aériennes régionales et elle est considérée comme une experte en matière de transport. En réponse à ma demande, elle m'a envoyé cette lettre, en date du 4 septembre 1985, qui fait partie de mon mémoire, et dans laquelle elle me dit ceci:

La campagne de déréglementation des compagnies aériennes aux États-Unis a donné des résultats partagés. Les tarifs et les services entre les grands centres et les plaques tournantes régionales se sont améliorés radicalement. En revanche, bon nombre de villes plus petites, surtout dans les régions rurales, ont souffert d'un amenuisement, voire d'une

[Texte]

yet to develop any effective way to deal with areas where deregulation has diminished transportation options.

That statement is a thoughtful, unbiased assessment of seven years of deregulation. It clearly focuses on the problem area: the failure to develop any effective way to deal with areas, namely small communities, where deregulation has diminished transportation options.

• 1540

Our *Freedom to Move* paper does not address this problem, other than by repeating the subsidized essential service option, which is now generally criticized in the United States.

In all the material I was able to examine relating to the American deregulation experience, there was one common theme that was really not disputed in any quarter; namely, deregulation has benefited the large major centres, but it has adversely affected service to smaller centres, particularly west of the Mississippi. In a recent review of the results of deregulation sponsored by the aviation periodical, *Commuter Air*, the president, Mr. Horst, of a very successful commuter carrier, Suburban Air, reflected the view of those interviewed when he said that the fact is deregulation has had a catastrophic effect on the industry in middle America. Look at the fare situation. You have this super discount fare, but who enjoys them?—only the people who are lucky enough to live near or around places like New York, Chicago, Los Angeles, or Miami. The rest of the country is paying higher fares than ever to subsidize the losses.

The immediate past chairman, Gordon Autry, of the Regional Airlines Association of the United States of America, advises that of the 193 commuter carriers listed in July of 1978 in the Official Airline Guide, only 77 are still listed; 116 have disappeared. The Canadian press is filled with articles outlining the cheaper fares available through People Express, etc., out of major border towns in the U. S. However, they fail to present all the evidence, particularly the evidence relating to smaller communities or secondary routes. After receiving a complaint from a friend, I checked the air fare of Maule Airlines from Albany, New York, to Toronto. The route and the distance compares favourably with Pem Air's Cornwall to Toronto service. Our fare one way is \$99, while the Maule fare one way is \$174.

I would submit that the evidence is overwhelming, and the conclusion universally accepted even, I might note, by *The Globe and Mail, that deregulation has benefited the large urban centres, but it has had a negative impact on most small communities in the U.S. The negative impact has taken the form of either higher fares, reduced service, or discontinued service.

Surely we Canadians can accept the challenge of improving on the American experience. I would urge that we adopt its

[Traduction]

disparition des services aériens. Les avantages naturels de la déréglementation sont tangibles, mais il nous reste encore à trouver le moyen de répondre aux besoins des régions qui ont souffert, en raison de la déréglementation, d'une diminution des services de transport.

Voilà donc une analyse bien pensée et objective de sept années de déréglementation. Elle met fort bien le doigt sur le problème: rien n'a été fait pour les régions, et plus précisément les petites agglomérations, qui ont souffert d'une réduction des services de transport en raison de la déréglementation.

Notre document *Aller sans entraves* ne fait rien pour régler ce problème, si ce n'est de répéter la solution des subventions aux services essentiels, laquelle est d'ores et déjà fort critiquée aux États-Unis.

J'ai dégagé de tout ce que j'ai pu lire à propos de la déréglementation aux États-Unis un thème commun que personne ne songe d'ailleurs à contester, en l'occurrence que la déréglementation a profité aux principaux centres urbains mais qu'elle a beaucoup nui à la desserte des petites agglomérations, surtout à l'ouest du Mississippi. Dans une analyse toute récente des résultats de la déréglementation commanditée par le périodique aéronautique *Commuter Air*, le président de Suburban Air, une compagnie de navette aérienne très prospère, M. Horst, traduisait bien l'opinion des gens interrogés en disant que la déréglementation avait été une catastrophe pour l'industrie du transport aérien dans le centre des États-Unis. Prenez le cas des tarifs. Il y a bien des tarifs super réduits, mais qui en profitent? Seuls les gens qui ont la chance d'habiter aux environs de New York, Chicago, Los Angeles ou Miami. Le reste du pays paie des tarifs beaucoup plus élevés que jamais pour subventionner les pertes ainsi produites.

Gordon Autry, le président sortant de l'Association des compagnies aériennes régionales des États-Unis d'Amérique signalait que des 193 compagnies de navette aérienne qui figuraient dans l'édition de juillet de 1978 du Guide officiel des compagnies aériennes, seules 97 avaient survécu, 116 ayant disparu. La Presse canadienne fourmille d'articles consacrés aux tarifs bon marché offerts par des compagnies comme People Express à partir des villes américaines proches de la frontière. Mais la presse ne donne pas le revers de la médaille, surtout en ce qui a trait aux petites agglomérations et aux lignes secondaires. Après avoir entendu un ami se plaindre, j'ai vérifié les tarifs de Maule Airlines sur la ligne Albany-Toronto. Cette ligne et la distance se comparent à notre propre ligne Cornwall-Toronto. Nous demandons 99\$ pour un aller simple alors que Maule Airlines demande 174\$.

Je soutiens que les preuves sont indiscutables et que la conclusion est communément acceptée, même par le *Globe and Mail*: la déréglementation a profité aux grands centres urbains mais elle a beaucoup nui à la plupart des petites agglomérations américaines. Elle a nui en ce sens qu'il y a, soit des tarifs plus élevés, soit une diminution des services, soit encore une disparition pure et simple de ces derniers.

Il est évident que le Canada peut accepter le défi qui consisterait à faire mieux que les Américains. Je vous demande

[Text]

benefits and reject its failings. We could introduce the advantages and avoid the pitfalls of deregulation.

I would urge that we Canadianize deregulation by introducing a very simple feature which would give protection to small communities. In any market that would adequately support one carrier, entry of a second carrier would be denied until boardings from that local carrier reached the level of 1,000 passengers per month. I am not wedded with the figure of 1,000 passengers per month; it could be more or less, but in any event it would measure the level of service to which the volume of traffic could grow before the operation of a second carrier would be deemed viable. This simple measure would be much less costly than the awkward essential service program which requires the demise of an air carrier before it is triggered, and it would be much more flexible, permitting the automatic deregulation of the community when traffic levels grow to a prescribed volume.

More important, it does not only make economic sense, it makes political sense, because it is not discriminatory and does not draw an artificial line separating the small communities of the north and the small communities of the south, prescribing that one group shall be deregulated while the other group is granted protection. And this is a major objection to southern Canadian carriers.

A second embarrassing negative factor flowing directly from deregulation is a safety issue. Small carriers have more limited resources and are therefore more vulnerable to economic stress. The issue of safety is only now emerging in the United States. *Fortune* magazine, and I have a copy here, in its October 14 edition, deals with it as the cover story. One expert worrying about the effects of deregulation is C. O. Miller, the former head of the old Bureau of Aviation Safety at the National Transportation Safety Board, the agency charged with investigating accidents. Says Miller, who runs his own consulting firm:

The airlines got where they are by exceeding the minimum FAA standards, but when deregulation came the Congress said safety would never be compromised. That is not so. The sky is not falling in, but I sure as hell have heard a lot of off the record comments about safety engineering and management not being what it was before deregulation.

• 1545

Immediately I addressed the Air Transport Association meeting recently in Vancouver as a member of a panel dealing with deregulation. I was approached by an executive officer of Rolls Royce, the large aero engine manufacturer. He advised

[Translation]

instamment d'adopter les avantages de la déréglementation mais d'en rejeter les carences. Nous pourrions ainsi profiter de ces avantages tout en évitant les pièges de la déréglementation.

Je demande instamment que cette déréglementation soit canadianisée en s'assortissant d'une caractéristique très simple qui protégerait précisément les petites agglomérations. Chaque fois qu'un marché peut alimenter suffisamment un transporteur, l'homologation d'un second transporteur devrait être refusée jusqu'à ce que le premier transporteur ait enregistré 1,000 embarquements par mois. Je ne tiens pas absolument à ce chiffre de 1,000 passagers par mois, il pourrait y en avoir plus, il pourrait y en avoir moins, mais quoi qu'il en soit cela permettrait de quantifier le niveau de service et la croissance des activités à partir desquels l'entrée en scène d'un second transporteur pourrait être viable. Cette mesure fort simple coûterait bien moins cher qu'un programme boiteux de services essentiels exigeant, avant son intervention, qu'un transporteur aérien disparaisse, ce serait également une formule beaucoup plus souple qui permettrait la déréglementation automatique d'une agglomération dès lors que le volume d'activités atteint un seuil donné.

Plus important encore, cette formule est non seulement économiquement logique, elle l'est également sur le plan politique parce qu'elle n'est pas discriminatoire et qu'elle ne trace aucune ligne de démarcation artificielle entre les petites agglomérations du nord et celles du sud, étant donné qu'un groupe pourrait fort bien se trouver déréglementé alors que l'autre serait protégé. Cela est précisément une objection majeure pour les transporteurs du sud du pays.

Un second facteur négatif embarrassant qui est directement le produit de la déréglementation est l'élément sécurité. Les petits transporteurs ont des ressources plus limitées et sont donc beaucoup plus vulnérables aux tensions économiques. La question de la sécurité commence seulement à se poser aux États-Unis. La revue *Fortune*, j'en ai un exemplaire ici, en fait son article de fond dans son numéro du 14 octobre. Parmi les experts qui s'inquiètent des incidences de la réglementation, citons C.O. Miller, l'ancien directeur du défunt bureau de sécurité aéronautique de l'Office national de la sécurité des transports, l'agence qui était chargée de faire enquête en cas d'accidents. Selon Miller, qui a son propre cabinet d'experts-conseils:

Les compagnies aériennes sont dans leur situation actuelle parce qu'elles ont toujours dépassé les normes minimums de la FAA, mais lorsque la déréglementation est arrivée, le Congrès a déclaré que la sécurité ne serait jamais mise en cause. C'est faux. Les cioux ne nous tombent pas sur la terre, mais j'ai entendu de mes propres oreilles bien des gens dire en aparté que du point de vue administratif comme technique la sécurité n'était plus ce qu'elle était avant la déréglementation.

J'ai pris la parole immédiatement après à l'occasion d'une réunion de l'Association du transport aérien qui a eu lieu récemment à Vancouver en ma qualité de membre d'un groupe de travail étudiant la déréglementation. Après mon interven-

[Texte]

that the reduction in maintenance standards in the United States since the implementation of deregulation was so great that his company had considered going public and he thought they should declare the danger to the travelling public. He congratulated me for dealing honestly with the issue and criticized the industry for attempting to hide the issue. He handed his card to the CBC.

Finally, I will conclude by challenging the major premise of the deregulation theory as it applies to small communities. Again, I am only speaking of small communities.

The assumption is that the marketplace ought to be the final arbiter and that the traditional decision-makers—namely, the government regulators, whose criterion previously was the public interest—are to be replaced by market forces. The implicit justification for such a change is the belief that inevitably enterprise, efficiency and hard work will triumph. However, if these conditions are to prevail, a large market is essential, where, in competition, two or more carriers can remain viable. Anyone who is prepared to be totally honest must admit that in a very small market with a very limited growth potential the introduction of a second carrier, particularly if unlimited predatory pricing is permitted, results in a contest of capital, not in a contest of efficiency. In a limited market two carriers cannot survive; one must fail, and the monopoly is restored. The monopoly is a monopoly dictated by the resources of capital and not by the public interest.

Most frequently those capital resources are from outside the airline industry and hence deny the very possibility of fair competition. If the laws of economics motivated the airline industry instead of the romance of flying, the industry would be more distinguished for its profits rather than for its operating deficits.

It is interesting to note that in the United States of America in 1978, the last year before deregulation became national policy, the airlines collectively made an operating profit of over \$1 billion. In the succeeding years under deregulation, the accumulated operating losses exceeded \$1 billion within four years.

Finally, I would urge that the *Freedom to Move* policy proposal be amended to introduce a protective mechanism to prevent destructive predatory pricing. Small communities will be petitioning the government to grant protection to their local carriers, but if the existing proposals are implemented unamended then the government will be helpless to respond. It is surprising to note that the document provides protection from international carriers, and therefore implicitly acknowledges that discriminatory practices can be destructive, but it affords protection only to Canadian carriers from international carriers.

[Traduction]

tion, j'ai été abordé par un cadre de Rolls Royce, le grand fabricant de moteurs d'avions, qui m'a dit que la diminution des normes de maintenance aux États-Unis depuis l'avènement de la déréglementation était telle que sa compagnie avait envisagé d'en parler publiquement et qu'à son avis elle devrait effectivement signaler ce danger à la population. Il me félicita pour avoir parlé honnêtement de la question et il a critiqué l'industrie qui tente de camoufler le problème. Il a remis sa carte de visite à quelqu'un de Radio-Canada.

Enfin, je terminerai mon intervention en contestant la prémisse fondamentale de la théorie de la déréglementation en ce qui concerne les petites agglomérations et, ici également, je me fais le porte-parole des petites agglomérations seulement.

Cette prémisse veut que c'est le marché qui doit en fin de compte être seul juge et que les décideurs—les chargés de réglementation du gouvernement, qui avaient auparavant pour seul critère l'intérêt public—doivent désormais être remplacés par les forces vives du marché. La justification implicite d'un tel revirement est qu'il est inévitable que l'entreprise, l'efficacité et le travail finiront par triompher. Mais si ces conditions doivent s'appliquer, il est essentiel d'avoir un vaste marché, un marché dans lequel deux ou plusieurs transporteurs concurrents peuvent rester viables. Quiconque se veut honnête jusqu'au bout doit reconnaître que dans un tout petit marché, un marché dont le potentiel de croissance est très limité, l'arrivée d'un second transporteur a pour résultat, surtout si toutes les pratiques prédatrices en matière de prix sont admises, une bagarre de capitaux et non pas un concours d'efficacité. Dans un marché limité, deux transporteurs ne sauraient survivre: l'un des deux doit échouer, ce qui rétablit le monopole. Mais ce monopole est dicté par les ressources du capital et non pas par l'intérêt public.

Très souvent, ce capital ne vient même pas de l'industrie aéronautique elle-même, ce qui exclut par conséquent toute possibilité de concurrence loyale. Si les compagnies aériennes avaient été motivées par les lois de l'économie plutôt que par le simple attrait de la chose, l'industrie se serait davantage signalée par ses bénéfices que par ses pertes d'exploitation.

Il est intéressant de relever qu'aux États-Unis, en 1978, la dernière année avant que la déréglementation devienne la politique nationale, les compagnies aériennes avaient réalisé ensemble un bénéfice d'exploitation de plus de 1 milliard de dollars. Dans les années qui suivirent la déréglementation, les pertes d'exploitation combinées allaient atteindre un milliard de dollars en quatre ans.

Enfin, je vous demande instamment de modifier la politique proposée par le document *Aller sans entrave*, en y introduisant un élément de protection contre les pratiques prédatrices en matière de prix. Les petites agglomérations vont soumettre au gouvernement des pétitions pour que les transporteurs locaux soient protégés, mais si les propositions actuelles sont mises en oeuvre telles quelles, le gouvernement sera impuissant. Il est étonnant de relever que le document offre une protection contre les transporteurs internationaux, admettant donc implicitement que ces pratiques discriminatoires peuvent être destructrices, mais en revanche, il se contente de protéger les transporteurs canadiens des seuls transporteurs internationaux.

[Text]

I would submit that the new agency should not allow itself to be handcuffed when called upon to protect the public from the destructive consequences of predatory pricing in the domestic market. I recall the promise Mr. Mazankowski made to the industry at the Air Transport meeting in Ottawa in 1984 when he advised that he would never introduce deregulation American-style. I believe that both in the short run and the long term it is good politics to honour that undertaking. I firmly believe that the current administration understands small-town Canada better than the previous administration, and I accordingly would urge it carefully to examine the American experience with a view to introducing to Canada the advantages of deregulation and avoiding the pitfalls.

Deregulation has been very beneficial for big markets, but it has had the opposite results in small markets. I would therefore urge that this government simply Canadianize deregulation by protecting small communities not only in the north of Canada but in all parts of Canada.

The Chairman: Mr. O'Brien, I thank you. I find this brief very interesting in view of your background as an entrepreneur, and you certainly bring an interesting perspective. Frankly, I am surprised by and interested in several of the things you say. I am not going to take any more time. I think it was 11 minutes. Your brief is going to be part of the record.

You are in Pembroke Air. You have no competition at the moment? Is that correct?

Mr. O'Brien: That is correct, not at the moment. It is a community of 14,000.

The Chairman: Obviously, you do not think you could handle competition? I sort of gathered that would be the inference from your brief.

Mr. O'Brien: Since the cutbacks at AECL our traffic has dropped 20%.

The Chairman: I see.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

First a comment . . .

The Chairman: There is one questioner from each side.

Mr. Angus: —and then a quick question.

I want to thank you for your brief. I think it is a very helpful addition to what we have heard so far and will give us on this side some of the ammunition we have been looking for.

• 1550

I want to ask you . . . You make reference to an executive officer of Rolls Royce. Are you able to provide us with the name of that person? If not, would you be willing to contact

[Translation]

Je soutiens que la nouvelle agence ne devrait pas se laisser garrotter lorsqu'on lui demandera de protéger la population contre les conséquences très destructrices des pratiques prédatrices en matière de prix sur le marché intérieur. Je me souviens fort bien de ce qu'avait promis à l'industrie M. Mazankowski à l'occasion de la réunion des transports aériens qui avait eu lieu à Ottawa en 1984 lorsqu'il avait déclaré qu'il ne proposerait jamais une déréglementation à l'américaine. Selon moi, tant à court qu'à long terme, il serait de bonne politique de respecter cette promesse. Je suis fermement convaincu que l'administration actuelle comprend beaucoup mieux la situation des petites agglomérations que le gouvernement précédent et par conséquent, je lui demanderais instamment d'étudier de près l'expérience américaine afin de pouvoir donner au Canada les avantages de la déréglementation sans lui en imposer les pièges.

La déréglementation a beaucoup profité aux gros marchés, mais elle a eu l'effet inverse pour les petits marchés. Je demande donc instamment au gouvernement qu'il canadianise la déréglementation en protégeant les petites agglomérations, pas seulement dans le nord du pays, mais sur tout le territoire.

Le président: Je vous remercie, monsieur O'Brien. Votre mémoire est extrêmement intéressant, compte tenu du fait que vous êtes vous-même homme d'affaires et il est certain que vous nous avez fait part d'une perspective intéressante. Pour être franc avec vous, plusieurs des choses que vous nous avez dites m'ont surpris et intéressé à la fois. Mais je n'en dirai pas plus. Vous avez parlé pendant 11 minutes je crois et votre mémoire fera donc partie intégrante de notre compte rendu.

Pembroke Air, votre compagnie, n'a pas de concurrents pour l'instant, c'est cela?

M. O'Brien: C'est cela, pas pour l'instant. C'est une ville de 14,000 habitants.

Le président: Vous ne pensez pas avoir les moyens de lutter contre un concurrent? C'est ce qui m'a semblé se dégager de votre exposé.

M. O'Brien: Depuis les réductions budgétaires à l'AECL, nos activités ont ralenti de 20 p. 100.

Le président: Je vois.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci monsieur le président.

Un commentaire pour commencer . . .

Le président: Il y aura un intervenant pour chaque parti.

M. Angus: . . . puis très rapidement une question.

Je voudrais vous remercier pour votre exposé. Il vient utilement je crois compléter ce que nous avons déjà entendu et il nous donnera, du moins de ce côté-ci, les munitions dont nous avons besoin.

Je voulais vous demander . . . Vous avez parlé d'un cadre de Rolls Royce. Pouvez-vous nous dire son nom? Pourriez-vous sinon prendre contact avec lui pour lui demander de nous dire

[Texte]

that individual and request that he advise this committee as to who he is and give us an opportunity to speak with him?

Mr. O'Brien: Yes, I will certainly do that. I am embarrassed not to have his name, but he handed me his card and the CBC was there in Vancouver and they asked for the card and I failed to make note of it. But he gave me the card clearly on the understanding that I could make use of his name.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I was very interested in your brief; I think it is a very positive brief. I find it a little difficult to follow the simple suggestion you made—you called it a simple suggestion—where you based it on 1,000 passengers per month. Would it not be wiser to base that on the potential number of passengers, say on the population of an area? A population of say 15,000 could properly carry one carrier, 30,000 for two and so on.

Mr. O'Brien: That was my original suggestion. I tried to refine that thought somewhat, because in some places in the north where there is no other form of transportation and transportation is used so frequently and there is heavy freight, there could be more than one carrier in a community that would only have 2,000 or 5,000 people. So that is why I say . . . And automatically—and I believe in deregulation—automatically when the market grows you would introduce the second carrier and you would not have to have hearings or deal with the matter at length.

Mr. Taylor: Do you have some formula? Because in the trucking business, where they get a certificate, I have seen this time and time again: that firm increases its number of trucks monthly or yearly until they have a huge fleet but nobody else can get into the market, so the young person, the new one, cannot get in. Is there some way we could stop that type of thing from happening in the air?

Mr. O'Brien: I would just say the one-cut carrier . . . The significant thing about a small community is you have to go in and lose money for a long time to build it up. So to encourage people to develop new routes, if you gave them only a guarantee until traffic reached a certain level—I am saying 1,000, but I am not wedded to that figure—automatically it would grow. As soon as it reached the figure that would be decided upon, then another carrier could automatically apply or automatically go in.

Mr. Taylor: I have just one other question. The success of an airline is not only in the passengers; it is also in the freight. By tying it into passengers only, would you not be missing the boat in regard to heavy freight carriers?

[Traduction]

qui il est et nous donner ainsi l'occasion de nous entretenir avec lui?

M. O'Brien: Je vais le faire. Je suis un peu gêné, car je n'ai pas son nom. Il m'avait remis sa carte de visite mais il y avait là-bas, à Vancouver, quelqu'un de Radio-Canada qui me l'a demandée et je le lui ai donnée sans prendre note du nom. Mais il m'avait bien laissé entendre que je pouvais le citer.

M. Angus: Je vous remercie monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Angus. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Votre exposé m'a vivement intéressé et il est je crois fort positif. J'ai toutefois du mal à suivre votre recommandation—vous avez dit que c'était une simple suggestion—et ce chiffre de 1,000 passagers par mois. Ne serait-il pas plus avisé d'en faire une fonction du nombre possible de passagers par rapport à la population locale? Ainsi, une population de 15,000 habitants pourrait faire vivre disons un transporteur, 30,000 habitants pourraient en faire vivre deux et ainsi de suite.

M. O'Brien: C'est ce que je voulais proposer au départ, mais j'ai essayé d'affiner un peu la chose parce qu'à certains endroits, dans le Nord, l'avion est le seul mode de transport et vu la quantité de fret à transporter on pourrait fort bien avoir plusieurs transporteurs pour desservir une collectivité mettons de 2,000 ou de 5,000 habitants. C'est pour cette raison je disais . . . Et à ce moment-là, automatiquement—je crois d'ailleurs à la déréglementation—lorsque le marché prend de l'expansion, on pourrait admettre un deuxième transporteur sans avoir passé par toutes ces audiences, sans devoir rouvrir le dossier à zéro.

M. Taylor: Auriez-vous une formule? Dans le domaine du transport routier, on délivre un certificat, je l'ai d'ailleurs constaté très souvent: la compagnie accroît son parc routier de mois en mois, d'année en année jusqu'à avoir une flotte imposante, mais personne d'autre n'a les moyens de pénétrer dans ce marché; les nouveaux venus, les jeunes, sont exclus. Serait-il possible d'empêcher qu'un phénomène du même genre se manifeste dans le domaine du transport aérien?

M. O'Brien: Je dirais simplement que le transporteur . . . Ce qui est important dans le cas d'une petite agglomération c'est que dès lors qu'on s'y implante, il faut être prêt à perdre de l'argent pendant plusieurs années pour se constituer une base. De sorte que, pour encourager les gens à exploiter de nouvelles lignes, il suffit de leur garantir que, jusqu'à un certain seuil d'activité—c'est pour cela que j'ai dit 1,000 passagers par mois, mais ce n'est pas un chiffre absolu—cette croissance se ferait automatiquement. Mais dès que le seuil prédéterminé serait atteint, un nouveau transporteur pourrait automatiquement entrer en jeu ou demander à le faire.

M. Taylor: Il me reste une dernière question. Dans le domaine du transport aérien, il n'y a pas que les passagers qui comptent, il y a aussi le fret. Si vous ne basez votre formule que sur le nombre de passagers, est-ce que vous n'oubliez pas les compagnies de fret aérien?

[Text]

Mr. O'Brien: No question. You could turn it to a dollar figure, earnings generated, and it would deal with that issue.

Mr. Taylor: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. I want to thank members for co-operating. I think members will allow me the indulgence of the Chair to allow Mr. Suluk to ask a question, since he definitely comes from the north, which you have mentioned, Mr. O'Brien, several times. He wants to ask a short question and have a short intervention. Since Mr. Angus was so brilliantly short with one minute, we are running almost according to time.

Mr. Suluk: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps having route protection is good for the airlines but it is not necessarily good for the population. I wonder if the reason why small airlines or those airlines that operate in remote areas, wherever they may be, whether they be in the north or in other remote parts of Canada or rural parts of Canada, if the reason why they want continued regulation or route protection and so on is so they could retain their business. Is that necessarily good for the population?

I say this, I suppose, simply because about 80% of the people who travel in the north are government and business users. They are the only ones who could afford it anyway. Perhaps the situation is different. I wonder if that would be the reason why, or are the circumstances just different perhaps?

Mr. O'Brien: I would like to answer that question. The American experience—and I would draw the attention of the committee to the American experience—has indicated that remote areas are frequently served by a remote airline. It is often an airline that is northern-based or locally-based, and when they introduced deregulation in the United States, that local carrier ceased business because he was knocked out by someone that came from afar. That carrier from afar frequently lost interest in that small community. They all think that they will generate business much more than happens. A small market can only develop so much. They brought in aircraft that were too large and then it happened that the local carrier discontinued service and then they withdrew the service or left it on a very interim basis and that small community lost the service that it had enjoyed over many years. I am just saying, many of these very small markets cannot sustain more than one carrier.

• 1555

Mr. Suluk: I wish to pursue it just one last time. Perhaps I will give you a specific example. We have a small airline based in northern Manitoba that operates into the Keewatin region. The whole region only has about 5,000 or so of population. Since their rates are quite too high for the ordinary population, a fledgling airline that used to be the Interior Central Airlines

[Translation]

M. O'Brien: Effectivement, mais on pourrait également baser la formule sur un chiffre d'affaire, ce qui réglerait le problème.

M. Taylor: Je vous remercie.

Le président: Merci monsieur Taylor. Je voudrais remercier les députés de leur collaboration, mais également leur demander leur indulgence en me permettant de donner la parole à M. Suluk pour poser une question étant donné qu'il vient du Nord et que le Nord a été mentionné plusieurs fois par M. O'Brien. M. Suluk voudrait poser une toute petite question et dire quelques mots et puisque M. Angus a brillamment réussi à limiter son intervention à une minute, nous sommes presque dans les temps.

M. Suluk: Merci monsieur le président. Peut-être est-il utile de protéger les lignes et les dessertes pour les compagnies aériennes, mais ce n'est peut-être pas nécessairement aussi intéressant pour la population. Je me demande si la raison pour laquelle les petites compagnies aériennes, celles qui desservent les régions isolées, où qu'elles soient d'ailleurs, dans le Nord ou ailleurs au Canada, les régions rurales par exemple, si la raison pour laquelle ces compagnies veulent garder la réglementation ou encore la protection de leurs lignes n'est pas précisément pour préserver leurs chiffres d'affaires. Mais est-ce nécessairement avantageux pour la population?

Si je dis cela, j'imagine que c'est parce qu'environ 80 p. 100 des gens qui se déplacent dans le Nord sont des gens d'affaires ou des fonctionnaires. En fait, ce sont les seuls qui peuvent se permettre de voyager par avion. Peut-être la situation est-elle différente. Mais je me demandais si ça ne serait pas précisément la raison, à moins que les circonstances ne soient pas les mêmes.

M. O'Brien: J'aimerais essayer de répondre à cette question. J'attire d'ailleurs l'attention du Comité sur l'expérience américaine car elle nous révèle que les régions éloignées sont souvent desservies par des compagnies aériennes locales. On constate qu'il s'agit souvent d'une compagnie aérienne locale, ou encore établie dans le nord, quand les États-Unis ont procédé à la déréglementation, ce genre de compagnie locale a dû fermer ses portes, évincé par une autre venant de loin. Fréquemment, on constate aussi que cette compagnie qui venait de loin perdait intérêt à desservir cette petite localité. En effet, les compagnies pensent en général qu'il y a beaucoup à gagner et elles sont déçues. Les appareils qu'elles utilisent sont trop gros et une fois que la compagnie locale a interrompu son service, voilà que sa remplaçante en fait autant ou bien le service est sporadique et les petites collectivités perdent ainsi les avantages dont elles avaient joui très longtemps. Tout cela pour vous dire que beaucoup de petits marchés ne peuvent pas s'accommoder de plus d'un transporteur.

M. Suluk: Je voudrais revenir à cela. Je voudrais y revenir une dernière fois. Je vais vous donner un exemple précis. Dans le nord du Manitoba, il y a une petite compagnie aérienne qui dessert la région de Keewatin. La population de toute cette région s'élève à 5,000 habitants environ. Étant donné que les tarifs sont beaucoup trop élevés pour la moyenne des gens, une

[Texte]

was taken over by what is called Nunasi Air, partly owned by the Inuit organization. They have a few old DC-3s and they started offering some charter fares, half of what the regular airline costs, and according to them, the majority or pretty well all of the people who booked on that were senior citizens. So I wonder if in situations like this, would you still think in the same way that these kinds of airlines should not be permitted to tap into other segments of the population perhaps?

Mr. O'Brien: I am just saying you have to be careful. In our own area, our charter rates are half what our regular service is. If we can fill a plane and know it is going, we will operate that plane for 50% of the regular flights. So it is very easy for someone to come in and do that, but it is maintaining service on a daily basis at loads that are 50% of load factors that is a costly business.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Suluk. And, Mr. O'Brien, I want to thank you very much. Your brief is part of the record and, as I say, I found it very interesting and it definitely found... We have heard some of the generality before and you have had the practical experience. So that is going to be interesting when we go behind closed doors. Thank you very, very much.

Mr. O'Brien: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine. Gentlemen, thank you very much. I will call the next witness we have before we go behind closed doors. It is United Parcel Service Canada Limited and I understand Mr. Smith, its President, is appearing along with Mr. Rapoport, its Vice-President.

Gentlemen, you have given us a brief, which we have, and you have also given us a summary of the brief. I have read it and our members have read it and know it is addressed to your business of delivery of parcel post and how you have grown. Of course, this is Freedom to Move, which is transportation, but you do mention in your brief about unfair competition, I gather, between the CN and Air Canada. If you want to give us your highlights, then perhaps we could throw it open to questions. We have read your brief and it is parcel post more than Freedom to Move, but I want you to direct the remarks, if you will, to the *Freedom to Move* document so we can zone in on our mandate, not necessarily your challenge. Although, if the transportation document affects your challenge in delivery of parcel post or parcels, that is where it is relevant.

Mr. Glenn C. Smith (President, United Parcel Service Canada Limited): Thank you, Mr. Chairman. My name is Glenn Smith. I am President of United Parcel Service Canada Limited and I would like to highlight some pertinent points in our brief with respect to trucking regulation.

UPS is a wholly-owned subsidiary of United Parcel Service Inc., which is headquartered in Greenwich, Connecticut. It is a private company. It is owned by more than 12,000 managers

[Traduction]

compagnie chancelante qui s'appelait autrefois *Interior Central Airlines* a été rachetée par la *Nunasi Air*, propriété en partie d'une organisation inuite. Avec quelques vieux DC-3, la compagnie a offert des tarifs *charter*, c'est-à-dire la moitié du tarif régulier, et on me dit que la majorité des usagers étaient des personnes âgées. Je me demande donc si dans des cas semblables, vous maintenez que ce genre de compagnie ne devrait pas avoir accès au marché et servir d'autres groupes peut-être?

M. O'Brien: Je vous dis tout simplement qu'il faut être prudent. Dans notre propre région, nos tarifs *charter* représentent la moitié du tarif régulier. Si nous pouvons vendre toutes les places sur un vol, nous pouvons nous permettre de demander 50 p. 100 du prix normal. N'importe qui peut le faire très facilement mais ce qui est coûteux c'est d'offrir un service quotidien en ne vendant que la moitié des places disponibles.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Suluk. Monsieur O'Brien, je tiens à vous remercier. Votre mémoire a été versé au compte rendu. Il est très intéressant et... Des témoins nous ont exposé la théorie et voilà que vous nous avez apporté l'expérience pratique. Nous allons certainement en faire bon usage quand nous rédigerons notre rapport. Merci beaucoup.

M. O'Brien: Merci, monsieur le président.

Le président: Très bien. Messieurs, merci beaucoup. Je demanderai aux prochains témoins de s'approcher et ensuite nous siégerons à huis clos. M. Smith, président de la société et M. Rapoport, vice-président, représentent la *United Parcel Service Canada Limited*.

Messieurs, vous nous avez envoyé votre mémoire, et nous l'avons reçu. Vous nous avez aussi fait parvenir un résumé de ce mémoire. Je l'ai lu et les autres membres du Comité en ont fait autant. Vous expliquez comment votre entreprise de livraison de colis a prospéré. Bien sûr, nous étudions ici le document *Aller sans entraves* qui traite de questions de transport mais je pense que dans votre mémoire vous faites allusion à la concurrence déloyale du CN et d'Air Canada. Si vous voulez bien faire ressortir les points saillants de votre mémoire, nous pourrions vous poser des questions. J'ai lu votre mémoire et vous parlez surtout de la livraison de colis plutôt que d'*Aller sans entraves*, et je vous demanderai d'aborder surtout les questions qui traitent de ce livre blanc, qui relève de notre mandat, même si ce n'est pas nécessairement votre principale préoccupation. Votre intervention est tout à fait pertinente dans la mesure où ce document portant sur le transport touche votre entreprise de livraison de colis.

M. Glenn C. Smith (président, United Parcel Service Canada Limited): Merci, monsieur le président. Je m'appelle Glenn Smith. Je suis le président de la *United Parcel Service Canada Limited* et j'aimerais signaler les points importants de votre mémoire en ce qui a trait à la réglementation du transport routier.

L'UPS est une filiale à 100 p. 100 de la *United Parcel Service Inc.*, dont le siège social se trouve à Greenwich au Connecticut. Il s'agit d'une société privée. Ses actionnaires

[Text]

and supervisors. It is owned by its managers and managed by its owners.

We are a specialist in the delivery of small parcels. There is no address within our licensed operating areas that is reachable by road that we will not serve. For example, UPS is the only small parcel carrier that serves most northern communities in Ontario on a regular basis with complete door to door coverage. We employ more than 1,100 Canadians at 32 locations, and our automotive fleet consists of 520 vehicles.

• 1600

Although we commenced our operations in 1974, it was not until 1981 that we were licensed by the Ontario Ministry of Transportation and Communication. In 1984 we delivered more than 8.4 million packages in Canada. We expect to exceed 10 million this year.

We are a specialist in the delivery of small parcels, which distinguishes us from couriers and messengers. We are not freight carriers. Everyone using UPS service pays the same price per package.

It is our submission that the federal Minister of Transport's views on the need for revised transportation regulation in Canada, if translated into federal legislation, will give Canadian shippers and receivers a greater variety in quality of package delivery services in every region of this country. However, it seems natural for some members of an industry who have enjoyed the protection of government regulation to resist a more competitive environment. But that resistance has proven to be irrational and completely unfounded.

For example, United Parcel Service was forced into a long and very expensive proceeding for the right to offer low-cost, prompt, dependable parcel delivery service using the public highways of Ontario. Over a four-year period we were obliged to appear before the Ontario Highway Transport Board in two expensive hearings; one which was the longest and most costly since the board was created in 1954. It was necessary to defend complex legal attacks in the Ontario Supreme Court on three occasions.

All of this was in the interest of obtaining permission to substitute trucks for exempt automobiles on the public highways of Ontario so that we could expand a unique low-cost parcel delivery service to the Ontario public. In the end we were awarded our licences, and, as a result, the industry was introduced for the first time to real competition in the important small parcel service sector. It is satisfying to note now, five years after Ontario issued UPS its intra and extra authorities, that competition resulting from our licensing has improved employment opportunities in the industry. In addition, lower parcel delivery costs prevail in every region of the province, benefiting small and large business shippers and consumers alike.

[Translation]

ont les quelque 12,000 cadres et agents de maîtrise de la compagnie, qui en sont propriétaires.

Nous nous spécialisons dans la livraison des petits colis. Dans la région pour laquelle nous détenons un permis, nous livrons à toutes les adresses qui sont accessibles par route. Par exemple, l'UPS est le seul transporteur de petits colis qui dessert les localités septentrionales de l'Ontario de façon régulière avec livraison à domicile. Nous employons plus de 1,100 Canadiens dans 32 bureaux, et notre parc automobile comporte 520 véhicules.

Même si nos activités remontent à 1974, nous n'avons obtenu notre permis du ministère ontarien des Transports et des Communications qu'en 1981. En 1984, nous avons livré plus de 8,4 millions de colis au Canada. Cette année, nous nous attendons à en livrer plus de 10 millions.

Nous nous spécialisons dans la livraison de petits colis, ce qui nous distingue des messageries et des messagers. Nous ne transportons pas de marchandises. Tous nos clients payent le même tarif par colis.

Nous pensons que si le point de vue du ministre fédéral des Transports sur l'opportunité de revoir la réglementation des transports est concrétisé dans une loi fédérale, les expéditeurs et les destinataires canadiens vont pouvoir compter sur une gamme plus variée de services en ce qui concerne la livraison de colis dans chaque région du pays. Néanmoins, tout naturellement, certains participants à ce secteur qui ont joui de la protection de la réglementation gouvernementale voudront s'opposer à une concurrence plus serrée. Cette opposition se révèle illogique et tout à fait injustifiée.

Par exemple, la *United Parcel Service* a été forcée d'entreprendre de longues démarches coûteuses pour obtenir le droit d'offrir un service de livraison de colis fiable, rapide et à bon marché qui exigeait l'utilisation du réseau routier ontarien. En l'espace de quatre années, nous avons été obligés de comparaître devant la Commission ontarienne du transport routier à l'occasion de deux audiences qui nous ont coûté très cher. L'une de ces audiences est la plus longue et la plus coûteuse de toute l'histoire de la Commission, créée en 1954. À trois reprises, nous avons été obligés de nous défendre dans des affaires fort complexes devant la Cour suprême de l'Ontario.

Si nous avons dû faire tout cela, c'était pour obtenir la permission de remplacer par des camions les automobiles que nous utilisions sur les routes ontariennes dans le but de donner de l'expansion en Ontario à notre service inégalé de livraison à bon marché. En fin de compte, nous avons obtenu nos permis, ce qui a signifié que le secteur connaissait pour la première fois un concurrent réel dans la livraison des petits colis. Nous constatons avec satisfaction que, cinq ans après que l'Ontario a octroyé à l'UPS des permis pour circuler à l'intérieur de la province et en sortir, la concurrence découlant de notre présence a multiplié les emplois dans le secteur. En outre, dans chaque région de la province, les coûts de livraison des petits colis ont diminué, et ce sont les petites comme les grandes entreprises de même que les consommateurs qui en profitent.

[Texte]

It is unfortunate that the full benefits to Ontario shippers and receivers could not have been delivered five years earlier. There are several significant issues surrounding trucking regulation in general as it applies to small parcels, but there are only a few that I would like to discuss specifically. The most important is regulation that allows for the restriction of entry into the marketplace.

As this committee is aware, the federal government has chosen the provincial boards to exercise its exclusive powers regarding extra-provincial trucking. The provinces, by and large, have been regulating the entry of competitors into the public commercial vehicle sectors using subjective tests such as public necessity and convenience. The burden heretofore has been on the applicant to show the services provided by existing carriers are inadequate, unsatisfactory, or show that licensed carriers are unable or unwilling to provide the required service.

Today there is much talk about removing the test of public necessity and convenience and replacing it with a simple fitness test. This would appear at first glance to remove any concerns that a would-be applicant might have regarding trucking regulation in Canada. However, it is not a simple fitness test that faces an applicant.

The market test allows an applicant or a licensed carrier to force an applicant into a long expensive hearing process if there is a belief that an already licensed carrier will be adversely affected by competition from the applicant. If the market test is approved by federal or provincial legislators, the opportunity for the development of a viable and competitive transportation system will once more be sacrificed on the altar of protectionism.

If the federal government entered into this process of revising transportation regulation with the idea that easier entry into the marketplace is desirable, then the market test must be rejected. Otherwise, nothing is changed.

• 1605

Existing licensed carriers, fearing new competition, will use the Market Test to delay unduly any serious competitor from entering the market. They will do so at great expense to themselves, to the applicant and ultimately to the shipping and receiving public.

In fact, there are just a few constructive elements in the current proposed regulatory procedures, one being the judicious intervention of the Combines Investigation Unit of the Department of Consumer and Corporate Affairs in application hearings. We support the expansion of their active role in these cases. Many carriers are predisposed to interfere with the introduction of new competitors through the regulatory process. Both current and proposed legislation allows for continued interference, and for the record, United Parcel Service does not protest competition in any form.

[Traduction]

C'est dommage que tous ces avantages dont profitent actuellement les expéditeurs et les destinataires ontariens n'aient pas pu être offerts cinq ans plus tôt. Il y a plusieurs enjeux importants dans le domaine de la réglementation du transport de petits colis par camion, mais je me limiterai à en discuter quelques-uns dont le principal, c'est-à-dire la réglementation visant à restreindre l'entrée sur le marché.

Comme les membres du Comité le savent, le gouvernement fédéral a choisi de confier aux commissions provinciales l'autorité exclusive du transport par camion à l'extérieur de la province. En général, les provinces ont réglementé l'entrée des concurrents sur le marché du transport motorisé commercial à partir de critère comme la nécessité et la commodité. Jusqu'à maintenant, il incombait aux demandeurs de permis de démontrer que les services offerts par les transporteurs existants étaient insuffisants, insatisfaisants, et de démontrer par ailleurs que les transporteurs existants, détenteurs de permis, étaient incapables ou peu disposés à offrir le service demandé.

Désormais, il est question de supprimer ce critère de nécessité et la commodité pour le remplacer par le simple critère des conditions matérielles. À première vue, cela pourrait apaiser les inquiétudes concernant la réglementation que pourraient avoir les éventuels participants de ce secteur. Toutefois, ce n'est pas tout.

Le critère du marché permet à un demandeur ou à un détenteur de permis de forcer la tenue d'audiences selon un processus long et coûteux si on estime que la concurrence éventuelle pourrait nuire à quelqu'un qui est déjà dans le secteur. Si les législateurs fédéraux et provinciaux approuvent ces critères du marché, l'occasion de donner de l'expansion à un réseau de transport rentable et compétitif sera une fois de plus sacrifiée sur l'autel du protectionnisme.

Ce critère du marché doit être absolument rejeté si tant est que le gouvernement fédéral veut revoir la réglementation en matière de transport sous prétexte qu'il estime souhaitable d'ouvrir le marché.

Les participants actuels, de crainte d'être concurrencés, auront recours au critère du marché pour retarder indûment l'entrée de tout concurrent potentiel. Cela leur coûtera très cher, de même qu'aux demandeurs de permis et en fin de compte, ce sont les expéditeurs et les destinataires qui en feront les frais.

En fait, il n'y a que quelques éléments positifs dans le projet actuel de procédure de réglementation, à savoir l'intervention judicieuse du service des enquêtes sur les coalitions du ministère de la Consommation et des Corporations, qui prévoit des audiences. Dans ce cas-là, nous voyons d'un très bon oeil le développement du rôle de ce service. Nombre de transporteurs choisissent d'emblée d'entraver la venue de nouveaux concurrents et pour cela, ils tablent sur la réglementation. La loi actuelle, comme le projet de loi, prévoit une intervention constante, et je tiens à souligner que la *United Parcel Service* ne s'oppose absolument pas à la concurrence, loin de là.

[Text]

We believe the public is the beneficiary of having a variety of small parcel services available. Not only is there a wider choice of service and rates available, but the competition keeps management at each of these services on its toes. Competition compels us to strive to improve productivity in order to reduce our operating costs and to hold our rates at a competitive level. Competition inspires us to maintain the highest possible standards of service to our customers.

As a competitor of Canada Post, UPS does have a strong interest in Canada Post's operation under its mandate. It is our view that Canada Post must be required to recover its costs in each of its competitive services, without any subsidy from its monopoly revenue. The government should insist upon accurate costing as the foundation of the postal rates setting process to ensure that each class of mail recover its true costs, except in rare cases, for example, where the blind might be involved.

We know Canada Post is not financially self-sufficient. It receives healthy annual subsidies from the government, and in the first three years of the corporation's existence, it received \$746 million. Because of the dominant position of first-class mail in the post office, an increase of only 1¢ in postage for first-class mail will provide a subsidy of 88¢ for every piece of fourth-class mail handled by Canada Post. That amounts to a subsidy of nearly 30% on each parcel handled. You can understand our concern. It is obvious that firms operating in the private sector would find it extremely difficult to compete with a Crown corporation and stay in business.

There is no objection to fair competition from Canada Post, Air Canada or Canadian National, or from any private sector company, as long as the same regulatory principles apply to all. However, the same principles do not apply to all. Only a small segment of private sector parcel carriers are blocked from entry into the market-place by prolonged and costly hearings in the provinces.

Ironically, the current regulatory system does not cover all private sector carriers. Many parcel carriers face no regulatory machinery pertaining to parcel delivery whatsoever. For example, buses, taxi cabs, municipal or local cartage companies, bicycle or messenger services and private vehicles enjoy the same exemption from trucking regulation as the federal government does.

To put all competitors on a fair footing, it would be appropriate to allow vehicles engaged exclusively in the carrying of parcels of a maximum weight of 100 pounds, with each parcel charged for and considered as a distinct shipment, to be exempt from the restricted entry regulation. This has been the case in the United States since 1980, and it could just as easily happen here. This could be accomplished under the Motor Vehicle Transport Act, Section 5, by Order in Council,

[Translation]

Nous pensons qu'il y va de l'intérêt du public que d'offrir toute une gamme de services pour le transport des petits colis. En plus d'offrir des services variés à des taux variés, la concurrence permet de stimuler efficacement les gestionnaires. En effet, la concurrence nous force à améliorer notre productivité afin de réduire nos coûts d'exploitation tout en maintenant des tarifs compétitifs. La concurrence nous incite à offrir la plus grande qualité de services possible à nos clients.

En tant que concurrent de la Société canadienne des postes, l'UPS s'intéresse vivement aux services assurés par la Société dans le cadre de son mandat. Nous estimons que Postes Canada doit être forcée de rentrer dans ses frais pour ce qui est de tous les services compétitifs qu'elle assure, et qu'il lui soit interdit de puiser dans ses recettes de monopole pour subventionner ces derniers. Le gouvernement devrait exiger que la Société des postes établisse ses tarifs postaux à partir d'un calcul précis de ses coûts permettant ainsi d'expédier chaque classe de courrier avec recouvrement de coûts, à de rares exceptions près, par exemple, dans le cas des aveugles.

Nous savons que la Société canadienne des postes n'est pas autonome financièrement. Chaque année, elle reçoit d'importantes subventions de la part du gouvernement car elle a reçu 746 millions de dollars au cours de ses trois premières années d'existence. Étant donné la position très solide du courrier de première classe, une augmentation de 1 cent du tarif postal pour ce courrier se traduit par une subvention de 88 cents pour chaque pièce de courrier de quatrième classe acheminé par Postes Canada. Il s'agit donc d'une subvention de 30 p. 100 pour chaque colis transporté. Par conséquent, vous comprenez notre inquiétude. Il est évident que les entreprises du secteur privé trouvent très difficile de concurrencer une société de la Couronne et de se maintenir à flot.

Nous ne voyons pas d'inconvénients à une concurrence loyale de la part de Postes Canada, d'Air Canada ou du CN, ou encore de toute autre compagnie privée, tant et aussi longtemps que les mêmes principes de réglementation s'appliquent à tous. Toutefois, les mêmes principes ne s'appliquent pas à tous. Quelques-uns des transporteurs de colis du secteur privé se voient refusée l'entrée sur le marché en raison d'audiences longues et coûteuses devant les autorités provinciales.

L'ironie du sort fait que le régime réglementaire actuel ne touche pas tous les transporteurs du secteur privé. Nombre de transporteurs de colis échappent au filet réglementaire concernant la livraison de colis. Par exemple, les autobus, les taxis, les compagnies de transport municipales et locales, les services de messagerie utilisant les bicyclettes ou les véhicules privés, jouissent de la même exemption que le gouvernement fédéral.

Pour placer tous les concurrents sur un pied d'égalité, il conviendrait de permettre aux véhicules qui transportent exclusivement des colis d'un poids maximum de 100 livres, chaque colis étant tarifé et considéré comme un envoi distinct, d'échapper à la réglementation restreignant l'entrée. Depuis 1980, c'est le cas aux États-Unis, et on pourrait très bien en faire autant ici. On pourrait très bien le faire par décret du conseil, en vertu de l'article 5 de la Loi sur le transport par

[Texte]

then by the CTC by their order under the National Transportation Act.

As a direct result of the Motor Carrier Act of 1980 in the United States, service to remote areas in that country has improved. This fact should be of considerable interest to Canadian regulators who have for decades been concerned about the lack of adequate and affordable parcel delivery services to and from mines, tourist and lumber camps, reserves, and farms in this country's remote areas. In a recent United States Department of Transport Motor Carrier Act follow-up were several startling and encouraging findings that reinforced the UPS recommendation for relaxed entry into the market-place. The study found there was a net gain of carriers serving rural areas. This finding contradicts the thesis that carriers would abandon service.

• 1610

Freight rates in rural areas are generally increasing only slightly, or even declining for some, despite the overall increase and demand for trucking services nation-wide.

Before United Parcel Service Canada Ltd. was licensed to operate in Ontario, there was no regular, affordable small parcel service in most northern Ontario communities. Today virtually every community is served by UPS with prompt and courteous door-to-door service at costs competitive with those of Canada Post.

For six years in Ontario UPS was vigorously opposed by its competitors in proceedings before municipal and provincial regulatory tribunals and in the courts. In the five years since our application was approved by the Ontario Highway Transport Board, competition has increased; service has improved substantially, particularly to the most remote regions of the province; average prices are well below the norm of five years ago; our competitors are flourishing; and UPS is profitable and in a position to expand.

As for the commitment and ability of UPS to offer a reliable low-cost service to remote regions of the United States, the Interstate Commerce Commission found

It is abundantly clear that UPS is providing the public with a broad service, designed to meet the public needs, that is far superior to that of parcel post or any other carrier . . . at a comparable, and oftentimes lower cost.

One is impressed by the fact that every effort by protestants to find a pair of points at the most remote areas possible, which the applicant would decline to serve, resulted in

[Traduction]

véhicules moteur ou encore par une ordonnance de la CCT, en vertu de la Loi nationale sur les transports.

Le service dans les régions éloignées des États-Unis s'est grandement amélioré après l'adoption en 1980 de la *Motor Carrier Act*. Ce fait intéressera considérablement les responsables de la réglementation au Canada qui depuis des dizaines d'années s'inquiète de l'absence d'un service de livraison des colis à un prix abordable dans les régions minières, dans les camps de touristes et de bûcherons, dans les réserves, dans les régions agricoles éloignées du pays. Récemment, le ministère américain des Transports a fait une étude du suivi de la *Motor Carrier Act* afin de constater quels étaient les services de livraison dans les agglomérations rurales. On y trouve des conclusions étonnantes et encourageantes qui incident davantage l'UPS à recommander l'ouverture du marché. L'étude a prouvé qu'il y avait eu augmentation nette du nombre de transporteurs dans les régions rurales. Cette conclusion infirme l'argument voulant que les transporteurs auraient tendance à abandonner le service.

On constate qu'en général les tarifs de transport des marchandises dans les régions rurales subissent une légère augmentation, voire dans certains cas une baisse, malgré l'accroissement général de la demande dans le secteur du camionnage.

Avant que la *United Parcel Service Canada Ltd.* obtienne un permis d'exploitation en Ontario, il n'existait pas de service régulier et à prix abordable pour le transport des petits colis dans la plupart des localités du Nord de l'Ontario. Aujourd'hui, presque toutes les localités sont desservies par l'UPS et elles peuvent compter sur un service à domicile courtois et rapide, à des prix qui soutiennent la concurrence de la Société canadienne des postes.

Six années durant, les concurrents de l'UPS en Ontario se sont vigoureusement opposés à ce que notre compagnie comparaisse devant les tribunaux de réglementation municipaux et provinciaux et devant les instances judiciaires. Depuis que notre demande a été approuvée par la Commission ontarienne du transport routier, il y a cinq ans, la concurrence s'est intensifiée et le service s'est beaucoup amélioré, surtout dans les régions éloignées de la province. La moyenne de nos tarifs est inférieure à la norme d'il y a cinq ans. Nos concurrents prospèrent et l'UPS est une compagnie rentable, capable de se développer.

Pour ce qui est de l'engagement pris par l'UPS quant à sa capacité d'offrir des services fiables à bon marché dans les régions éloignées des États-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a conclu ceci:

Il est évident que l'UPS offre au public toute une gamme de services, répondant à ses besoins, et ces services sont bien supérieurs au service postal ou au service offert par d'autres transporteurs, et cela à des tarifs comparables et souvent inférieurs.

Il est impressionnant de constater que malgré tous les efforts pour le démontrer, on n'a pas pu trouver deux endroits dans les régions les plus éloignées où le demandeur aurait refusé

[Text]

complete failure. Applicant showed it was clearly ready, willing and able to provide service to the fullest extent of its authority. At no time did the protestants succeed in showing a single service deficiency on the part of the applicant.

With those remarks the Interstate Commerce Commission granted United Parcel Service authority to serve all 48 continental United States.

Canada and Canadian shippers and receivers have gained considerably from the presence of UPS in other areas as well. For example, more than 1,100 Canadians have jobs with good pay and benefits. Our annual payroll is now up to \$20 million. Canadian managers and supervisors are receiving company stock and dividends through the Managers Incentive Plan. A majority of the company's board of directors are Canadians.

Finally, it must be noted that a carrier of small parcels operating a comprehensive service to virtually every address in the province has a productive and long-term working relationship with every shipping and receiving customer in every community. More than almost any other kind of business, ours is one that must integrate itself completely with customers at every crossroads in every county, region, and district of the province. The fact that the company's parent was founded in the United States pales into insignificance in these circumstances.

In conclusion, we believe it is in the purview of this government to grant UPS a broad operating authority to serve the vast majority of Canadian communities. UPS will welcome the opportunity to serve broad geographic areas throughout Canada, as demonstrated in Ontario, if given the privilege. However, the current and proposed federal and provincial regulations in each of the provinces permit our competitors to frustrate our attempts to expand our services beyond Ontario to the rest of Canada. We are asking that you recommend to the Minister of Transportation and to your House of Commons colleagues that market entry restrictions be removed for single piece shipments under 100 pounds where the vehicle carries only such shipments.

Thank you, Mr. Chairman. I am normally used to a little faster delivery. I apologize for the few extra minutes.

The Chairman: You did skip over parts of the earlier brief. I started to follow your summary. I am glad you skipped over parts of it, but what you had to say was interesting. Fundamentally—and I think you understand—in terms of *Freedom to Move*, as I mentioned in my opening remarks, the recommendation you want us to do is, as far as I can see—later on we can discuss it—maybe a little beyond our ambit. I found it very interesting. What I did find very interesting was the philosophy of the lack of regulation in effecting the Ontario situation and more competition. There was not a drop in service. There were more competitors and the other things which we have heard in terms of the transportation elements that we are considering. So I think that was most relevant for our present study. I understand your thrust about the 100-pound recommendation, which really is a little beyond the

[Translation]

d'offrir ces services. Le demandeur avait montré à l'évidence qu'il était prêt, apte et disposé à offrir tous les services qui lui étaient autorisés. Jamais, les opposants n'ont réussi à démontrer une seule lacune de la part du demandeur.

C'est en ces termes que l'*Interstate Commerce Commission* a donné à la *United Parcel Service* la permission de desservir les 48 États continentaux des États-Unis.

Le Canada et les expéditeurs et destinataires canadiens ont beaucoup gagné par la présence de l'UPS à d'autres égards également. Par exemple, 1,100 Canadiens ont des emplois bien rémunérés et avec de bons avantages sociaux. Notre masse salariale annuelle s'élève actuellement à 20 millions de dollars. Les cadres et les agents de maîtrise canadiens reçoivent des actions et des dividendes de la société au titre d'un régime d'encouragement des cadres. La majorité des membres du conseil d'administration de la société sont Canadiens.

En terminant, il importe de faire remarquer qu'un transporteur de petits colis offrant un service complet vers toutes les destinations de la province établit des rapports de travail productifs et solides avec chaque expéditeur et destinataire dans chacune des collectivités. Plus que toute autre genre d'entreprise, notre entreprise doit s'adapter complètement à ses clients de chaque comté, région, district de la province. Le fait que la société mère ait été fondée aux États-Unis importe peu dans ces conditions.

En conclusion, nous pensons qu'il incombe à ce gouvernement-ci de donner à l'UPS un permis global pour desservir la vaste majorité des agglomérations canadiennes. L'UPS souhaite vivement desservir de vastes régions du Canada, de la même façon qu'elle l'a fait en Ontario. Toutefois, les règlements actuels et proposés, aux paliers fédéral et provincial, permettent à nos concurrents de contrecarrer nos efforts pour étendre notre service aux autres provinces canadiennes. Nous vous demandons de recommander au ministre des Transports et à vos collègues à la Chambre des communes de supprimer les restrictions d'entrée sur le marché pour ce qui est des envois individuels jusqu'à 100 livres quand le véhicule utilisé ne transporte que des marchandises.

Merci, monsieur le président. D'habitude, je lis beaucoup plus vite. Excusez-moi d'avoir pris quelques minutes supplémentaires.

Le président: Vous avez laissé de côté certains paragraphes de votre mémoire. Je croyais que vous alliez lire votre résumé. Je suis content que vous n'ayez pas lu la totalité de votre mémoire et ce que vous avez dit est intéressant. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous étudions *Aller sans entraves* et je pense que vous comprendrez que la recommandation que vous nous faites, et nous pourrions en parler tout à l'heure, n'est peut-être pas de notre ressort. Ce que vous avez dit est fort intéressant. En l'occurrence, les conséquences de l'absence de réglementation sur la situation ontarienne et sur la situation de concurrence. Vous avez dit qu'il n'y a pas eu de déclin dans le service et que plus de concurrents sont entrés sur le marché. J'ai aussi trouvé intéressant ce que vous avez dit du point de vue du transport, sujet que nous étudions en propre. Ce que vous avez dit est donc fort intéressant pour notre étude en cours. Je

[Texte]

mandate of *Freedom to Move*, but it certainly has informed us. Sometimes this committee get the Post Office before it, and that will make it even more relevant.

• 1615

Mr. Smith: I think in the memorandum of understanding that was signed there is a provision for the First Ministers to exempt classes of commodities and services from entry regulation. I believe that is a part of the *Freedom to Move*. And I would say that under that section we are requesting that small packages under 100 pounds be added to that list of commodities or services.

The Chairman: We will have our staff look at that, Mr. Smith.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Smith, welcome. I appreciate your presentation. I would like to extend another welcome to Max Rapoport. He was the counsel to a select committee of the Ontario Legislature back in 1976-1977 which studied trucking in the province of Ontario. I was a member of that committee, and Max was our legal adviser. It is really good to see you again. Some members may have noticed in the weeks when we have been on the road that I have been wearing a certain tie pin in the shape of a truck. That was a gift from our counsel. I would just like to let you know that I still have it and I still wear it with pride.

Mr. Max Rapoport, Q.C. (Vice-President, United Parcel Service Canada Ltd.): I have lost mine.

Mr. Angus: I want to ask two questions; things that really were not dealt with in your brief.

We have spent a lot of time in this committee talking about confidential contracts, thinking in terms of the large shippers, the railways, having the ability to strike private deals. I am wondering whether your company would be in a position either to take advantage of those confidential contracts or would be adversely affected in any way by your competitors taking advantage of those opportunities.

Mr. Smith: I served on the rates committee for the Ontario reregulation effort, if you like, and that was a hot topic of debate. We do not have any confidential contracts, nor do we have any discounted rates. It is very similar to parcel post; there is a single tariff published on a single page.

I personally am opposed to confidential rates, because I think when you close the doors, or when you have something confidential, it gives the appearance of something that is maybe not quite kosher. We believe in having our rates straight up forward. Anybody can look at them; anybody can make the comparisons, including shipper and receiver. I do not

[Traduction]

comprends ce que vous nous dites à propos des colis de 100 livres, mais on ne peut pas dire que cela fasse partie du mandat qui nous est confié au titre de *Aller sans entraves*. Néanmoins, nous sommes renseignés sur la question et quand le Comité invitera les représentants de la Société canadienne des postes à comparaître, votre déposition nous sera d'autant plus utile.

M. Smith: Je pense que le protocole d'entente qui a été signé par les premiers ministres prévoit l'exemption de certaines catégories de denrées et de services qui échapperaient dès lors au règlement d'entrée. Si je ne m'abuse, tout cela fait partie du Livre blanc. À ce titre, nous demandons que les petits colis d'un poids inférieur à 100 livres soient ajoutés à la liste des denrées et services exemptés.

Le président: Notre personnel va étudier la question, monsieur Smith.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Smith, bienvenue. Je vous remercie de votre exposé. Je voudrais également souhaiter la bienvenue à Max Rapoport. Quand un petit comité de l'Assemblée législative ontarienne a été formé en 1976-1977, pour étudier la situation du camionnage en Ontario, M. Rapoport en était le conseiller. Pour ma part, je faisais partie du comité alors que Max était notre conseiller juridique. Je suis content de vous revoir. Certains députés ont peut-être remarqué que ces dernières semaines, en voyage, je portais une épingle en forme de camion. C'est le conseiller juridique du comité d'alors qui m'en avait fait cadeau et je voudrais qu'il sache que je l'ai encore et que je la porte encore fièrement.

M. Max Rapoport, c.r. (vice-président, United Parcel Service Canada Ltd.): Quant à moi, j'ai perdu la mienne.

M. Angus: Je voudrais vous poser deux questions. Il s'agit de deux domaines dont vous ne traitez pas vraiment dans votre exposé.

Nous avons beaucoup parlé des contrats confidentiels en vertu desquels de gros expéditeurs et des compagnies ferroviaires concluent des marchés privés. Je me demandais si votre compagnie serait en mesure de tirer parti de ce genre de contrats confidentiels ou encore, si vous trouveriez nuisible que vos concurrents concluent de telles ententes.

M. Smith: J'ai siégé au comité sur les tarifs quand l'Ontario a essayé d'établir une nouvelle réglementation et à l'époque, c'était un sujet chaudement débattu. Nous n'avons pas recours aux contrats confidentiels et nous n'offrons pas de rabais. Nos tarifs sont semblables à ceux de la Poste et il n'y a qu'un seul tarif qui est publié.

Personnellement, je suis contre les contrats confidentiels, car tout ce qui se fait à huis clos, tout ce qui est confidentiel, prend une allure qui souvent n'est pas cachère. Nous croyons fermement qu'il importe d'annoncer nos tarifs pour que tout le monde puisse en prendre connaissance, faire des comparaisons, qu'ils soient expéditeurs ou destinataires. Je ne vois pas ce que

[Text]

really see how we would gain either for or against confidentiality of the rates. We would be opposed to it, but that is our own preference.

Mr. Angus: In the manner in which you strike your rates, is there a certain amount of cross-subsidization built in? In other words, on a per-pound-mile basis to go from Toronto to Thunder Bay, say, is there a subsidy from Toronto to Ottawa, the more lucrative runs?

Mr. Smith: The real distinction between a small parcel carrier and a freight line is that we do no costing on line basis or route basis. We average our costs over wide areas—zones, as we call them. We will take an average of expense and then we will develop our rates to cover those expenses. So inherent in that is cross-subsidization throughout.

But when you take 100 small packages coming from an area—take the municipality of Kitchener-Waterloo—that might be scattered over the whole area, the theory of the small package operation is to consolidate those shipments at every point you can and put them into one trailer. So when you move a trailer from Cambridge to Toronto, the cost of that line move is then shared over 100 packages, or in the case of a full trailer, 2,000 packages.

We never develop a cost on a straight line move; it is just on the broad area. And we take the bitter with the sweet. Some people can argue, and I do occasionally, that it probably costs more to deliver packages in downtown Toronto than it does in a Peterborough or a Kenora once you distribute the line haul. That is because of congestion and several other things.

Mr. Angus: A final question. You make reference in your brief to freedom to enter the marketplace. Should there be controls on freedom to exit?

Mr. Smith: I do not see how you could have freedom to exit. I think that is anybody's choice at any time to get out.

• 1620

My feeling is that in the marketplace if somebody exits a market, generally there is somebody there to fill that void if there is in fact something to be gained from it. If somebody decides for some reason that they are not competitive enough to continue in a market, then they are going to be forced to withdraw.

Mr. Angus: What happens, though, if you are the only one? It may not be a fair question in terms of the kind of service you provide, because there is always the Canada Post option. But if you are the only one that is providing service and you decide, for whatever reason, that it is no longer appropriate for your company to service that community, should there be some mechanism you would have to go through just in terms of giving advance notice?

[Translation]

nous pourrions gagner de plus si les tarifs étaient confidentiels. Pour ma part, je suis contre mais c'est une préférence propre à notre compagnie.

M. Angus: Dans la façon dont vous établissez vos barèmes tarifaires, y a-t-il interfinancement automatique? En d'autres termes, pour ce qui est du tarif entre Toronto et Thunder Bay, fondé sur le poids et la distance à parcourir, se trouve-t-il une subvention provenant de ce que vous obtenez entre Toronto et Ottawa, parcours plus lucratif?

M. Smith: Ce qui différencie les transporteurs de petits colis et les transporteurs de marchandises est le fait que nous n'établissons pas nos coûts suivant les parcours. Nos coûts sont le résultat d'une moyenne calculée sur de vastes régions, ce que nous appelons des zones. Nous calculons les dépenses moyennes et à partir de cela nous fixons les tarifs pour couvrir nos dépenses. On peut donc dire qu'il y a vraiment interfinancement intégré.

Prenez le cas de 100 petits colis, provenant d'une région donnée, la municipalité et les environs de Kitchener-Waterloo. En théorie, on essaiera avant tout de réunir ces petits colis en un point donné pour en faire un seul chargement. La cargaison est expédiée de Cambridge à Toronto, et c'est ainsi que le coût de ce parcours est répercuté sur les 100 colis, et dans le cas où le véhicule est chargé à pleine capacité, sur 2,000 colis.

Nous n'établissons jamais le coût d'un seul parcours et nous ne le faisons que sur une région assez étendue. Cela comporte des avantages et des inconvénients. Certains prétendent, et je le fais à l'occasion, qu'il en coûte peut-être davantage de livrer des colis au centre ville de Toronto qu'à Peterborough ou à Kenora, à cause de la congestion et de nombreux autres facteurs.

M. Angus: Une dernière question. Dans votre mémoire, vous parlez de la liberté d'entrer sur le marché. Est-ce que vous pensez qu'on devrait réglementer la sortie?

M. Smith: Je ne sais pas comment vous pourriez le faire. Je pense que chacun est libre de quitter le marché quand il le veut.

J'ai la nette impression que quand quelqu'un quitte le marché, il trouve un remplaçant immédiatement si tant est que c'est lucratif. Si quelqu'un décide pour une raison quelconque qu'il n'arrive pas à relever le défi de la concurrence, il se voit forcé de se retirer.

M. Angus: Que se passe-t-il en cas de monopole? La question n'est peut-être pas très juste étant donné le service que vous assurez, car il y a toujours possibilité de recours à la Société canadienne des postes. Mais si vous avez le monopole et que vous décidez, pour une raison quelconque, de cesser d'assurer le service dans une localité donnée, devrait-il exister un mécanisme quelconque, ne serait-ce que pour donner un préavis?

[Texte]

Mr. Smith: To answer that in a different way, I think if you appear before a regulatory tribunal and put on a case that says we promise to do this and so, and at some point you decide it is not in your best interest to do part of that, then I would not object to having you come back before that regulatory tribunal and justify why you did that. Because maybe if you are going to withdraw from this area in this area, pull the whole thing back. . . .

Mr. Angus: I was thinking more in the context of freedom to enter, freedom to exit. Some people have suggested that we should place controls on the exit part while leaving the entry part wide open.

Mr. Smith: I personally would not object to it.

Mr. Rapoport: There has been such a regulation on the books in Ontario for 30 years, and it has never been effective. If a man wants to go, he goes. The regulatory people really do not care if he goes, because there is competition to take his place if competition is warranted.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I was very interested in your brief. I think you have set out one point very, very succinctly and very definitely, and that is the matter of entry. Actually, I think millions of dollars of investment have been thwarted in this country because highway traffic boards have refused to give permits to enter. People were willing to follow all the safety rules, provide all the money, get all the insurance necessary, but they could not get a certificate because some bureaucrats thought they should not get in there. I like the way you have set that out. You mentioned definitely the fact that you would like to expand into other provinces, but highway traffic boards or regulatory authorities will not let you do that.

Once we get into a freedom to move era, if the provinces refuse to give up their highway traffic boards and entries for interprovincial traffic, would you suggest that we would then take back that authority that properly belongs to the federal government?

Mr. Smith: Absolutely. We spent \$5 million in Ontario, and I am not in a position to do that in Quebec now or Manitoba. Even though somebody might say well why do you not go ahead and apply again, I am not ready to roll those dice.

Mr. Taylor: Thank you. That is all I had in mind.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. I think Mr. Taylor did summarize it well in terms of some of the philosophy of your business and how some of it can be transferred perhaps into the other forms of transport. It does touch some of the problems we have been dealing with and have to wrestle with and now have to try to put down on paper.

Mr. Smith: There is a big distinction between small package and transportation freight, and I am afraid most of what I have read in your proceedings have been relegated to your heavy-hauler freight industry.

[Traduction]

M. Smith: Je vais aborder votre question sous un angle différent. Si devant un tribunal de réglementation vous promettez d'assurer un service donné, et si après vous constatez que ce n'est pas intéressant, alors je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'on vous oblige à comparaître de nouveau devant le tribunal de réglementation pour lui donner des explications. En effet, en se retirant d'une région donnée, . . .

M. Angus: Ma question portait surtout sur la liberté d'entrer ou de partir. Certains ont proposé qu'on surveille les sorties tout en laissant l'entrée libre.

M. Smith: Pour ma part, je n'y vois pas d'inconvénients.

M. Rapoport: Il y a 30 ans qu'on envisage une telle réglementation en Ontario mais cela n'a jamais rien donné. Si quelqu'un veut quitter le marché, il le quitte. Les responsables de la réglementation ne s'en soucient guère, car si le marché en vaut la peine, on trouve toujours un concurrent.

M. Angus: Merci, messieurs. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Votre mémoire est fort intéressant. Vous y expliquez votre point de vue de façon concise notamment au sujet de l'entrée sur le marché. En fait, je pense qu'on a perdu des millions de dollars d'investissements au Canada parce que les commissions de circulation routière ont refusé des permis d'entrée. Les gens sont prêts à respecter toutes les règles de sécurité, à investir, à obtenir les garanties nécessaires, mais en fin de compte, ils n'arrivent pas à obtenir le permis parce que des fonctionnaires s'y opposent. J'aime la façon dont vous avez présenté les choses. Vous avez bien précisé que vous souhaitiez étendre vos services à d'autres provinces, mais que les commissions de circulation routière ou les autorités responsables vous le refusaient.

Quand nous pourrions aller sans entraves, si les provinces veulent à tout prix maintenir les commissions de circulation routière et empêcher la circulation interprovinciale, diriez-vous qu'il faudrait que le gouvernement fédéral assume de nouveau des pouvoirs qui lui appartiennent véritablement?

M. Smith: Tout à fait. Nous dépensons 5 millions de dollars en Ontario et nous n'avons pas la possibilité de le faire au Québec ou au Manitoba. On pourrait certainement me dire pourquoi ne pas réitérer votre demande mais je ne suis pas prêt à courir le risque.

M. Taylor: Merci. C'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Je pense que M. Taylor a bien résumé les principes de votre entreprise et la façon dont on pourrait peut-être les appliquer à d'autres secteurs du transport. Ces principes reprennent certains enjeux dont nous avons parlé, que nous avons tenté de démêler, et dont il nous faut maintenant parler dans notre rapport.

M. Smith: Il y a une différence essentielle entre le transport de petits colis et le transport de marchandises. Toutefois, la grande majorité de vos discussions, d'après ce que j'en ai lu, portait sur le transport par gros transporteurs.

[Text]

The Chairman: That is right.

Mr. Smith: And there is a whole different segment that needs a little different look than just the over-the-road freight carrier. I appreciate having the opportunity to explain that.

The Chairman: This is one of the reasons we wanted you to come along, and we are glad you got here. So thank you very, very much.

Mr. Smith: Thank you very much.

The Chairman: Fine, committee members. We will take a two-minute break as we clear the House and go in camera.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Pardon me, Mr. Angus, that is right.

Mr. Angus: Yesterday, when the International Association of Machinists and Aerospace Workers appeared before us, they made reference to some computer print-outs and offered to supply them to the committee. I would like to formally table them.

The Chairman: No problem, they are so tabled. You can circulate them if you want.

This meeting will now go in camera.

[Translation]

[Translation]

Le président: Vous avez raison.

M. Smith: Il y a pourtant tout un secteur qu'il faudrait étudier différemment du transport des marchandises. Je vous remercie de m'avoir donné la possibilité de vous fournir ces explications.

Le président: C'est pour cela que nous voulions vous entendre et nous sommes contents que vous ayez pu venir. Merci beaucoup.

M. Smith: Merci beaucoup.

Le président: Mesdames et messieurs, nous ferons une pause de deux minutes avant de siéger de nouveau à huis clos.

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Angus, allez-y.

M. Angus: Hier, nous avons entendu les représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'espace aérien. Ils ont fait allusion à des imprimés d'ordinateur et ils ont offert de les transmettre au Comité. Je voudrais les déposer officiellement.

Le président: Très bien, ils sont déposés. Vous pouvez les faire distribuer, si vous le voulez.

La séance se poursuivra maintenant à huis clos.

[Text]



**Book Tarif
rate des livres**

**K1A 0S9
OTTAWA**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

[Text]

The Chairman: That is right.

Mr. Smith: And there is a whole different segment that needs a little different look than just the over-the-road freight carrier. I appreciate having the opportunity to explain that.

The Chairman: This is one of the reasons we wanted you to come along, and we are glad you got here. So thank you very, very much.

Mr. Smith: Thank you very much.

The Chairman: Fine, committee members. We will take a two-minute break as we clear the House and go in camera.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Pardon me, Mr. Angus, that is right.

Mr. Angus: Yesterday, when the International Association of Machinists and Aerospace Workers appeared before us, they made reference to those computer print-outs and wanted to supply them to the committee. I would like to forward them.

The Chairman: The problem, they are so tabbed, they are difficult to handle if you want.

The Chairman: Will you be pleased to answer the question?

[Translation]

Le président: Tout va bien.

Mr. Smith: Il y a toute une autre section qui a besoin d'un aspect différent de celui du transporteur routier. J'apprécie de m'expliquer cela.

Le président: C'est une des raisons pour lesquelles nous voulions que vous veniez, et nous sommes heureux que vous soyez ici. Donc, merci beaucoup, beaucoup.

M. Smith: Merci beaucoup.

Le président: Très bien, membres du comité. Nous allons prendre une pause de deux minutes avant de passer en séance privée.

M. Angus: Monsieur le président, j'élève le drapeau.

Le président: Monsieur Angus, s'il vous plaît.

M. Angus: Hier, nous avons entendu les représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'espace aérien. Ils ont fait allusion à des imprimés d'ordinateur et ils ont offert de les transmettre au Comité. Je voudrais les déposer officiellement.

Le président: Très bien, ils sont déposés. Vous pouvez les leur donner, si vous le voulez.

Le président: Êtes-vous prêt à répondre à la question?

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Pulp and Paper Association:

Howard Hart, President;

T.J. Openshaw, Manager, Transportation and Distribution Section;

Don J. Wallace, Director, Transportation, Consolidated—Bathurst Inc., Vice-Chairman, Transportation Section;

Ellwood Dillman, Group Traffic Co-ordinator, Minas Basin Pulp and Power, Past Chairman, Transportation Section.

From Pem-Air Limited:

Delbert A. O'Brien, President.

From United Parcel Ltd.:

Glenn C. Smith, President;

Max Rapoport, Q.C., Vice-President.

De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papier:

Howard Hart, président;

T.J. Openshaw, directeur, section des transports et de la distribution;

Don J. Wallace, directeur, Transports, Consolidated—Bathurst Inc., vice-président, section des transports;

Ellwood Dillman, coordonnateur du trafic de groupe, Minas Basin Pulp and Power, anciennement président, section des Transports.

De la Pem-Air Limited:

Delbert A. O'Brien, président.

De la United Parcel Ltd.:

Glenn C. Smith, président;

Max Rapoport, c.r., vice-président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 44

Thursday, November 28, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

WITNESSES:

(See back cover)

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 44

Le jeudi 28 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

- Iain Angus
- Les Benjamin
- Terry Clifford
- Dennis H. Cochrane
- Vincent Dantzer
- Mike Forrestall
- Elliott Hardey
- Fernand Jourdenais
- André Ouellet
- André Plourde
- Joe Reid
- Gordon Taylor
- Brian Tobin

ALTERNATES/SUBSTITUTS

- George Baker
- Ross Belsher
- Bill Blaikie
- Lise Bourgault
- Gabriel Desjardins
- Jack Ellis
- Bill Gottselig
- Robert Horner
- Stan Hovdebo
- Arnold Malone
- Moe Mantha
- Louis Plamondon
- Joe Price
- Bill Rompkey
- Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 28, 1985
(56)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:05 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Alternates present: Ross Belsher, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch.

Witnesses: From the Canadian Labour Congress: Shirley Carr, Secretary-Treasurer; Dick Martin, Executive Vice-President; Dan O'Hagan, Senior Economist; Dick Thomasson, Vice-President of Great Lakes and Inland Waters; Tom Saunders, President, CALEA/UAW; Louis Erlichmann, Research Director, IAMAW. *From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:* J.D. Hunter, President.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

Shirley Carr and Dick Martin made opening statements and with Dan O'Hagan, Dick Thomasson, Tom Saunders and Louis Erlichmann answered questions.

J.D. Hunter made an opening statement and answered questions.

At 9:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 28 NOVEMBRE 1985
(56)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 19 h 05, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Substitués présents: Ross Belsher, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer.

Témoins: Du Congrès du travail du Canada: Shirley Carr, secrétaire-trésorière; Dick Martin, vice-président exécutif; Dan O'Hagan, économiste principal; Dick Thomasson, vice-président de *Great Lakes and Inland Waters*; Tom Saunders, président, ACETA/TUA; Louis Erlichmann, directeur de la recherche, AIM. *De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:* J.D. Hunter, président.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.)*

Shirley Carr et Dick Martin font des déclarations préliminaires, puis eux-mêmes, Dan O'Hagan, Dick Thomasson, Tom Saunders et Louis Erlichmann répondent aux questions.

J.D. Hunter fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 21 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, November 28, 1985

• 1901

The Chairman: Colleagues, I see enough members to have witnesses and hear evidence on our resumed reference, *Freedom to Move*. I want to welcome the first witness tonight, the Canadian Labour Congress. Speaking on their behalf is the Secretary-Treasurer, Shirley Carr. We have your brief, and thank you for circulating it to us with an executive summary.

• 1905

Mr. Benjamin: I did not.

The Chairman: That is because you were talking down there and not up here at the head of the table getting the documentation, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Which proves they did not consult with us first.

The Chairman: Ms Carr, you have had several experiences before committees in articulating positions, so I am not going to try to tell you what to do. You have a full brief and a beautiful executive summary, and the sooner we finish the monologue from the chairman and the witness we get into questions, so carry it away. Perhaps as a start you could identify those with you at the table for the purposes of the record.

Ms Shirley Carr (Secretary Treasurer, Canadian Labour Congress): Thank you very much, Mr. Chairman. And you are correct, we have had experience in appearing before committees from time to time, and I know you have heard from our affiliates across Canada on many occasions relative to this very important subject.

However, I would like to introduce the committee that is with me: Dick Martin, is the Executive Vice-President, and he and I will co-chair the discussion as far as this committee is concerned this evening; Tom Saunders, President of CALEA/UAW; Lewis Erlichmann, who is with the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Dick Thomasson from the Seafarers' International Union of Canada; and Dan O'Hagan, our senior economist from the Canadian Labour Congress.

Obviously, we want to thank you for the opportunity to appear before you today. As you are aware, we are here to discuss the discussion paper, *Freedom to Move*. You already have received our brief, as you have indicated, so I will not go into that. But let me begin by saying that in our opinion the subjects we are here to discuss are deregulation of the transportation industries.

As you know, *Freedom to Move* does not use the word 'deregulation'. The phrase that is used is 'economic regulatory reform'; and that reminds me of the time when I used to work

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 28 novembre 1985

Le président: Chers collègues, nous sommes assez nombreux pour entendre des témoignages au sujet de notre ordre de renvoi, *Aller sans entraves*. Je souhaite donc la bienvenue à notre premier témoin ce soir, le Congrès du travail du Canada. Son porte-parole sera la secrétaire-trésorière, M^{me} Shirley Carr. Nous vous remercions de nous avoir envoyé votre mémoire et d'y avoir ajouté un résumé.

M. Benjamin: Je ne l'ai pas reçu.

Le président: C'est parce que vous étiez en train de parler là-bas et n'étiez pas à la table lorsque l'on a distribué la documentation, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Ce qui prouve que l'on ne nous a pas d'abord consultés.

Le président: Madame Carr, cela fait plusieurs fois déjà que vous exposez vos idées devant des comités, je ne vais donc pas vous dire ce que vous devez faire. Vous avez un mémoire ainsi qu'un très bon résumé, et plus tôt nous en aurons terminé avec mes propos et votre exposé, plus tôt nous pourrions passer aux questions, je vais donc vous demander de commencer. Peut-être pourriez-vous toutefois auparavant nous présenter, pour le compte rendu, ceux qui siègent avec vous à la table.

Mme Shirley Carr (secrétaire-trésorière, Congrès du travail du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Vous avez raison, nous avons témoigné de temps à autre devant des comités, et en plus, vous avez entendu nos groupes affiliés s'exprimer à maintes reprises sur ce sujet très important.

J'aimerais maintenant vous présenter ceux qui m'accompagnent: M. Dick Martin, vice-président exécutif, qui se chargera avec moi de la discussion ce soir; M. Tom Saunders, président de l'Association canadienne des employés des transports aériens et des travailleurs unis de l'automobile; M. Lewis Erlichmann, de l'Association internationale des machinistes de l'aéronautique, M. Dick Thomasson, du Syndicat international des gens de mer du Canada et, M. Dan O'Hagan, économiste principal au Congrès du travail du Canada.

Nous tenons d'abord à vous remercier de nous avoir permis de témoigner devant vous aujourd'hui. Comme vous le savez, nous allons discuter du document intitulé *Aller sans entraves*. Vous avez déjà reçu notre mémoire, je ne m'étendrai donc pas là-dessus. Cependant, rappelons qu'à notre avis, le sujet dont il convient de discuter aujourd'hui est la déréglementation des industries du transport.

Vous n'ignorez pas que *Aller sans entraves* n'utilise pas le terme déréglementation. On trouve plutôt dans ce document l'expression «réforme de la réglementation économique», ce qui

[Texte]

in the welfare office. In the old days it used to be relief; then it got a little bit of sophistication and it became welfare, and then it really got classy and it was called social assistance. So when you move words around it still means the same thing, as far as we are concerned.

In our view the philosophy expressed in *Freedom to Move* is deregulation. It is just as pure and simple as that. The document, for instance, talks of less regulation leading to less government interference. It refers to a less regulated environment where market forces play a larger role. It talks about the need to reduce economic regulations to a minimum. It talks of the reduction of the burdensome intervention of government in the marketplace, and the Minister himself, in releasing the document this summer, talked of a significant reduction in the present level of economic regulation of transport in Canada. This is not regulatory reform.

To call the proposals in *Freedom to Move* regulatory reform is to stretch the meaning of these words farther than they should be stretched. In our view, *Freedom to Move* sets us squarely on the path to deregulation, and it is reasonable to ask what will be the effect of that deregulation. In our view the impact of the proposals outlined in *Freedom to Move* on working people would be severe if the experience in the United States is any indication of what we might expect here.

We want to talk a little bit about that. And it is covered in our brief as well. We want to make it clear that this is not the only aspect of deregulation we are concerned about. Working people are also consumers of services. They live in the communities whose quality of life will be affected by deregulation. Fares, quality and frequency of service, and availability of service to smaller communities are as important to us as to everyone else. We are also concerned with the conditions of work that apply to our members and to others in the transportation industries.

There is significant evidence in the deregulated industries in the United States of union bashing and a deterioration in the job satisfaction of many of our members. There is also lots of evidence of attempts to break union security, to roll back wages and other benefits arrived at through the collective bargaining system. The evidence in the United States must weigh heavily on us here in Canada, and it is worth looking at. The experience in the United States with deregulation has been harmful, even disastrous. There is little reason to think things would be any better here than in the United States and many reasons to think things would be worse.

It is a record of deteriorating service, especially for smaller communities and smaller shippers. It is a record of discrimination in fares and rates between those on high-volume routes

[Traduction]

me rappelle l'époque où je travaillais dans les bureaux de l'aide sociale. Autrefois, on parlait du secours direct puis, la société évoluant, on a utilisé un euphémisme, le bien-être social, et maintenant il est plus chic de parler d'aide sociale. Il n'empêche que malgré le recours à des termes différents, la réalité désignée demeure toujours la même.

A notre avis, les idées sous-tendant le document *Aller sans entraves* favorisent la déréglementation. C'est aussi simple que cela. Ainsi, le document dit que si l'on diminue la réglementation, cela réduira l'intervention gouvernementale. Cela nous entraînera vers un milieu moins réglementé, où ce sont les forces du marché qui prennent plus d'importance. Le document mentionne également le besoin qu'il y a de réduire les règlements économiques à un minimum. Il parle de réduire la lourde intervention du gouvernement sur le marché, et d'ailleurs le ministre lui-même, lorsqu'il a publié ce document cet été, a dit que l'on réduirait de façon significative la réglementation économique des transports au Canada. Cela ne correspond pas à une réforme de la réglementation.

Appeler les propositions contenues dans *Aller sans entraves* une réforme de la réglementation, étire le sens de ces termes plus qu'il n'est permis. À notre avis, *Aller sans entraves* nous met carrément sur la voie de la déréglementation, et il me paraît tout à fait justifié de nous demander quelles sont les conséquences de telles mesures. Selon nous, les répercussions sur les travailleurs des propositions figurant dans *Aller sans entraves* seront graves si l'on en juge d'après ce qui s'est passé aux États-Unis.

Parlons-en un peu. D'ailleurs, notre mémoire aborde ce sujet. Nous tenons à préciser que cela n'est pas le seul aspect de la déréglementation qui nous préoccupe. En effet, les travailleurs sont également consommateurs de services. Eux aussi vivent dans les collectivités où la qualité de la vie se ressentira de la déréglementation. Les tarifs, la qualité et la fréquence du service ainsi que son existence dans les petites collectivités sont des sujets qui nous préoccupent tout autant que les autres citoyens. En outre, nous sommes préoccupés par les conditions de travail de nos membres et de tous ceux qui travaillent dans le domaine du transport.

Dans certains cas, aux États-Unis, on a manifestement essayé de casser les reins du syndicat et l'on a essayé de détériorer la satisfaction au travail chez bon nombre de nos membres. On a aussi assisté à de nombreuses tentatives destinées à mettre fin à la sécurité syndicale, et à diminuer la rémunération et les autres avantages sociaux obtenus grâce aux négociations collectives. Or, ce qui a été observé aux États-Unis aura certes une incidence chez nous au Canada, et il convient donc de l'étudier. L'expérience américaine en matière de déréglementation a été nuisible, désastreuse même. Il n'y a pas de raison de penser que les choses se passeraient mieux ici qu'aux États-Unis, et on peut même redouter que la situation soit pire.

Cette déréglementation s'est soldée par une détérioration du service, surtout dans les petites collectivités et pour les petits transporteurs. Elle a aussi entraîné de la discrimination sur le

[Text]

and those on lower-volume routes and between large and small shippers. It is a record of increasing concentration in some sectors of the transportation industry, not increasing competition, as some proponents of deregulation have claimed would happen. It is a record of significant safety problems, some of them already evident and some of them, in our view, imminent.

Finally, it is a record that indicates that American workers have been the chief victims of deregulation in terms of job loss, in terms of deterioration of their standard of living, in terms of deterioration in their working conditions and job satisfaction, and in terms of significant anti-union activity in most sectors of the transportation industry in the United States. In our view, these efforts are indisputable and easy to discover. In our view, they are a mirror of what will happen in Canada.

The American Federation of Labour/CIO looked recently at the impact of transport deregulation in the United States. It discovered many cases of loss of service, differences in fares between high- and low-volume routes and between larger- and small-volume shippers. It also concluded that safety was either already a problem or was likely to become a problem in the foreseeable future. As a number of transportation unions testified before the House of Representatives just a few weeks ago, 1984 was the worst year in history for air disasters in the United States until 1985, which passed the 1984 record well before the end of the year. That is two records in a row; just a coincidence, but then perhaps not. As these unions testified, the regulatory authorities in the United States have found in the past couple of years significant safety problems among smaller regional and commuter airlines of which there are a large number in the United States.

There is also evidence of emerging safety problems in the trucking industry. The AFL/CIO also found large employment losses in most of the sectors involved. In the airline industry, which has been deregulated since the 1978 Airline Deregulation Act, there has been an overall drop of about 40,000 in airline employment. Those who are still working are subject to pressure to roll back wages and benefits and to give up union security. In our view and in the view of many, the Airline Deregulation Act of 1978 was the most effective piece of anti-union legislation passed in modern times, and can we expect any better here?

We believe we can anticipate significant job loss and significant attacks on the collective bargaining system under a deregulated airline system. While some might applaud this, we remind you that we are still running a national rate of unemployment over 10% and the airline industry is a significant provider of high-quality, satisfying jobs. Can we expect this to continue, or will we go the way of the United States?

[Translation]

plan des tarifs entre les trajets très fréquentés et ceux à faible volume, ainsi qu'entre les grands et les petits transporteurs. Elle a donné lieu à une plus grande concentration dans certains secteurs de l'industrie des transports et n'a pas augmenté la concurrence, contrairement à ce que prédisaient certains apôtres de la dérèglementation. Elle a aussi été à l'origine d'importants problèmes de sécurité, dont certains sont déjà manifestes et d'autres, à notre avis, imminents.

Enfin, elle a donné naissance à une situation dont les travailleurs américains ont été les premières victimes, étant donné les emplois perdus, la détérioration de leur niveau de vie, de leurs conditions de travail et de leur satisfaction au travail, et elle a causé une forte recrudescence des activités syndicales dans la plupart des domaines du transport aux États-Unis. À notre avis, ces efforts sont indéniables et faciles à déceler. En outre, ils constituent à notre avis une préfiguration de ce qui se passera au Canada.

L'American Federation of Labour/CIO a récemment examiné la répercussion de la dérèglementation des transports aux États-Unis. Elle a découvert bon nombre de cas d'abandon du service, des écarts entre les tarifs des trajets à haute densité et de ceux à faible densité, ainsi qu'entre les grands et les petits transporteurs. Elle a conclu que la sécurité constituait déjà un problème ou allait probablement le devenir dans un avenir rapproché. Ainsi que certains syndicats des transports l'ont affirmé devant la Chambre des représentants, il y a seulement quelques semaines, 1984 a constitué l'année la plus désastreuse dans le domaine aérien pour les États-Unis étant donné le grand nombre de catastrophes survenues. Mais en 1985, on a même dépassé le nombre de catastrophes de 1984, et ce, bien avant la fin de l'année. Cela fait deux années records de suite; peut-être s'agit-il d'une coïncidence mais peut-être aussi que non. Ainsi que ces syndicats l'ont rappelé, les autorités américaines en matière de réglementation, ont découvert ces dernières années des problèmes de sécurité importants au sein des petites compagnies aériennes régionales ou des compagnies assurant des navettes, qui sont nombreuses aux États-Unis.

On a également observé que des problèmes de sécurité commencent à se présenter dans le domaine du camionnage. L'AFL/CIO a également remarqué des pertes importantes dans la plupart des secteurs affectés. Dans l'industrie des transports aériens, qui est dérèglementée depuis l'adoption de la Airline Deregulation Act de 1978, on a enregistré des pertes globales de 40,000 emplois. Quant à ceux qui sont toujours au travail, ils subissent des pressions pour accepter une réduction de leur rémunération et de leurs avantages ainsi pour renoncer à leur sécurité syndicale. À notre avis, et de l'avis de plusieurs, la Airline Deregulation Act de 1978 a été la loi antisyndicale la plus efficace des temps modernes, et pouvons-nous nous attendre à mieux ici?

Nous croyons que nous peut nous attendre à perdre un nombre élevé d'emplois et à ce qu'on s'en prenne sérieusement au système de négociations collectives si l'on dérèglemente le transport aérien. Certains applaudiront peut-être, mais nous vous rappelons que notre taux de chômage à l'échelle nationale est encore supérieur à 10% et que l'industrie du transport aérien fournit un nombre important d'emplois de haute qualité

[Texte]

I think we can expect some drastic changes in the way fares are charged in Canada. There is a general public perception that deregulation in the United States meant lower fares and that it will mean the same thing here. It has not meant lower fares in the United States. Although there have been lowered fares on high-volume routes, some of these fares are beginning to go up again as competition decreases in some markets, and there has emerged a big difference between the fares people can expect on these heavy-traffic routes and routes to smaller cities and areas of the country with less population.

Most of Canada is characterized by long distances, low volumes and lack of competition. In the past this was dealt with by cross-subsidization which allowed a fare system which was based almost entirely on distance travelled rather than volumes on a given route. If this system is totally abandoned it will mean much higher fares in some parts of the country, and this is bound to have an impact on the economic development and employment prospects in these areas.

I will not go into detail on the problems of the air service to northern and isolated communities which, by the way, are part of Canada, too. You have already heard, I know, several briefs on that subject. Let me just say that, in our view, the proposals in *Freedom to Move* for northern and isolated communities are not adequate. Clearly, given the distances and volumes involved, there will be many areas which will not be served by commercial air service without a heavy subsidy.

• 1915

In our view, the effect of the *Freedom to Move* proposals will be cutbacks in air services to these communities. At a time of fiscal restraint which, the Minister of Finance tells us will continue for the foreseeable future, there will be great reluctance to subsidize air services into many of these communities. The result will be loss of service, disruption of business and deterioration of the quality of life for many of these people. In our view, the cross-subsidization system, which has been in place up to now with routes imposed as a public duty, has worked well and should be continued.

One final point worth mentioning about the Canadian airlines system under deregulation is the question of foreign competition. It would appear that the only provisions preventing foreign carriers moving in and taking over are the provisions of the Investment Canada Act, and this is a very inadequate protection.

Investment Canada excludes transactions below \$5 million in air and in trucking as well. A foreign company could take over a smaller service or set up a service of its own which will

[Traduction]

et satisfaisants. Pouvons-nous nous attendre à ce que cela se maintienne ou faudra-t-il suivre la même voie que les Américains?

Je crois que nous pouvons nous attendre à des changements radicaux en matière de tarifs au Canada. En général, le public s' imagine que la dérèglementation aux États-Unis a entraîné une chute des prix des billets d'avion et que cela se répètera ici aussi. Or ce n'est pas ce qui s'est produit aux États-Unis. Bien qu'il y ait eu des prix réduits sur les trajets très fréquentés, certains de ces tarifs recommencent à monter étant donné l'affaiblissement de la concurrence dans certains marchés, et on peut également prévoir un écart très sensible entre les tarifs de ces trajets très populaires et ceux des lignes desservant les petites villes et les régions moins peuplées.

La plupart des régions du Canada, on trouve de longues distances, peu de passagers et pas de concurrence. Par le passé, on s'efforçait de tenir compte de cela grâce à des subventions composées, qui donnaient lieu à des tarifs établis en fonction presque uniquement de la distance plutôt que du nombre de passagers sur chaque trajet. Si on abandonne un tel système, cela fera monter de beaucoup les prix dans certaines parties du pays, ce qui aura certainement des répercussions sur leur développement économique et leurs perspectives d'emploi.

Je n'entrerai pas dans les détails en ce qui concerne les problèmes liés aux services aériens accordés aux régions du Nord et isolées, qui font elles aussi partie du Canada, je le rappelle. Je sais qu'on vous a déjà présenté nombre de mémoires là-dessus. Je dirai seulement qu'à notre avis, les propositions figurant dans *Allez sans entraves* à propos des collectivités isolées et du Nord ne sont pas suffisantes. Étant donné les distances et le nombre de passagers il est clair qu'on ne desservira jamais certaines régions à moins qu'on ne subventionne considérablement le transport aérien commercial.

A notre avis, les propositions contenues dans *Aller sans entraves* auront pour effet de diminuer les services aériens offerts à ces collectivités. Or, à une époque de resserrement fiscal, qui, selon le ministère des Finances, se poursuivra dans un avenir rapproché, on hésitera beaucoup à subventionner les services aériens dans bon nombre de ces collectivités. Il en résultera une perte de services, une perturbation des affaires et une détérioration de la qualité de la vie pour un grand nombre de ces personnes. Selon vous, le système des subventions composés en vigueur jusqu'à maintenant, et en vertu duquel certains trajets sont imposés à titre de services publics, fonctionne bien et devrait être maintenu.

Une dernière chose qu'il importe de mentionner au sujet de l'une des caractéristiques qui peuvent entraîner la dérèglementation du transport aérien au Canada, c'est la concurrence étrangère. Il semble que les seules dispositions empêchant l'arrivée des transporteurs aériens étrangers soient celles de la Loi sur Investissement Canada, qui offrent une protection très insuffisante.

Investissement Canada exclut en effet les transactions de moins de 5 millions de dollars dans le transport aérien ainsi que dans le camionnage. Une société étrangère peut donc

[Text]

qualify under the 'fit, willing and able' doctrine and then expand the service. As far as we can tell, this would qualify as a Canadian company operating in Canada. The paper is remarkably vague about this possibility of a foreign takeover of our air and trucking industries, and nothing Mr. Mazankowski or his officials have said since the paper was released has answered the question we have in this area.

Mr. Dick Thomasson (Vice-President, Great Lakes and Inland Waters): In the trucking sector deregulated by the Motor Carrier Act of 1980, the American experience suggests industry concentration, loss of service, some rate discrimination to small shippers, and emerging safety problems. This is in an economy where there are over 1,700 city pairs with one million-plus population, while in Canada we have only six. As the Canadian Trucking Association pointed out in its brief on *Freedom to Move*, there are 861 large population routes in the United States which could be regarded as high volume, high profit routes. In Canada, there are only three such routes.

The Canadian Trucking Association warned of the dangers to the Canadian trucking system from a combination of free trade and deregulation, and pointed out that the dangers come not from Canadian inefficiency but from the advantages inherent in the much larger economy enjoyed in the United States. Can we expect that the pattern of east-west transportation corridors, the basis of our system, will be eroded by a north-south pole with all the economic and social implications of that?

How does the government intend to protect the Canadian trucking industry and those who work in it from United States competition? As the CTA brief points out, there is no mechanism to control foreign ownership in trucking except the provisions of the Investment Canada Act, and there is nothing in the agreement reached last February between federal and provincial transport ministers, to deal with this problem.

The Canadian trucking industry is marked by many small firms and a very few large firms, all operating at slender profit margins. In fact, in many ways it is a highly competitive industry. Deregulation would probably result in a big rise in bankruptcies, a big rise in takeovers and mergers, and lead to a more concentrated industry. This has already begun to emerge in the United States where there are four or five trucking companies with \$1 billion or more in revenues. They are in a position to dominate the North American industry, including the Canadian industry. We do not think this is in the interests of Canadians, but it is probable.

[Translation]

acquérir un petit service ou établir son propre service, qui sera conforme à la loi mais pour ensuite l'étendre. À notre avis, elle serait considérée comme une entreprise canadienne exploitée au Canada. Le document est particulièrement vague au sujet de la possibilité que des intérêts étrangers se portent acquéreurs d'entreprises de transport aérien et de camionnage, et rien dans ce que M. Mazankowski ou ses collaborateurs nous ont dit depuis la publication du document n'a répondu à cette question.

M. Dick Thomasson (vice-président, Great Lakes and Inland Waters): Dans le domaine du camionnage, déréglément depuis l'adoption aux États-Unis de la *Motor Carrier Act* de 1980, on a observé une plus grande concentration de l'industrie, une perte de services, de la discrimination à l'endroit des petits transporteurs et l'apparition des problèmes de sécurité. Or, cela se produit dans une économie où il y a plus de 1,700 villes jumelées de plus d'un million d'habitants tandis qu'au Canada il n'y en a que six. Ainsi que le précisait l'Association canadienne de camionnage dans son mémoire relatif à *Aller sans entraves*, aux États-Unis, il y a 861 trajets desservant des grandes concentrations de population qui peuvent être considérés comme très fréquentés et à rentabilité élevée. Au Canada, il n'en existe que trois.

L'Association canadienne du camionnage nous a mis en garde contre les dangers qui pourraient résulter, pour le système canadien de camionnage, d'une combinaison du libre échange et de la déréglementation. Elle nous a précisé que la plupart des dangers ne résultent pas de l'inefficacité canadienne, mais des avantages inhérents dont jouissent les Américains étant donné leur économie plus vaste. Pouvons-nous nous attendre à ce que les corridors de transport est-ouest, qui sont le fondement de notre système, soient érodés par un axe nord-sud avec toutes les répercussions économiques et sociales que cela peut entraîner?

Comment le gouvernement se propose-t-il de protéger l'industrie canadienne du camionnage et ses travailleurs contre la concurrence américaine? Comme le précise le mémoire de l'Association canadienne des transports, il n'existe aucun mécanisme de contrôle des acquisitions par des intérêts étrangers dans le domaine du camionnage, sauf les dispositions de la Loi sur Investissement Canada, et il n'y a rien non plus, dans l'entente intervenue en février dernier entre les ministres fédéral et provinciaux des Transports, qui permette de résoudre ce problème.

L'industrie canadienne du camionnage est composée surtout d'un grand nombre de petites entreprises et de quelques grandes entreprises, qui fonctionnent toutes à un niveau minimal de rentabilité. En fait, il s'agit d'une industrie très concurrentielle à bien des égards. La déréglementation entraînerait probablement une hausse considérable des faillites, des acquisitions et des fusions et nous mènerait vers une plus grande concentration de l'industrie. D'ailleurs, cette hypothèse commence déjà à se vérifier aux États-Unis, où quatre ou cinq entreprises de camionnage ont des recettes de plus d'un milliard de dollars. Elles sont donc bien placées pour dominer le marché nord-américain, y compris le marché

[Texte]

Another problem with deregulation in trucking in the United States has been massive employment dislocation and chaos in the collective bargaining system. There are reports of up to 250,000 trucking jobs lost in the United States. There are widespread interferences in the collective bargaining system with erosion of working conditions, rollbacks in wages and benefits, two-tiered wage systems and attempts to break up the system of union security. Can we expect the same here? We think that is probable.

Finally, the safety problem. The scramble for freight loads will probably require lower margins and lead to serious problems with maintenance of equipment. In the absence of a regulated and financially stable industry, safety will be hard to police and the hazards to drivers and to users of the highways will increase.

If you look at *Freedom to Move*, however, you will discover that the safety problem is dealt with in a very cavalier fashion. The paper notes, in the last paragraph in trucking, that consultations will be undertaken with the provinces to discuss federal-provincial co-operation in the development of a consistent national safety program for the industry. There is no mention of health and safety standards in the federal-provincial agreement of last February. It is clear from the lack of discussion of this issue that it is a low priority for the Ministry of Transport.

• 1920

In the railway industry, even with falling employment levels, almost 100,000 people make a living. About 75,000 of them are hourly rated workers. Deregulation will only accelerate the job loss that has been going on in this industry. This has certainly been the case in the U.S. since deregulation began with the Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act of 1976 and continued with the Staggers Rail Act of 1980. In fact, since 1980 employment in the U.S. railway industry has declined by about 150,000. In other words, the equivalent of all the people working in the Canadian railway industry and more has disappeared in the past five years.

The proposals in *Freedom to Move* would abolish collective rate making and in our view lead to significant discrimination between large and small shippers. We would also likely see cutthroat competition between rail and other modes, with cost-cutting leading to attempts to roll back jobs, wages, and working conditions. This open-door competition between rail and other modes may satisfy the logic of the market—although I do not know what the logic of the market is—but it will have an impact on regional and rural communities that depend on the railways. It will have an impact on small and regional manufacturers and growers that will inevitably have

[Traduction]

canadien. Cela ne nous paraît pas servir les intérêts des Canadiens, mais il est probable que c'est ce qui se passera.

On a observé un autre problème lié à la déréglementation dans le camionnage aux États-Unis, celui de très lourdes pertes d'emplois et du chaos affectant les négociations collectives. On rapporte que jusqu'à 250,000 emplois ont disparu dans le domaine du camionnage aux États-Unis. On s'en prend également au système des négociations collectives par le truchement de la détérioration des conditions de travail, de la réduction des salaires et des avantages sociaux, de systèmes de rémunération à double barème et de tentatives faites pour mettre fin à la sécurité syndicale. Peut-on prévoir la même chose ici? Nous le croyons.

Enfin, la question de la sécurité. La course vers les charge-ments de marchandises exigera probablement une baisse des marges de sécurité et entraînera de sérieux problèmes en matière d'entretien du matériel. Faute d'une industrie réglémentée et stable sur le plan financier, il sera difficile de veiller à ce que la sécurité soit maintenue, et les dangers pour les chauffeurs et pour tous ceux qui se promènent sur les autoroutes augmenteront.

Si l'on parcourt cependant *Aller sans entraves*, on se rend compte que le problème de la sécurité y est abordé de façon très cavalière. On y note en effet, au dernier paragraphe ayant trait au camionnage, que des consultations seront tenues avec les provinces au sujet d'une collaboration fédérale-provinciale pouvant mener à l'adoption d'un programme national et cohérent de sécurité pour l'industrie. Il n'est fait aucune mention dans l'accord fédéral-provincial de février dernier de normes d'hygiène et de sécurité. Le manque d'intérêt du ministère des Transports vis-à-vis de cette question montre bien qu'elle se situe très loin dans sa liste de priorité.

Près de 100,000 Canadiens gagnent encore leur vie dans le secteur ferroviaire, même si les effectifs sont en diminution. Près de 75,000 d'entre eux sont payés à l'heure. La déréglementation ne fera qu'accélérer la compression des effectifs dans ce secteur, on l'a bien vu aux États-Unis depuis que la déréglementation y a commencé avec le *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act* de 1976, et s'est poursuivie avec le *Staggers Rail Act* de 1980. Ainsi, depuis 1980, 150,000 emplois ont été perdus dans le secteur ferroviaire américain. Ce nombre est plus élevé que la totalité des emplois dans le secteur des transports canadiens, et toutes ces suppressions d'emplois sont intervenues dans les cinq dernières années.

Les propositions de «Aller sans entraves» reviennent à abolir la tarification collective et, à notre avis, cela introduirait une grave inégalité entre les gros expéditeurs et les petits. On assistera aussi, probablement, à une concurrence sauvage entre le transport ferroviaire et les autres modes, qui incitera les employeurs à vouloir réduire leurs effectifs, comprimer les salaires, détériorer les conditions de travail. Cette concurrence à tout va entre le rail et les autres modes peut satisfaire une certaine logique du marché—encore que je ne sache pas ce qu'est la logique du marché—mais elle exercera aussi un impact sur les localités rurales, sur les régions qui dépendent

[Text]

the effect of further concentrating industry in the centres of largest population.

This is an area where the market-oriented policy of *Freedom to Move* conflicts with our regional development obligations, which are built into the Confederation bargain. Yet we have seen no discussion of the effect of deregulation on regional development.

The best examples of these kinds of problems may be in the grain-handling system. The centralization of the grain delivery system around a small number of points will inevitably have an impact on a large number of smaller prairie towns which depend on branch lines for their survival. The effect of this centralization may be a whole series of costs that will have to be picked up either by the province or by the municipality.

In the U.S., for instance, there is significant evidence of increased road deterioration and increased road maintenance costs because of changes in the pattern of grain hauling and the move to off-rail line and trucking for grain gathering. There is evidence of similar effects in Saskatchewan; and we can expect more. The American experience with short-line rail operation has been a large drop in employment and living standards for those employed by the short-line railroads, along with deterioration of health and safety standards and working conditions in general.

In short, the experience in the railway industry has been similar to that in the other transportation sectors: problems with concentration, deterioration of services, discrimination in fares, and serious problems with both job losses and deterioration in wages, benefits, and working conditions. In its effect on working people, deregulation in the U.S. has been an absolute, complete disaster. Given our much smaller population, our greater distances between population centres, and given the pull of the north-south economic pressures that we already feel and will feel even more with deregulation and free trade, we can anticipate that the effect of deregulation on working people in Canada will be at least as bad, and perhaps even worse.

The Americans have been into transport deregulation since the late 1970s. The effects are now beginning to be evident, and none of the news is good. We certainly have not seen anything contrary to what we are saying.

In Canada we are still at the point of debate. Although the government would like this debate to be as short as possible, it appears, let us hope the U.S. experience will turn us back from deregulation, which is part of the American tradition, and onto a path that continues the Canadian tradition of positive government and a managed economy.

We have suggested that the subject of transportation is important enough that it should be dealt with as part of a

[Translation]

du chemin de fer. Elle exercera un impact sur les petits fabricants et agriculteurs des régions et, par répercussion, aura comme conséquence inévitable de concentrer encore davantage l'activité économique dans les grandes agglomérations.

C'est là un point où la politique d'ouverture sur le marché d'«Aller sans entraves» entre en contradiction avec notre devoir de développer les régions inhérent à la Confédération. Pourtant, aucun débat n'est ouvert sur les répercussions de la déréglementation au plan du développement régional.

On trouvera les meilleurs exemples de ce genre de problème dans le réseau de manutention du grain. La centralisation du réseau de livraison du grain dans un petit nombre de points va inévitablement affecter un certain nombre de petites villes des Prairies dont la survie dépend des embranchements qui les desservent. Cette centralisation entraînera ainsi toute une série de coûts que la province ou la municipalité concernées devront absorber.

Par exemple, aux États-Unis, le rail étant de plus en plus délaissé au profit de la route pour le transport du grain, on s'aperçoit aujourd'hui que les routes se détériorent beaucoup plus rapidement et que les frais d'entretien augmentent en conséquence. On constate déjà la même chose en Saskatchewan et ce n'est pas fini. L'expérience américaine des voies ferrées courtes est celle d'une détérioration rapide de l'emploi et des conditions de vie des travailleurs des chemins de fer, parallèle à une détérioration des normes d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail en général.

En bref, l'expérience du secteur ferroviaire est similaire à celle des autres secteurs des transports: problème de concentration et de détérioration des services, discrimination tarifaire, pertes massives d'emplois, diminution des salaires et des avantages sociaux et détérioration des conditions de travail. Du point de vue de ces conséquences sur les travailleurs, la déréglementation aux États-Unis est un désastre absolu, total. Étant donné que notre population est beaucoup plus faible, et que les distances qui séparent nos agglomérations sont beaucoup plus grandes et vu le surcroît de concurrence que vont nous livrer les transporteurs américains et qui ne fera que s'amplifier avec la déréglementation et le libre-échange, nous devons nous attendre à ce que la déréglementation au Canada aura des conséquences au moins aussi désastreuses, sinon pires, sur les travailleurs.

La déréglementation des transports a été entamée aux États-Unis à la fin des années 1970. On peut aujourd'hui en constater les effets et ils ne sont pas beaux à voir. Aucun argument n'a encore été avancé qui infirmerait ce que nous affirmons.

Au Canada, la débat est encore ouvert. Le gouvernement souhaite, semble-t-il, qu'il soit le plus bref possible, mais espérons que nous saurons tirer la leçon de l'expérience américaine pour tourner le dos à la déréglementation, qui est une tradition américaine, afin de nous engager au contraire sur une voie qui saura préserver la tradition canadienne de l'intervention de l'État dans l'économie.

Nous avons dit que le secteur des transports revêt une importance telle qu'il mérite de faire l'objet d'un grand débat

[Texte]

major national debate. In our view the government has made no provision for that debate. We understand you have been travelling across the country hearing submissions. However, in our view one month of hearings is not sufficient to deal with an issue of this importance.

The last time the legislation governing transportation was overhauled in Canada was with the passage of the National Transportation Act about 20 years ago. This was preceded by a Royal Commission on Transportation, which looked at the subject for two years before it reported. The government looked at the report in some detail before it brought in the legislation. In our view the changes proposed by *Freedom to Move* are as drastic as anything proposed 20 years ago, and perhaps even more so. The economic and political implications of it are in fact more drastic. In our view, the combination of free trade, deregulation of our transportation industries and the effective removal of controls over foreign investment in Canada will mean serious economic, social and political changes in Canada. There is evidence and there is a chance that Canada will become a northern appendage of the U.S. society economically, socially and politically.

• 1925

The Canadian Trucking Association, for instance, has already warned that, under the *Freedom to Move* proposals and with a free trade regime in place, the Canadian trucking industry would be simply a branch of the North American industry controlled in the United States. One can see that a similar situation could come about in the airline industry. A country with its basic transportation industries controlled outside of the country has lost a part of its sovereignty, even a great deal of its sovereignty, especially in a country like Canada, which depends so much on a national policy of east-west transportation to move our goods and people.

We in the labour movement do not want to see this loss of sovereignty and we do not want the disastrous effects of deregulation in the U.S. to be repeated here. It would seem to us, at the very least, the subject of transport deregulation should be referred to a royal commission or commission of inquiry for detailed study. Such a commission should be set up in such a way that there are representatives of labour and of the general public, as well as the provincial governments on the commission. The commission should be instructed to look in detail at the economic, social and political effects of transport deregulation.

We sincerely hope that you will consider making such a recommendation in your final report.

Thank you. And we are prepared for questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Martin and Ms Carr. I want to thank you for your brief from the Canadian Labour Congress, which illustrates in a most graphic and clear way the concerns of the labour movement and tells how the Canadian Labour Congress feels about the *Freedom to Move* paper.

[Traduction]

national. À notre sens, le gouvernement ne fait rien pour favoriser un tel débat. Votre comité s'est déplacé dans le pays pour tenir des audiences mais, à notre avis, un mois ne suffit pas pour trancher une question d'aussi haute importance.

La dernière refonte de la législation régissant les transports au Canada remonte à 20 ans, avec l'adoption de la Loi nationale sur les transports. Celle-ci fut précédée par une commission royale sur les transports, qui s'est penchée sur la question pendant deux ans avant de faire son rapport. Le gouvernement a épluché ce rapport avant d'introduire cette législation. À notre sens, les changements proposés dans «*Aller sans entraves*» sont au moins aussi profonds, sinon plus, que ceux apportés il y a 20 ans. Les conséquences économiques et politiques qui en découleront seront en fait encore plus lourdes. À notre avis, la combinaison du libre-échange, de la déréglementation de notre secteur des transports et la quasi-suppression de tout contrôle sur l'investissement étranger au Canada ne pourra qu'entraîner un profond bouleversement économique, social et politique dans notre pays. On est amené à penser et à craindre que le Canada ne devienne une sorte d'appendice septentrional de la société américaine, tant au plan économique que social et politique.

L'Association canadienne du camionnage, par exemple, a déjà averti que le secteur canadien du camionnage sera ravalé au rang de simple filiale des grandes compagnies de camionnage américaines si la déréglementation se conjugue avec le libre-échange. La même chose est à craindre dans le secteur des transports aériens. Un pays dont les principales entreprises de transport sont sous la coupe de l'étranger n'a plus qu'une souveraineté limitée, et peut-être même gravement limitée, surtout dans un pays comme le Canada qui ne peut se passer d'une politique nationale sur les transports entre l'Est et l'Ouest.

Nous, le mouvement syndical, refusons cette perte de souveraineté et ne voulons pas voir répéter chez nous les effets désastreux de la déréglementation américaine. Il nous semble que, à tout le moins, la déréglementation des transports devrait être renvoyée à une commission royale ou à une commission d'enquête et faire ainsi l'objet d'une étude détaillée. Une telle commission devrait comporter des représentants des syndicats et du public, ainsi que des gouvernements provinciaux. La commission devrait avoir pour mandat de scruter en détail les effets économiques, sociaux et politiques de la déréglementation des transports.

Nous espérons sincèrement que vous formulerez une telle recommandation dans votre rapport final.

Je vous remercie. Nous sommes disposés à répondre à des questions, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Martin et madame Carr. Je tiens à remercier le Congrès canadien du travail de son mémoire qui énonce de façon très claire les craintes du mouvement syndical, ainsi que l'opinion du congrès sur le document *Aller sans entraves*. Sans plus tarder, je donne la parole au premier intervenant, M. Ouellet.

[Text]

Without any further ado, I call upon the first questioner, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, thank you.

I want to compliment the CLC for their presentation. After the numerous representations that have been made to us by various workers' groups in both western Canada and the Maritimes, I think it is fitting we end our deliberation here with a full presentation by the Canadian Labour Congress. I want to say that the statement that has been read as well as the submission deal with all the aspects of the document *Freedom to Move*. It will be of great value, I am sure, to all members of the committee before arriving at any conclusions or suggestions that they could make to the Minister.

You remind us of the fact that the last major change to the National Transportation Act took place in the mid-1960s, after a series of recommendations made by a royal commission. In this case, the government seems to have a very quick agenda, only a few months after the presentation of a document called *Freedom to Move* and with no public and specific round of consultations. The round of consultations were private. We asked numerous witnesses who appeared before us whether they had been consulted in advance, and in many cases they were not. This leads me to believe maybe some important business groups were consulted thoroughly, but it seems that a number of people were not consulted. I am wondering to what extent a labour movement, particularly the Canadian Labour Congress, has been part and parcel of the consultations prior to the publication of the document *Freedom to Move*?

Ms Carr: Mr. Ouellet, the answer to your question is very simple and very quick. The answer is no. When one talks about consultation with the Canadian labour movement, the Canadian Labour Congress, we simply do not accept a telephone call telling us something is going to happen and asking us to think about it. It did not happen that way, nor did we get a letter saying: This is what is going to happen; what do you think about it?

If we are going to participate as a Canadian labour movement, then proper consultation goes something like this. We sit down and review together a document. In addition to that, we are asked for our input. We are asked how we feel about it. We give all of the options that are available. We also give recommendations. From that we hope that some conclusions are drawn, particularly some of the conclusions we have put forward as a labour movement, because obviously we, the labour movement, have consulted the affiliates, the membership out there, before we put anything together.

If this situation was to go forward, then I would suggest that it would be a denial of natural justice to the people of Canada who have to use the trucking system, the railway system, whatever else there is to move goods and people in this country.

[Translation]

M. Ouellet: Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à féliciter le CCT de sa présentation. Après avoir entendu diverses associations de travailleurs et divers syndicats, tant dans l'ouest du Canada que dans les Maritimes, il est bon que nous ayons à la fin de nos travaux un tel exposé complet du Congrès canadien du travail. La déclaration que vous venez de lire, ainsi que le mémoire que vous avez remis ne laissent de côté aucun aspect du document *Aller sans entraves*. Je ne doute pas que tous les membres du Comité en tiendront compte lorsqu'il s'agira de formuler des conclusions ou des suggestions à l'intention du ministre.

Vous nous avez rappelé que la dernière grande refonte de la Loi nationale sur les transports remonte aux années 1960 et qu'elle fut précédée par une commission royale qui formula une série de recommandations. Cette fois-ci, le gouvernement semble très pressé, puisque les décisions ne devraient intervenir que quelques mois après la publication de ce document intitulé *Aller sans entraves*, sans consultation particulière du public. Toutes les consultations furent tenues derrière des portes closes. Nous avons demandé à de nombreux témoins qui ont comparu devant notre comité s'ils avaient été consultés par avance et, très souvent, leur réponse a été non. Cela m'amène à penser que certains groupes patronaux importants ont peut-être été consultés mais que beaucoup d'autres parties intéressées ne l'ont pas été. Je voudrais savoir dans quelle mesure les syndicats, et particulièrement le Congrès canadien du travail, a participé à des consultations avant que ce document *Aller sans entraves* ne soit publié?

Mme Carr: Monsieur Ouellet, la réponse est très simple et très courte: non. Nous, dans le mouvement syndical canadien, au Congrès du travail, ne considérons pas qu'un simple coup de téléphone nous apprenant que quelque chose va être fait et nous invitant à y réfléchir constitue une concertation. Nous n'avons pas été consultés, ni même n'avons-nous reçu une lettre nous informant des projets du gouvernement et nous demandant notre avis.

Si on veut faire participer le mouvement syndical canadien, alors, une concertation véritable suppose que nous nous réunissons avec les responsables pour passer en revue le document, que l'on nous demande de participer, que l'on nous explique toutes les options possibles, que nous formulions des recommandations. Nous espérons que des conclusions en seraient alors tirées qui tiennent compte des positions du mouvement syndical, car nous, bien évidemment, aurons consulté nos affiliés, les travailleurs, avant d'arrêter nos positions.

Si ces décisions devaient être prises sans consultation, ce serait un déni de justice naturelle à l'encontre des Canadiens qui ne peuvent se passer du camionnage, du réseau ferroviaire, de tous les moyens de transport pour transporter les biens et les personnes à l'intérieur de notre pays.

• 1930

[Texte]

The interesting thing I find about all of this is that we are competing with ideas that are coming from a country of 250 million people, with a country that has 25 million people and it is trying to help this nation to grow as a nation, trying to create entrepreneurship, trying to create jobs, trying to make sure that our country develops—and yet we want to deregulate everything so vastly that we in Canada will not have an opportunity to do any of those things.

To me that is a denial of a number of things.

I guess the biggest denial is the fact that—and I say this often—we have a constitution in this country. The people who put that together told us we were going to have equality, equal opportunity, to do all the things we have wanted to do. There is no equality here for the Canadian people to get involved because it is all being taken away as a result of somebody wanting to deregulate everything that we have and allowing outsiders to come in offshore. We have had enough of that; let us build our own nation.

Mr. Ouellet: I notice that in your presentations not only are you talking about the danger of a speedy deregulation process in the transportation industry but you also link this effort with the combination of free-trade negotiations that are now starting with the Americans plus the effective removal of all controls over foreign investment in Canada. You indicate that these three factors taken together could have a tremendous consequential effect not only on the economic but also on the social and political fabric of our country.

In specific, would you say that in order to save our transportation industry in Canada we should make some limit to the percentage of take-overs, the percentage of foreign investment in the ownership of a company?

I am asking the question because some suggestion has been made by previous witnesses that indeed it should be stipulated that no more than 25% of a current Canadian transportation company should be owned by foreigners. What is your feeling in this regard?

Mr. Dick Martin (Executive Vice-President, Canadian Labour Congress): I do not want to give you a long-winded answer, but, just to go back a second, it was recognized by previous administrations in this country how important a national transportation policy was; therefore we ended up with the development of Air Canada as a Crown corporation to link east to west. It was also recognized by that particular administration that the private sector would not undertake to bind Confederation together so the state had to intervene and create Air Canada. Consequently, we ended up with a major transportation carrier, in our estimation a very efficient transportation carrier, owned by the people of this country, that serves the country very well in most aspects.

Secondly, of course, we developed a national transportation policy and dumped huge amounts of money into a rail system, once again to bind the country and to be completely Canadian owned in one case or in the other case be completely state owned.

[Traduction]

Ce qui me frappe dans tout cela, c'est que nous sommes en concurrence avec des idées qui viennent d'un pays de 250 millions d'habitants, alors que nous-mêmes ne sommes que 25 millions, qu'il s'agit de développer notre nation, stimuler l'esprit d'entreprise, créer des emplois, assurer le développement de notre pays—et nous voici en train de déréglementer de façon tellement brutale que le Canada n'aura aucune chance de réaliser aucun de ses objectifs.

Pour moi, cela revient à renier beaucoup de choses.

Le plus grand reniement, je trouve—et je le dis souvent—est celui de la constitution de notre pays. Ceux qui nous l'ont donnée nous ont dit qu'elle assurerait l'égalité, l'égalité des chances de faire tout ce que nous avons toujours voulu faire. Il n'y a pas d'égalité des chances dans ce projet; elle nous est enlevée par ce gouvernement qui veut tout déréglementer et nous livrer aux étrangers. Cela suffit comme cela; construisons notre nation.

M. Ouellet: J'ai remarqué que dans votre déclaration, vous avez parlé non seulement du danger d'une déréglementation hâtive dans le secteur des transports, mais que vous y voyez également un lien avec les négociations sur le libre-échange qui vont s'ouvrir bientôt avec les États-Unis et la suppression de tout contrôle réel sur l'investissement étranger au Canada. Vous dites que ces trois facteurs pris ensemble pourraient exercer des conséquences énormes non seulement sur le tissu économique, mais également sur le tissu social et politique de notre pays.

Diriez-vous donc que pour sauver notre industrie des transports canadienne, il faudrait limiter le pourcentage des prises de contrôle, le pourcentage de l'investissement étranger dans les entreprises de transport?

Je vous pose la question, car des témoins précédents ont recommandé de limiter la propriété étrangère dans une entreprise de transport canadienne à 25 p. 100. Qu'en pensez-vous?

M. Dick Martin (vice-président exécutif, Congrès du travail du Canada): Je ne voudrais pas trop m'étendre, mais, pour revenir un peu en arrière, les gouvernements précédents de notre pays reconnaissaient l'importance d'une politique nationale des transports; c'est ainsi qu'Air Canada a été érigée en société de la Couronne afin de relier l'Est à l'Ouest. Ce gouvernement reconnaissait également que le secteur privé ne suffirait pas à assurer l'unité de la confédération, et c'est pourquoi l'État a dû intervenir pour créer Air Canada. Nous nous trouvons donc aujourd'hui avec un grand transporteur aérien, très capable, qui appartient au peuple canadien et satisfait très bien à la plupart des besoins du pays.

Ensuite, évidemment, nous avons adopté une politique nationale des transports et octroyé d'énormes subventions au réseau ferroviaire, toujours pour tenir le pays ensemble, pour créer deux grandes compagnies ferroviaires, dont l'une est une société d'État, et l'autre, entièrement sous contrôle canadien.

[Text]

• 1935

It is our general opinion what the concentration should be is in fact to increase the amount of ownership by Canadians of Canadian transportation, whether it be in the private sector or in the public sector, not decrease it, not leave it open to jungle competition coming out of the U.S., or any other nation, for that matter. We view it as very serious. We view it as being in the realm of cultural... if you want to debate the cultural industries, because transportation is a major economic planning tool that should be used in planning the national economic affairs of the country. Consequently, once again, we think it should be managed, it should be a Canadian investment, with Canadian ownership, to tie in with a national economic industrial strategy. If we leave it to the vagaries of the marketplace out there, then of course we cannot do any planning, because we do not have control of that mechanism.

The other thing worth mentioning, Mr. Ouellet, is that we in fact did consult with the government by opening up our views. Back a year ago we had a national conference on deregulation, I might say at great expense, and we brought in some leading authorities in this country and from the U.S. to talk about deregulation. As many of you might recall, I think six Cabinet Ministers from this present government in fact came to that conference, and we showed them all the problems that deregulation had created in the U.S. So we in fact have been extremely open, trying to convince other Canadians, and certainly the government, that this is an absolutely wrong way to go and we are abandoning a major economic tool at all the costs that we have demonstrated in our paper: unemployment and so forth.

Mr. Ouellet: I notice on page 2 of your submission you ask a series of questions. Particularly you ask questions about the new agency that could replace the CTC. I think you are right to ask these questions, because so far the document *Freedom to Move* has been very vague in this regard. But maybe for the benefit of the members of this committee you could answer some of the questions yourself. Do you think this new regulatory agency should include specifically representatives from labour, from consumers, from the general public, on top of the experts in the field of transport? Do you see this as imperative, that the agency be well balanced, taking into account the public interest at large and the views of the composite?

Mr. Louis Erlichmann (Canadian Labour Congress, Research Director, International Association of Machinists and Aerospace Workers): It seems to me the nature of the agency is secondary, at this stage of the game, to the nature of the government policy. If this *Freedom to Move* document proceeds, the agency is just going to be something in the Minister's pocket, as far as we can tell, which will allow him a political out at certain times when something that seems politically unpalatable appears. We think there has to be a different kind of policy and a regulatory agency with some kind of authority. And, yes, we believe it should have a broad representation from consumers and from unions and from management and different regions of the country.

[Translation]

Nous sommes d'avis que ce qu'il faudrait faire, au contraire, c'est accroître la proportion de la propriété canadienne des entreprises de transport canadiennes, tant celles qui appartiennent au secteur privé qu'au secteur public, au lieu de la diminuer, au lieu de nous soumettre à la concurrence sauvage, qu'elle vienne des États-Unis ou d'ailleurs. Pour nous, cela est très grave. Cela met en danger notre culture... si je puis porter le débat à ce niveau, car les transports sont un outil de planification économique essentiel qui doit servir à planifier les affaires économiques du pays. De ce fait, encore une fois, nous considérons que les transports doivent être administrés, que les investissements doivent y être canadiens, que la propriété doit être canadienne, afin que les transports puissent être un outil de la stratégie économique et industrielle nationale. Si nous laissons régner la loi du marché, aucune planification n'est possible, car nous ne pouvons contrôler le marché.

L'autre chose qui vaut la peine d'être mentionnée, monsieur Ouellet, c'est que nous avons fait connaître nos vues au gouvernement. Il y a un an, nous avons tenu une conférence nationale sur la déréglementation, à grands frais, et nous avons fait venir de grands experts canadiens et américains pour nous parler de la déréglementation. Vous vous souviendrez peut-être que six ministres du gouvernement actuel sont venus y assister, et nous leur avons montré tous les problèmes que la déréglementation a suscités aux États-Unis. Nous nous sommes donc montrés extrêmement ouverts, nous avons cherché à convaincre les autres Canadiens, et certainement le gouvernement, que cela n'est pas une bonne voie à suivre, car nous abandonnons là un outil économique majeur, avec tous les autres inconvénients que nous avons passés en revue dans notre exposé: chômage, etc.

M. Ouellet: A la page 2 de votre mémoire, vous posez une série de questions. Vous demandez particulièrement: qu'est-ce qui va remplacer la CCT? Je pense que vous avez raison de poser ces questions, car le document *Aller sans entraves* est très vague à cet égard. Peut-être pourriez-vous répondre à certaines de ces questions vous-même, pour le bénéfice des membres du Comité. Pensez-vous que ce nouvel organisme réglementaire devrait comporter une représentation propre des syndicats, des usagers, du public en général, en sus des experts des transports? Considérez-vous impératif que cet organisme soit bien équilibré, afin de pouvoir servir l'intérêt général?

M. Louis Erlichmann (Congrès du travail du Canada, directeur de la recherche, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): Il me semble que la nature de l'organisme est secondaire et que ce qui prime, pour le moment, c'est la nature de la politique gouvernementale. Si le projet *Aller sans entraves* est mis en oeuvre, cet organisme ne sera qu'un jouet aux mains du ministre, pour autant que nous puissions voir, derrière lequel il pourra se réfugier parfois lorsque des décisions politiquement déplaisantes devront être prises. Nous pensons que la politique doit être différente, qu'il faut un organisme réglementaire muni de pouvoirs véritables. Oui, nous croyons aussi que les usagers, les syndicats et le patronat doivent être représentés

[Texte]

Mr. Benjamin: Ms Carr and gentlemen, with all the hurrah we have had about deregulation in the media and many other places over the last several years, mostly imported from south of the line, plus from the Canadian Manufacturers' Association and the Chamber of Commerce, we are only in the last few days of our hearings getting some discussion on the other side of the coin. Would you be prepared to agree that rather than deregulation, there is a measure of re-regulation: the upgrading and updating of the regulatory régime, whether it is under the CTC or whether it is under a new agency that has the same mandate? Would you not agree that some regulations must go, some must stay, some must be revised, some strengthened and that there should be some new ones? But inevitably we are still going to have to have a regulated regime, which means a reregulated regime, not deregulated. Would you buy that?

• 1940

Ms Carr: I think that is a very important point and that is one of the reasons why we are suggesting, even before that is done, a royal commission be established to study what is required. Things are outdated in some situations and what you are saying absolutely proves that. The important thing is that be looked at so there is no danger of deregulating something or reregulating something that is already very, very effective. We would certainly agree with the line of thought that you have, but I think we would also agree that could be handled after a royal commission had a look at all of this.

Mr. Benjamin: There has been a great deal of criticism. A number of witnesses suggested a royal commission, but many more said: Let us not go through all that again; it takes 4, 5, 6 years before anything happens. There have been some, including myself, who have suggested that this committee, if it were given enough time—we have a pretty good staff assigned to us, but we have only two and a half months. However, if this committee had 6 months instead of two and a half, would you agree that we could do reasonably well, as well as a royal commission with the same kind of mandate?

Ms Carr: No.

Mr. Benjamin: Really. We thought we were so good.

The Chairman: Well, Mr. Benjamin . . . ?

Ms Carr: I would like to elaborate on that, if I may. All of you are political people. You serve constituencies, but some of you serve a Prime Minister. I would suggest to you that you must have on that committee other walks of life, to give you a better opportunity to understand what is going on. Many people who work for the federal government come from universities and do not know what a composite community is all about, do not know what farm land is all about. They do not know what necessity is required, relative to the railway

[Traduction]

dans un tel organisme, de même que les différentes régions du pays.

M. Benjamin: Madame Carr et messieurs, avec tous les applaudissements que nous avons entendus ces derniers temps, dans la presse et ailleurs, applaudissements surtout venus du Sud, mais aussi de l'Association canadienne des manufacturiers et de la Chambre de commerce, ce n'est que depuis quelques jours que nous commençons à soulever dans nos audiences la médaille pour en discerner l'envers. Ne pensez-vous pas que, loin de déréglementer, il faudrait rereglementer: renforcer, remettre à jour le régime réglementaire, que ce soit sous l'autorité de la CCT ou d'un nouvel organisme auquel ce mandat serait confié? Convenez-vous que certains règlements doivent disparaître, que d'autres doivent rester et que d'autres encore doivent être modifiés ou renforcés et qu'il faut en concevoir d'autres aussi? Cependant, il est hors de tout doute que nous conserverons un régime réglementé, et non déréglementé. Êtes-vous d'accord avec cela?

Mme Carr: Cela me paraît très important et c'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles nous pensons qu'il faut créer une commission royale d'enquête afin d'étudier ce qu'il faut faire. Dans certaines situations, les choses sont désuètes comme vous venez de l'affirmer. Ce qu'il y a d'important cependant c'est qu'on examine cela afin qu'on ne déréglemente pas à mauvais escient ni qu'on rereglemente dans les cas où il existe déjà une réglementation très efficace. Nous sommes d'accord avec vos idées mais nous sommes également d'avis que l'on pourrait s'attaquer au problème après qu'une commission royale d'enquête se soit penchée sur le problème.

M. Benjamin: On a beaucoup critiqué la situation. Certains témoins ont d'ailleurs proposé la création d'une commission royale mais il y en avait encore davantage qui ne le voulaient pas car cela prend quatre, cinq ou six ans avant que l'on agisse. Certains encore, moi y compris, sont d'avis que ce Comité, si on lui donnait suffisamment de temps pourrait effectuer cette étude car on nous a prêté d'assez bons effectifs mais nous ne disposons que de deux mois et demi. Cependant, si on nous donnait six mois plutôt que deux et demi, croyez-vous que nous pourrions faire un travail, honorable et produire des résultats aussi bons que ceux d'une commission royale d'enquête ayant le même mandat?

Mme Carr: Non.

M. Benjamin: Vraiment. Nous pensions que nous étions aussi bons.

Le président: Eh bien, monsieur Benjamin?

Mme Carr: Si vous permettez, j'aimerais développer le sujet. Vous êtes tous politiciens. Vous servez des circonscriptions mais certains d'entre vous sont également au service du premier ministre. Or d'après moi, il faut que le Comité réunisse des gens venant d'ailleurs que des milieux politiques afin que vous puissiez mieux comprendre ce qui se passe. De nombreux fonctionnaires fédéraux viennent des universités et ne savent pas ce qu'est une collectivité pluraliste ou une exploitation agricole par exemple. Ils ne savent pas non plus ce

[Text]

system in the Prairies, or what the airline system means to the north, because they never get out of Ottawa. They have come from university to work for a Member of Parliament. Now, this is no reflection on anybody who is here. Put simply: You have to have the other viewpoint.

It is simply not enough. You have to have a cross-section of people, because this is a national thing we are looking at, a national transportation system, one the taxpayers are paying for, one the taxpayers will continue to pay for, as long as it is servicing the Canadian people. We do not want somebody else coming in, buying a little cup of tea, making all kinds of profits with that cup of tea and then running away because somebody said: Go blow your nose.

Mr. Benjamin: I am sorry you feel that way because . . .

The Chairman: Ms Carr, Mr. Benjamin, I can understand his sorrow in a sense. Number one, he broke a fundamental rule in law. You never ask a question unless you know the answer. Then you do not get hit over the head. But secondly, I must say, with that answer—I can see a letter from Mr. Benjamin, to either the Prime Minister or the Minister, saying that the Canadian Labour Congress wants a royal commission to help supplement whatever we say in a brief. However, I was very interested in your answer.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you can be sure that the CLC will write their own letters. They do not need me to write for them.

The Chairman: I know, but you write good letters too.

Mr. Benjamin: I am sorry they feel that way. The history of royal commissions in this country is that most times they all sit around and gather dust for years and years before anything happens. I believe there is a lot of public discontent about royal commissions; however, that is another story.

I want to go into another matter concerning what occurs in a so-called deregulated environment. I suppose all we can rely on is the U. S. experience so far. However, there has been some experience in Canada since 1981, 1982, and here I am thinking of the air industry. Mr. Saunders might want to deal with this. I am thinking about the whole area of quantity and quality of service and the area of safety and security. When you get into a somewhat deregulated or totally deregulated environment, the natural tendency is to cut corners. Then you end up with a conflict in Canada between what is going on at the Department of Transport, the Department of Labour, the Department of Health and Welfare, Consumer and Corporate Affairs, and maybe a few others. What is your view on (a) the experience in the United States, (b) what is going on in Canada, last summer with Air Canada, right now with PWA? Has the deregulation that has already taken place in the airline industry in Canada had a marked effect in the area of labour relations, safety and security and so forth?

[Translation]

qui est nécessaire pour faire fonctionner un réseau ferroviaire dans les Prairies ni quelle est l'importance d'un réseau de transport aérien pour le Nord car ils ne sortent jamais d'Ottawa. Ils ont quitté l'université pour être au service d'un député. Je ne vise personne en particulier. Tout ce que je dis, c'est qu'il faut entendre le point de vue des autres.

C'est loin d'être suffisant. Il faut que vous comptiez des gens très divers car la question qu'on est une d'envergure nationale, à savoir le réseau national des transports, financé par les contribuables qui continueront à le soutenir aussi longtemps qu'il servira la population canadienne. Nous ne voulons pas que quelqu'un d'autre vienne et prospère à partir de rien puis se sauve dès qu'on lui demande de régulariser sa situation.

M. Benjamin: Je suis désolé que vous soyez de cet avis parce que . . .

Le président: Madame Carr, je comprends pourquoi M. Benjamin est déçu. Premièrement, il n'a pas respecté l'usage qui consiste à ne poser une question que lorsqu'on en connaît la réponse. C'est ainsi qu'on évite les coups de massue. Par ailleurs, j'imagine bien M. Benjamin écrire une lettre, soit au premier ministre, soit au ministre, des Transports où il dirait que le Congrès du travail du Canada demande la création d'une commission royale d'enquête, afin d'appuyer les conclusions de notre rapport. Cela dit, votre réponse m'a beaucoup intéressé.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous pouvez être sûr que le Congrès du travail du Canada rédigera son propre courrier. Il n'a nullement besoin de moi pour le faire.

Le président: Je le sais mais vous aussi, vous écrivez de bonnes lettres.

M. Benjamin: Je suis désolé qu'on pense ainsi. S'agissant des commissions royales d'enquête de notre pays, la plupart du temps elles siègent quelques années puis le rapport ramasse la poussière pendant quelques années encore, et on attend donc très longtemps avant de voir bouger quoi que ce soit. Je crois que le public est très mécontent des commissions royales, mais c'est une autre histoire.

J'aimerais maintenant passer à une autre question liée à la déréglementation du marché. Nous pouvons tous nous reporter à ce qui s'est passé aux États-Unis jusqu'à maintenant. Toutefois, on a aussi observé certaines choses au Canada depuis 1981 et 1982 dans le domaine du transport aérien. M. Saunders voudra peut-être répondre à ma question. Je songe à la fréquence et à la qualité du service ainsi qu'à la sécurité. Lorsqu'on s'achemine vers une déréglementation partielle ou totale, on a tendance à économiser. Ensuite il y a un conflit au Canada entre cela et ce qui se passe au ministère des Transports, au ministère du Travail, au ministère de la Santé et du Bien-être, celui de la Consommation et des Corporations et peut-être quelques autres. J'aimerais d'abord savoir ce que vous pensez de ce qui s'est passé aux États-Unis puis de ce qui se passe au Canada, tout au moins de ce qui s'est passé au sein d'Air Canada l'été dernier et en ce moment chez *Pacific Western*. La déréglementation qu'on a déjà observée dans les

[Texte]

Mr. Tom Saunders (President, CALEA/UAW): Mr. Chairman, let me attempt to respond to that rather lengthy question perhaps somewhat briefly. First of all, I will address the whole question of safety. I think you will find that generally speaking, the labour movement is somewhat reluctant to raise the question of safety, even though they have some very grave concerns about it, simply because there are elements in society that say we are just flagging it, it is a red herring and what not. As a consequence, I think you will find that the labour unions, which are very concerned about the technical aspects of safety in the airline industry, particularly, have backed off somewhat. I think you will find that it is true of the pilots, and I think you will find it is true of some of the very technical people in the maintenance end of the airline industry.

As for the labour relations aspect of it, I think what is happening in the industrial relations side of it is pretty clear. The airlines have taken the announcements by the various governments on deregulation as a licence to kick the heck right out of the workers, turn back the clock many, many years, reduce good full-time work and supplant that with temporary and part-time. While that may bring down the unemployment statistics, it does nothing in the long run for Canadians or creating employment. We have seen that in the airline industry. Since the initial announcement of deregulation or the intention of governments to adopt U.S.-style deregulation in this country, most of the unions in the airline industry have had to take on and be engaged in strikes or economic action against corporations, the airlines.

The sad story is that the Canadian travelling public is the loser, and while we are told this is in the interest of the new competitive environment, that there are going to be cheaper air fares and what not, that has not really come about. In many cases, service which communities had and some very large communities have had in the past, has been reduced. For example, in Victoria, B.C., jet air service to that city has been significantly reduced by the carriers—first CP Air, then PWA, and now more recently Air Canada. They have all reduced their jet service there and replaced it with propeller aircraft. There has been that problem too, so the problem is just not within the labour relations area, although our members have felt the brunt of this thrust by the corporations.

The Chairman: Last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Would you comment on something else that has become apparent from news reports of recent days, as a consequence of environmental problems and deregulation? What has been happening, I suppose, would apply more to the trucking industry than anything else. It may apply to others as well—airlines and railroads, too. It is the matter of insurance

[Traduction]

transports aériens au Canada a-t-elle eu des effets sur les relations de travail, la sécurité ou autres choses?

• 1945

M. Tom Saunders (président, ACETA/TUA): Monsieur le président, je vais m'efforcer de répondre assez brièvement à cette question plutôt longue. D'abord, voyons l'aspect sécurité. Je crois qu'en général, le mouvement syndical hésite à soulever la question de la sécurité, même si cela le préoccupe beaucoup tout simplement parce que certains secteurs de la société nous accusent d'être alarmistes, d'induire les gens en erreur, et caetera. En conséquence, vous vous rendrez compte que les syndicats, bien que très préoccupés par les aspects techniques de la sécurité, surtout dans le domaine du transport aérien se sont quelque peu éloignés du sujet. Cela est vrai des pilotes tout comme des techniciens chargé de l'entretien des appareils

Pour ce qui est des relations entre le patronat et les syndicats, la tendance actuelle est assez claire. Les compagnies aériennes ont considéré l'annonce de la déréglementation par divers gouvernement comme une permission de s'en prendre durement aux travailleurs, de revenir à la situation d'il y a bien des années, de réduire le nombre de bons emplois à plein temps et de les remplacer par du travail temporaire et à temps partiel. Bien que cela puisse faire diminuer les statistiques sur le chômage, à long terme, cela n'aide pas les Canadiens ni de crée de nouveaux emplois. Nous avons observé cela dans le domaine du transport aérien. Depuis l'annonce de la déréglementation ou tout au moins l'intention manifestée par les gouvernements de s'orienter vers une déréglementation à l'américaine, la plupart des syndicats du transport aérien ont dû faire la grève ou prendre des mesures économiques contre les compagnies aériennes.

Ce qu'il y a de triste dans cela, c'est que le public canadien qui en fait les frais bien qu'on nous dise que ces mesures intensifieront la concurrence, abaisseront les tarifs, etc., car ce n'est pas ce qui s'est passé. Dans bon nombre de cas, les services assurés dans certaines petites localités et même dans de très grandes villes ont été réduits. Ainsi, le transport aérien à destination de Victoria a été considérablement réduit d'abord par CP Air puis par *Pacific Western, et plus récemment par Air Canada. Ces compagnies ont toutes diminué leur service par réactés pour le remplacer par un service d'avions, à hélices. Il y a donc eu ce problème-là aussi, en conséquence la difficulté ne provient pas seulement du patronat et des syndicats, bien que nos membres aient durement ressenti le contrecoup de ces mesures.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Pouvez-vous nous dire aussi ce que vous pensez de certaines nouvelles publiées récemment, à propos des problèmes écologiques causés par la déréglementation? Évidemment, ce qui a été observé se rapporte davantage au secteur du camionnage qu'à autre chose mais il se peut que cela touche aussi les lignes aériennes et les chemins de fer. Il

[Text]

costs. The word we are getting is that a trucker who was paying \$450 or \$500 is now going to be paying \$2000 for every tractor-trailer rig he has. Do you think that is a consequence of deregulation and safety and environmental problems or is it a consequence of under-insurance for too many years before this? I would like your views on that.

• 1950

Mr. Martin: I think we are all aware that in the United States after deregulation there was a lot of junk put on the road. As a result of that the insurance industries found they could not handle it. As a result of that, one of them has gone belly up, which affects Canada in that the insurance department here in Canada cannot insure trucking, especially here in Ontario. It especially affects those running to the border. This is a direct result of deregulation in the United States. The deregulation meant that these people were not looking after their equipment; as a result of that there were more accidents.

I am a sailor, but I know what has happened in our industry regarding insurance. The insurance rates have gone sky high. This is due to the fact that foreign ships come into our country, the skippers and the mates got their tickets in Woolworth's or Kresge's or someplace. They have their accidents here, they spill their oil here, the insurance companies find it more and more difficult to cover it year after year. The thing that has happened with the trucking industry here is a very obvious and is a direct result of deregulation and I think it should be considered.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman. Was this submission prepared for this committee?

Mr. Martin: This submission, Mr. Chairman, was in fact prepared prior to a meeting that we had, an economic regulatory reform meeting, approximately three weeks to a month ago. Since that point in time we have in fact inserted more as developments took place and then it was put together in preparation for this committee.

Mr. Taylor: I was wondering, because you have it addressed to Transport Canada officials. I am not a Transport Canada official. I do not think any other member of this committee is. So I was just wondering how come the Transport Canada officials got into this.

Mr. Martin: Because it was an economic regulatory reform group we met with that was with Mr. Mazankowski's department and it was put together for a meeting with them and then subsequently for this group.

Mr. Taylor: Thank you. Is there anything at all you like about the *Freedom to Move* concept?

Mr. Martin: I cannot think of anything.

[Translation]

s'agit des frais d'assurances. Or on nous dit que le camionneur qui payait naguère 450\$ ou 500\$ devra maintenant payer 2,000\$ pour chaque camion-remorque qu'il possède. Croyez-vous que ce soit le résultat de la déréglementation et des problèmes de sécurité et d'environnement, ou est-ce qu'on ne s'est pas suffisamment assuré depuis tant d'années? J'aimerais bien savoir ce que vous en pensez.

M. Martin: Nous savons tous qu'aux États-Unis, on a vu des tas de ferraille circuler sur la route après la déréglementation. Par conséquent, les compagnies d'assurance se sont trouvées dans une situation difficile. Une d'elles à même fait faillite. Le Canada est touché également, dans ce sens que le secteur canadien des assurances ne peut assurer le transport par camion, particulièrement en Ontario. Le transport de la frontière est surtout touché. Toute cette situation résulte directement de la déréglementation aux États-Unis. À cause de la déréglementation, les gens n'ont plus fait l'entretien de leur équipement, et par conséquent il y a eu davantage d'accidents.

Je suis marin, mais je sais ce qui s'est passé dans notre industrie sur le plan assurance. Les taux d'assurance ont grimpé de façon astronomique. La raison en est que des navires étrangers sont entrés au pays, les capitaines et leurs seconds ont obtenu leurs brevets chez Woolworth ou Kresge ou ailleurs. Ils ont eu des accidents ici, leurs déversements de mazout se sont produits ici, et les compagnies d'assurance trouvent de plus en plus difficile de les assurer chaque année. Ce qui s'est produit dans l'industrie du transport par camion est très évident, et est directement imputable à la déréglementation et il faut en tenir compte.

Le président: Merci Monsieur Benjamin. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est exposé a-t-il été préparé à l'intention des membres du comité?

M. Martin: Monsieur le président, c'est exposé a été préparé avant une réunion que nous avons eue au sujet de la réforme économique réglementaire, il y a environ trois ou quatre semaines. Depuis, nous avons tenu compte des derniers événements et mis la dernière main au document avant cette séance-ci.

M. Taylor: Je me posais la question étant donné que l'exposé est adressé aux haut-fonctionnaires de Transport Canada. Je ne suis pas un haut-fonctionnaire de ce ministère. Je ne crois pas qu'un des membres du comité ici le soit. Je me demandais donc comment les haut-fonctionnaires de Transport Canada se trouvaient mêlés à la chose.

M. Martin: La raison en est que nous avons rencontré le groupe de réforme économique réglementaire et avons présenté ce document au ministère de M. Mazankowski. Nous avons donc préparé cet exposé pour cette réunion avec eux et, ensuite pour cette réunion-ci.

M. Taylor: Je vous remercie. Avez-vous quelque chose à dire au sujet de «Aller sans entraves»?

M. Martin: Je ne pense pas.

[Texte]

Mr. Taylor: You have looked real hard and you cannot find one thing.

Mr. Martin: No. Sincerely not. We have examined it, we have had a number of researchers look at it in depth and examine it. In fact, as you will see in our brief, we went to the U.S. to find out what their experience had been and with no exception they have found that it has not done anything good in the U.S., certainly from their point of view. That is the honest answer. We cannot think of one thing that we like.

Mr. Taylor: So you are quite happy with the status quo?

Mr. Martin: No, we are not happy with the status quo. We think that a number of things can be done. For example, Mr. Benjamin had talked about re-regulation and such. We think it would be useful, going back to the royal commission idea, to go to that type of commission to examine what are the specific problems, examine them in depth and have the full committee hearings, have the people on the commission that Ms Carr talked about and have an in-depth look at it and then come out with something that, hopefully, an awful lot of Canadians could agree to, rather than this hurry-up process that is taking place.

Mr. Taylor: This concept is to get government out of the lives of the people. Do you want more government in the lives of the people?

Ms Carr: When it comes to national transportation of a country this size, with so few people, obviously the government has to be involved. It is the responsibility of the government to make sure there is a national transportation system. The other thing is that if we allow the business community to take over the whole nation, what is going to be left for the little people? I do not think anything.

Mr. Taylor: Well, those are their answers, but . . .

The Chairman: Fine, Mr. Taylor. Mr. Suluk.

• 1955

Mr. Suluk: I just have two main questions. I normally think of myself as having very simple and uncomplicating questions. Coming from the north, I consider myself as having the ability to at least look down with a top view of what is going on down in southern Canada. At least I try to look at myself that way.

When I was growing up, even with the lack of modern conveniences, I used to wonder why in the news you always hear of governments—the government did this, the Minister did that, the Prime Minister did this and this. I wondered why we always had to hear about those things. Now I am finding out.

My first question is with all the amount of press, the amount of TV, the amount of radio, the amount of discussions through the public airwaves that are always happening, the amount of argument that is going on between cities, between papers, and so on, and what not, how could you really say in a pure form that you were not consulted? Even we in the north find out when a decision is being made just the previous morning, or when something is happening across the ocean or around the

[Traduction]

M. Taylor: Vous l'avez étudié sérieusement et vous ne trouvez rien à dire.

M. Martin: Non, sincèrement, je n'ai rien à dire. Nous l'avons étudié, nous avons demandé un certain nombre de chercheurs de l'examiner en profondeur également. Vous le verrez dans notre mémoire, nous nous sommes même rendus aux États-Unis afin de connaître leur expérience, mais dans tous les cas ils se sont rendu compte que cela n'avait rien donné. Voilà honnêtement la réponse. Nous n'y trouvons rien qui soit à notre goût.

M. Taylor: Le status quo vous plaît donc?

M. Martin: Non, il ne nous plaît pas. Nous sommes d'avis qu'on pourrait faire un certain nombre de choses. M. Benjamin a parlé par exemple de nouvelles réglementations. Ce serait utile, il faudrait peut-être reprendre l'idée d'une commission royale, une commission qui étudierait des problèmes particuliers, qui les examinerait en profondeur lors d'audiences en comité plénier, pour que les personnes de la commission dont parle M^{me} Carr soient bien au courant de la situation. De cette façon on pourrait présenter, nous l'espérons, des recommandations qui conviendraient à beaucoup de Canadiens plutôt que de vouloir régler les choses trop rapidement.

M. Taylor: À cause de ce concept, le gouvernement se retirerait de la vie des gens. Voulez-vous que le gouvernement s'implique davantage dans leur vie?

Mme Carr: Lorsqu'il s'agit de transport national pour un pays aussi vaste que celui-ci, et avec si peu d'habitants, le gouvernement doit bien sûr s'impliquer. Il doit s'assurer qu'un système de transport national existe. Par ailleurs, si nous permettons au monde des affaires de contrôler tout le pays, que restera-t-il pour les petites gens? Rien, à mon avis.

M. Taylor: C'est là leur réponse, mais . . .

Le président: Bien monsieur Taylor. Monsieur Suluk.

M. Suluk: Je n'ai que deux questions générales. D'habitude, je pose des questions très simples et peu complexes, il me semble. Je viens du Nord, et je crois être capable d'avoir une vue d'ensemble et de regarder ce qui se passe dans le sud du Canada. C'est du moins comme cela que je me vois.

Lorsque j'ai grandi, même si nous n'avions pas le confort moderne, je me demandais souvent pourquoi aux nouvelles on entendait toujours parler des gouvernements—le gouvernement fait ceci, le ministère fait cela, le premier ministre a fait ceci ou cela. Je me demandais pourquoi nous entendions toujours ce genre de discours. Je sais pourquoi maintenant.

Voici ma première question, avec tous les journaux qui existent, les programmes de télévision, la radio, les discussions qu'on entend sur les ondes, les arguments dans une ville ou l'autre, dans les journaux et ailleurs, comment peut-on vraiment dire en toute franchise qu'on n'a pas été consulté? Même nous dans le Nord apprenons les décisions prises le lendemain même, et nous savons ce qui se passe de l'autre côté de l'océan et ailleurs dans le monde. Comment peut-on

[Text]

world. How could you really say you were not consulted when this paper was being formulated? Could you not say that you already to some extent, by stretching the imagination, had the ability to reply through some other indirect means?

Ms Carr: Well, my friend, when we talk about consultation it is not what you read in the newspapers and it is not by a simple telephone call. When you represent 2 million people, as we do in the Canadian Labour Congress, we expect to be treated as an institution that should be consulted the same as the Business Council on National Issues, the same as the Canadian Manufacturers' Association, the same as the Chamber of Commerce, who are consulted continuously by in-depth meetings. We have never had the pleasure of that at the moment relative to this situation. You cannot deal with . . .

Mr. Suluk: But if I understand it correctly, the Canadian Labour Congress—or at least your president, or whoever—did not receive the overtures of the government or the Prime Minister, if I remember correctly.

The Chairman: Perhaps you mean Mr. Thompson, the author, more or less, of the paper, working in the Minister's office. I agree with you. I understood from evidence before—perhaps not before the paper came out, but once the paper was released on July 15—that there were informal consultations with many people, some of whom you named, along with Canadian Labour Congress.

Mr. Martin: You are quite right, but that was after . . .

The Chairman: That was after.

Mr. Martin:—the *Freedom to Move* paper came out. Mr. Chairman, I just want to comment. I think consultation is becoming the most abused word in Canada today. We talk about meaningful consultation. When we talk about meaningful consultation, once again, as Mrs. Carr said, it is not a matter of presenting us a *fait accompli*. We would expect that in fact on a subject as important as this, once again the consultation—and we say meaningful—would take place with major representative groups such as the Canadian Labour Congress before any document were in fact put out for their public discussion.

We said when we came here that we welcome the opportunity to appear before this committee. We welcomed the opportunity when we did have the meeting with the economic regulatory reform group. But once again, we think there is a lot left to be desired in forming such a national transportation policy. That is why we go back on the recommendation of a major public inquiry or a royal commission because of the nature of the subject and the implications it is going to have on all Canadians.

Mr. Suluk: My second question, Mr. Chairman . . . Before I do, having a ratio of one civil servant to eight people up in the north, I just shudder about another possibility of having to go

[Translation]

vraiment dire qu'on a pas été consulté lors de l'élaboration de ce document? Avec un effort d'imagination, ne pouvait-on pas dire qu'on avait jusqu'à un certain point, la possibilité de répondre de façon indirecte?

Mme Carr: Eh bien, mon ami, lorsqu'on parle de consultation, il ne s'agit pas de ce qu'on lit dans les journaux ou de ce qu'on entend lors d'une conversation téléphonique. Lorsqu'on représente deux millions de personnes, et c'est le cas du Congrès du travail du Canada, nous nous attendons à être traités comme une institution qui doit être consultée comme on le fait dans le cas du Conseil d'entreprise sur les questions d'intérêt national, l'Association des manufacturiers canadiens, la Chambre des commerces, qui sont toujours consultés lors de réunions sérieuses. Nous n'avons pas eu le plaisir d'être consultés jusqu'à maintenant au sujet de cette situation. On ne peut discuter . . .

M. Suluk: Si je vous ai bien compris, ni le gouvernement ni le premier ministre n'ont fait signe au Congrès du travail du Canada—ou du moins à son président, ou à je ne sais trop à qui . . .

Le président: Vous voulez peut-être parler de M. Thompson, qui est plus ou moins l'auteur du document et qui travaille au bureau du Ministre. Je suis de votre avis. J'ai cru comprendre d'après les témoignages que nous avons entendus précédemment—pas avant la publication du document peut-être mais certainement depuis le 15 juillet—qu'on avait consulté officieusement un grand nombre de personnes, vous en avez nommées quelques unes, dont le Congrès du travail du Canada.

M. Martin: Vous avez raison, et c'était après . . .

Le président: C'était après.

M. Martin: . . . que le document «Aller sans entraves» ait été publié. Monsieur le président, je veux simplement faire une remarque. Ce mot consultation est peut-être celui dont on abuse le plus au Canada actuellement. Nous avons parlé de consultations significatives. Dans ce cas-là, et je le répète, comme a dit M^{me} Carr il ne s'agit pas de nous mettre devant un fait accompli. Sur une question aussi importante que celle-là, il faudrait absolument consulter—et nous insistons là-dessus—les principaux groupes représentatifs comme le Congrès du travail du Canada avant que les documents fassent l'objet de discussions publiques.

En arrivant, nous avons dit, que nous étions heureux de cette occasion qui nous est donnée de comparaître devant le Comité. Nous avons été très heureux également de l'occasion que nous avons eue de rencontrer le Groupe de réforme économique réglementaire. Toutefois, je le répète, il y aura encore beaucoup à faire pour élaborer une telle politique de transport national. C'est la raison pour laquelle nous recommandons de nouveau qu'une enquête publique importante soit faite, qu'aucune commission royale ne soit établie à cause de la nature du sujet et des répercussions qu'il y aura pour tous les Canadiens.

M. Suluk: Monsieur le président, ma deuxième question . . . Avant cela, étant donné que dans le Nord nous avons un rapport de un fonctionnaire contre huit habitants, je frissonne

[Texte]

through another round of consultation through a royal commission. Nevertheless, I suppose I should understand that, with millions of people in southern Canada, you have to go through that process.

• 2000

Anyway, my second question relates to Canadian and U.S. examples and analogies that are normally used. On the one hand, Canadians say they are Canadian and that what happens south of the border is something else. But in most presentations, some witnesses tend to say that, when the airline industry or whatever was deregulated in the U.S., this happened. Well, if we say we are Canadian and that what happens in the U.S. is different, why do we have to accept the fact that what happens down there will necessarily happen in Canada? There seems to be a certain amount of contradiction. There is contradiction in terms of the size of population and so on. Perhaps you could enlighten me on that.

Ms Carr: Briefly, one has only to look at the role of the multinationals in Canada and the foreign-owned in the manufacturing industry, the foreign-owned in the car industry, the foreign-owned in food processing, whatever it may be. One has only to look at that because of our fears of what we, as a labour movement and as workers, know can happen when the foreign-owned people come into Canada and decide to leave, and when special conditions are given to people to come into Canada to take our natural resources and to do all those sorts of things and, when they do not like it, go home, as I have said before.

We have major concerns about that. If we follow the United States line on deregulation in this country, first, we will have sold many jobs down the river. We will have affected, efficiently and much unhappily, against the north, the things that would happen there. You would be further removed in the north than you ever have been before. I do not think people who come in from offshore because of deregulation are going to be really interested in making sure the north of Canada is serviced from one end of Canada to the other, that proper food goes up there from one end to the other, and that the people up there from one end of Canada to the other have the right to live in dignity. I do not think that will be maintained.

Mr. Suluk: Already, we do not live under those kinds of circumstances.

Ms Carr: I understand that.

Mr. Suluk: I do not know how it could become worse up there.

Ms Carr: I understand that, but it will never be corrected by deregulating the national systems that we now have in place. It will never be corrected. I can assure you that it will never be corrected if this opportunity to deregulate and allow the American airlines and this sort of thing to come into Canada...

Mr. Suluk: Actually, I have never thought that anything in the whole world could be corrected to the satisfaction of everybody.

[Traduction]

à l'idée d'avoir une autre commission royale chargée de nouvelles négociations. Néanmoins, avec les millions de gens qui vivent dans le sud du Canada, il faut se plier à ce processus.

Quoi qu'il en soit, ma deuxième question concerne les exemples canadien et américain que l'on cite souvent, et les analogies que l'on emploie normalement. D'un côté, les Canadiens se disent canadiens et affirment que ce que font les Américains ne les regarde pas. Mais, dans la plupart des interventions, les témoins ont tendance à nous dire que la dérèglementation aux États-Unis y a entraîné ceci et cela. Mais si nous sommes Canadiens et si ce qui arrive aux États-Unis est différent, pourquoi faut-il accepter le postulat que la même chose va se produire au Canada comme aux États-Unis? J'y vois là une certaine contradiction. Il y a des différences sur le plan de notre population etc. Peut-être pourriez-vous m'éclairer là-dessus.

Mme Carr: Brièvement, il suffit de regarder le rôle des multinationales au Canada, le nombre d'entreprises étrangères dans le secteur industriel, dans l'industrie automobile, dans l'alimentation etc. Il n'y a qu'à s'arrêter à cela pour comprendre les craintes que nous éprouvons en tant que mouvement syndical et travailleurs, de voir les entreprises étrangères s'installer chez nous, puis repartir du jour au lendemain, profiter de concessions spéciales pour s'emparer de nos ressources naturelles et, dès que quelque chose leur déplaît, rentrer chez-eux, comme je l'ai dit tout à l'heure.

Nous trouvons cela très inquiétant. Si nous emboîtons le pas aux États-Unis en matière de dérèglementation, nous allons, d'abord, sacrifier un grand nombre d'emplois. Nous allons importer, à notre grand détriment, tous les inconvénients qui en ont résulté aux États-Unis. Le nord du pays sera encore plus isolé qu'auparavant. Je ne pense pas que les entreprises étrangères qui s'installeront chez-nous par suite de la dérèglementation seront vraiment intéressées à desservir le nord, à faire en sorte que son approvisionnement soit assuré d'un océan à l'autre, et à s'assurer que les Canadiens au nord du soixantième parallèle vivent dans la dignité. Je ne pense pas que cela sera préservé.

M. Suluk: Déjà aujourd'hui, tout cela n'est pas assuré.

Mme Carr: Je m'en rends compte.

M. Suluk: Je ne vois pas comment les choses pourraient empirer.

Mme Carr: J'en conviens, mais vous n'allez jamais améliorer ces choses en dérèglementant les réseaux nationaux qui existent aujourd'hui. Vous n'y parviendrez jamais. Je peux vous assurer que vous n'y arriverez jamais si le gouvernement dérègle et laisse toutes les compagnies américaines s'installer au Canada...

M. Suluk: En fait, et je n'ai jamais cru qu'aucun problème au monde puisse être réglé à la satisfaction de tous.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Suluk. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. I would like to make a couple of comments, and far be it from me here tonight to justify my position on this committee and to compare my capabilities with the royal commission.

However, along the lines of Mr. Benjamin, I would like to say—and as you have mentioned, Ms Carr and colleagues—that before I happened to get into this great job as a politician, I was a farmer, a school teacher, and my dad worked for 33 years for the CN. Although I have no great technical expertise in it and I come from a remote area of Canada, our National Transportation Act interests me greatly. I would also suggest that, with the confidence of the staff that are hired—and we all know this, as elected members of government—at the end of the line, regardless of royal commissions or what not, it is the government and elected members that are going to take the heat on a new National Transportation Act.

Second is the statement you made regarding equality. Coming from a great area of eastern Quebec on the Gaspé, the Magdalen Islands, we are not equal with all other Canadians. As I am sure my friend from the north, Mr. Suluk, would say, with regulation we have never been equal. At the same time, I might add that, I guess due to financial and economic circumstances, we may never be considered equals.

But we do accept the fact that in this transportation-oriented world in 1985, going into the year 2000, there are changes that have to be made. As a member of this committee, I am willing to make my contribution and, as an elected member, take the heat, the positive and the negative aspects. But in travelling across Canada, in meeting groups, I have found that we tend to have a great national Canadian attitude that anything that is new is negative, that it is no good. We cannot continue in this way.

• 2005

We have heard many witnesses. We have talked to private enterprise. Being a former president of a teachers' union, I am also familiar with unions. I assume that labourers are required in private enterprises. And private enterprisers and companies have told us that, in large part, they are in favour in some way, shape or form, of deregulation, taking into account the remote and isolated areas of our country. They have also told us, whether it be the pulp and paper industry or whatever, that if they are not able to compete in a transport market—10% or 12% of their costs go just into transport—they are going to have to close their doors.

I would ask you whether you do not think that, without some form of deregulation, reregulation or regulatory reform, you people are going to lose jobs anyway.

Ms Carr: First of all, we are not negative to everything we have talked about. We are not negative about everything that comes out from the present government or the past govern-

[Translation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Suluk. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais faire quelques remarques et loin de moi l'idée de justifier ma position en ma qualité de membre du présent comité, ni de comparer mes connaissances à celles d'un membre d'une Commission royale.

Toutefois, comme le disait M. Benjamin, je tiens à préciser—comme l'ont mentionné M^{me} Carr et les collègues—qu'avant d'entrer dans la vie politique j'ai été, tour à tour, agriculteur et enseignant, et que mon père a travaillé pendant 33 ans pour le CN. Bien que je n'aie guère de connaissances techniques et que je vienne d'une région isolée du Canada, notre Loi nationale sur les transports m'intéresse beaucoup. J'ajouterai que je fais confiance à notre personnel. Or nous savons tous, nous les élus du peuple qu'en fin de compte, Commission royale ou pas, c'est le gouvernement et les députés qui devront assumer la responsabilité d'une nouvelle Loi nationale sur les transports.

Je voudrais ensuite aborder la question de l'égalité. La circonscription que je représente est située dans l'est du Québec, la péninsule de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine. Nous n'y sommes pas les égaux des autres Canadiens. Comme mon ami du nord, M. Suluk, le confirmera sans doute, la réglementation ne nous a jamais donné l'égalité. Je ne pense pas non plus, étant donné les contraintes financières économiques, que nous l'aurons jamais.

Mais nous reconnaissons néanmoins qu'en 1985, dans un monde axé sur les transports et à l'aube du 21^e siècle, des changements s'imposent. En tant que membre du présent comité, je suis disposé à apporter ma contribution et, en ma qualité de député élu, à assumer mes responsabilités, pour le meilleur et pour le pire. Mais j'ai eu l'impression dans mes voyages à travers le Canada, lors de rencontres, que nous rejetons l'attitude nationale d'emblée toute innovation comme étant négative et sans valeur. Nous ne pouvons pas continuer ainsi.

Nous avons entendu beaucoup de témoins. Nous avons parlé aux entreprises privées. En tant qu'ancien président d'un syndicat d'enseignants, je connais également les syndicats. L'entreprise privée a besoin de travailleurs et les entreprises privées nous ont dit, en majorité, qu'elles sont en faveur d'une déréglementation, quelles que soient ses modalités, tout en protégeant les régions éloignées et isolées du pays. Elles nous ont dit également, qu'il s'agisse des compagnies de pâte et de papier ou d'autres, que si elles ne sont pas compétitives sur le plan des transports—qui représentent 10 à 12 p. 100 de leur prix de revient—elles seront obligées de fermer leurs portes.

Ne pensez-vous pas que sans une forme de déréglementation, de reréglementation ou de réforme réglementaire, vous allez perdre des emplois de toute façon?

Mme Carr: Tout d'abord, notre attitude n'est pas entièrement négative. Nous ne rejetons pas en bloc tout ce que le gouvernement fait ou que le gouvernement précédent a fait. Je

[Texte]

ment. I can tell you that deregulation is not going to make you equal either. You said that regulation or deregulation where you come from never made you equal. I assure you that, if you deregulate any further, you still will not be equal.

You talk about some of the ideas we have put forward. Certainly we accept the idea of reviewing all of those areas of regulations, whether they are in order or whether they are outdated or whatever, as we have always said about every piece of legislation that the Canadian government or the provincial governments have. There always has to be a review. It does not mean you destroy it all, because sometimes something that is very old is still very sound, even though 50 years have passed. We have said that we are prepared to do this.

On the whole question of trying to find an avenue, we agree we have to have an avenue. This is why we suggest the royal commission. I think it is very important. The royal commission does not have to take two years, as the last one took.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I have one final question, Mr. Chairman, to keep this apolitical. As I mentioned previously, management in many cases has said that deregulation in large part is good. From a positive point of view on behalf of labour and management as regards the *Freedom to Move* paper, I wonder whether you people or your member unions have sat down with management to discuss the pros and cons of deregulation?

Ms Carr: Not as a Canadian Labour Congress vis-à-vis the Business Council on National Issues. As far as direct conversation between employer and union and as far as the leadership of the unions are concerned, perhaps they have in their own industries.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Perhaps?

Ms Carr: I have not asked them. You might ask one of the leaders who is going to be before you in a very few minutes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much.

The Chairman: Thank you. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Ms Carr and gentlemen, I would like to start by asking Dick Thomasson a couple of questions regarding the marine industry. I do not think in your brief, unless I overlooked it, you really mention the marine industry. There are a few recommendations in the white paper. The Shipping Conferences Exemption Act would be changed to allow confidential contracts. The Canada Shipping Act would be revised to reserve the coastal trade for Canadian ships and to extend the jurisdiction to 200 nautical miles along with the waiver system. And the Inland Water Freight Rates Act, which is a controlling mechanism for the Canadian Grain Commission, would be repealed.

[Traduction]

peux vous dire que la déréglementation ne vous donnera pas l'égalité non plus. Vous dites que la réglementation des transports ne vous a jamais mis sur un pied d'égalité. Je peux vous garantir que si l'on dérègle encore davantage, vous ne serez pas plus égal.

Vous parlez de certaines idées que nous avons émises. Nous acceptons certainement la notion de revoir tous ces règlements, pour déterminer lesquels sont désuets et doivent être remaniés et c'est notre position vis-à-vis de toutes les lois fédérales ou provinciales. Il faut toujours réexaminer les choses mais cela ne signifie pas qu'il faut tout détruire parce que parfois ce qui est très ancien reste parfaitement adapté, même après 50 ans. Nous sommes tout à fait en faveur d'un tel réexamen.

Il faut pour cela mettre en place un mécanisme et nous proposons une commission royale. Cela me paraît très important. Rien ne dit qu'une commission royale doit mettre deux ans pour rédiger son rapport, comme la dernière.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'ai une dernière question, monsieur le président, pour rester dans l'apolitisme. Comme je l'ai déjà dit, le patronat est généralement en faveur de la déréglementation. Est-ce que vous-même, ou vos syndicats membres, avez déjà rencontré le patronat pour discuter des avantages et inconvénients de la déréglementation?

Mme Carr: Il n'y a pas eu de consultations entre le Congrès canadien du travail et le Conseil d'entreprises pour les questions d'intérêt national. Peut-être y a-t-il eu des conversations directes entre employeurs et syndicats, entre patronat et direction des syndicats dans leurs secteurs propres.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Peut-être?

Mme Carr: Je ne leur ai pas posé la question. Vous pourrez la poser à l'un des dirigeants syndicaux qui vont comparaître dans quelques minutes.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie.

Le président: Merci. Monsieur Angus.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

Madame Carr et messieurs, je voudrais commencer par poser quelques questions sur les transports maritimes à Dick Thomasson. Vous n'avez pas vraiment mentionné les transports maritimes dans votre mémoire, à moins que cela ne m'ait échappé. Le Livre blanc comporte quelques recommandations pour ce secteur. La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes serait modifiée pour permettre la conclusion de contrats confidentiels. La Loi sur la marine marchande du Canada serait révisée afin de réserver le cabotage aux navires canadiens et appliquer la juridiction, de même que le système des dépenses, à la zone économique des 200 milles. Enfin, la Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures, qui est un mécanisme de contrôle pour la Commission canadienne du blé, serait abrogée.

[Text]

I am wondering whether you could give us your position on those three proposals.

Mr. Thomasson: It is pretty hard to argue against those proposals. Right off-hand on the surface, I would have to say that we are in favour of them. I would like to say that, because we did not have enough regulation in the marine industry, we do not have a deep-sea fleet. If we had a regulation stating that a Canadian ship had to be under Canadian flag, we would have a whole lot more jobs and a whole lot more business for Canadian businessmen.

• 2010

I will also take this opportunity to say that people do what they have to do. Let us say that an engineer says he thinks we should be checking the tail of an aircraft every 4,000 hours instead of every 5,000 hours because 5,000 hours is just a little too much and his boss asks what the regulation says. He says that it says every 5,000. He says: Well, that is what we will do. In our business I experience that when we say we should have a lifeboat forward in the event that there is a disaster aft and the lifeboats are gone, the rafts are gone, they say that the regulation says they do not have to have it there.

So deregulation can be very dangerous as far as safety goes, which, by the way, is one of my mandates. But when they talk about a 200-mile limit, when they talk about the coasting regulation, we are in favour of that.

The Chairman: Do you have another question?

Mr. Angus: Good. Thank you.

In the brief you make reference to the American experience, particularly that 40,000 jobs in the industry were lost. We heard the other day that approximately half of those were the ground crews, by and large, in terms of the people who maintain the aircraft. How do you translate that into the Canadian experience? What was the ratio there? What is your anticipation if the exact same kind of deregulation as occurred in the United States occurs in Canada? How many jobs are we looking at?

Mr. Erlichmann: It is hard to transfer directly because we have something over 40,000 jobs in air transport here. If you simply look at a similar kind of proportion of job loss then you are looking at—I do not know—something over 5,000. I think you can look at a larger loss here because of an issue we have raised several times that we have real problems with in this *Freedom to Move* document. In fact, the day it was released, on July 15, when I guess the author, Mr. Thompson, was presenting it, I raised the question about what was in this document to stop foreign carriers from coming into Canada and basically picking off all the lucrative routes and essentially wiping out Canadian carriers. Our one further consultation with Mr. Thompson in that regulatory reform group asked exactly the same question and still got no answer.

[Translation]

Pourriez-vous nous indiquer votre position sur ces trois propositions.

M. Thomasson: Il est très difficile de les contester. De façon générale, nous y sommes favorables. Je dirais cependant que, en raison de l'insuffisance de la réglementation dans le secteur maritime, nous n'avons pas de flottes hauturières. Si nous disposions d'un règlement disant que les navires canadiens doivent battre pavillon canadien, nous aurions beaucoup plus d'emplois dans ce secteur et les entreprises canadiennes feraient beaucoup plus d'affaires.

Je saisis également cette occasion pour dire que les gens font ce qu'on leur demande de faire. Prenons un ingénieur qui pense qu'il faudrait vérifier la queue d'un avion toutes les 4,000 heures, et non pas toutes les 5,000 heures, car ce dernier intervalle lui paraît juste un peu trop grand. Son chef lui demande ce que dit le règlement. Le règlement dit 5,000 heures. Il répondra: eh bien, c'est ce que nous ferons. C'est la même chose dans notre secteur: lorsque nous disons qu'il faudrait placer des bateaux de sauvetage à l'avant, au cas où il y aurait un désastre à la poupe et que les radeaux soient perdus, on nous répond toujours que le règlement ne l'exige pas.

La déréglementation peut donc être très dangereuse sur le plan de la sécurité, qui fait justement partie de mon mandat. Mais, en ce qui concerne la limite des 200 milles, en ce qui concerne le cabotage, nous y sommes favorables.

Le président: Avez-vous une autre question?

M. Angus: Bien. Merci.

Vous parlez dans votre mémoire de l'expérience américaine, et particulièrement des 40,000 emplois qui y auraient été perdus. On nous a dit l'autre jour que près de la moitié de ces emplois étaient des emplois au sol, des emplois de maintenance des avions. Comment cela se traduirait-il dans l'expérience canadienne? Quel était le taux de compression des effectifs aux États-Unis? Qu'arrivera-t-il, à votre avis, si exactement la même déréglementation qu'aux États-Unis est appliquée au Canada? Combien d'emplois seraient perdus?

M. Erlichmann: Il est difficile de transposer directement, car tout le secteur des transports ne comprend qu'un effectif à peine supérieur à 40,000. Si la proportion d'emplois perdus est la même chez nous, 5,000 emplois seraient touchés, peut-être. La perte serait peut-être encore plus grande chez nous en raison d'une difficulté que j'ai mentionnée à plusieurs reprises et qui nous inquiète énormément, dans ce document «Aller sans entraves». D'ailleurs, le jour où il a été publié, le 15 juillet, j'ai parlé à l'auteur, M. Thompson, et je lui ai demandé ce qui, dans ce document, empêcherait les transporteurs étrangers d'envahir le Canada, et d'accaparer toutes les lignes lucratives et de mettre sur la paille les entreprises de transport canadiennes. Nous avons posé exactement la même question lors d'un autre entretien avec M. Thompson au sein du groupe sur la réforme de la réglementation, et nous n'avons pas plus obtenu de réponse.

[Texte]

So I guess the point is that as far as we can tell the government has no answer, and in terms of job loss probably you are looking at 5,000 or 6,000 jobs as the lower limit because we face the kind of risks they do not have in the United States that a foreign carrier will come in and cream off all the most profitable routes through predatory pricing.

Mr. Angus: One final question: In the United States experience, were those 40,000 jobs or were those 40,000 positions that were lost? Was there an evening-out at some point so at the end of the first x number of years of deregulation there were 40,000 fewer positions but in fact more than that had been affected, either by some displacement or they were terminated by one company that went under and hired by somebody else at a lower rate? What is your understanding of what happened down there?

Mr. Erlichmann: My understanding is that it is 40,000 net, that there was a considerable amount of displacement and that there was also a certain change in the nature of the jobs—aside from working conditions and wage levels, there was a considerable increase in part-time employment. It is hard to read the employment figures because once you start getting part-time employment and everything else you have to start looking at the equivalent jobs and everything else. So my understanding is that is 40,000 net.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

Do I understand it is 40,000 jobs lost entirely or 40,000 unionized jobs lost? Is that taking the global figure of jobs?

Mr. Erlichmann: I think that is a global figure in air transport, yes—not just unionized.

Mr. Belsher: Okay. Because I notice you are mentioning in a couple of places the jet service being lost, but when you mentioned Victoria I think there are more flights per day into Victoria now than there were in times past when you count what goes into the harbour as well as out at Pat Bay at the airport in total flights.

• 2015

Mr. Saunders: There may very well be more flights. But I did not say . . .

Mr. Belsher: What is so sacred about jet service?

Mr. Saunders: We are living in the jet age. Propeller is history. It is like travelling by train, almost.

Mr. Belsher: You have the CBRT up there.

Mr. Martin: We are not monolithic, you know.

Mr. Angus: You really meant steam engines, did you not?

[Traduction]

Donc, à notre connaissance, le gouvernement n'a pas de réponse, et il faut donc considérer que le chiffre de 5,000 à 6,000 emplois perdus est un minimum, car nous serons confrontés chez nous à un risque qui n'existe pas aux États-Unis, à savoir l'arrivée d'un transporteur étranger qui va écarter toutes les lignes les plus profitables en pratiquant des prix déloyaux.

M. Angus: Une dernière question: aux États-Unis, est-ce que ce sont 40,000 emplois qui furent perdus ou bien 40,000 postes? N'y a-t-il pas eu toute une série de mutations qui font que, au bout de X années après la déréglementation, le transport aérien comptait 40,000 emplois de moins, mais que, en fait, beaucoup plus de postes ont été touchés, beaucoup plus d'employés mis à pied par leur entreprise, mais réengagés par une autre à un salaire inférieur? Qu'est-ce qui s'est passé vraiment là-bas?

M. Erlichmann: Je crois savoir que 40,000 est le chiffre net des emplois perdus, mais qu'il y a eu beaucoup de mutations, que la nature des emplois a beaucoup changé—sans parler des conditions de travail et des niveaux de salaire et de la multiplication des emplois à temps partiel. La lecture des statistiques de l'emploi est très difficile, car l'emploi à temps partiel brouille les chiffres, si bien qu'il faut commencer à comparer des postes équivalents, et tout ce genre de choses. Je pense donc que 40,000 est le chiffre net.

Le président: Je vous remercie, monsieur Angus. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Je vous remercie, monsieur le président.

Ces 40,000 emplois ont-ils été perdus entièrement, ou seulement 40,000 emplois syndiqués? Est-ce que c'est le chiffre global des emplois perdus?

M. Erlichmann: Oui, je crois que c'est le chiffre global, et pas seulement celui des emplois syndiqués.

M. Belsher: Bien. Vous avez mentionné à plusieurs reprises la suppression des dessertes par avions à réaction, mais dans le cas de Victoria que vous avez mentionné, je crois qu'il y a aujourd'hui plus de vols à destination de Victoria qu'auparavant, si vous comptez également les vols qui atterrissent dans le port, et pas seulement ceux qui atterrissent à l'aéroport de Pat Bay.

M. Saunders: Il y en a peut-être plus, mais je n'ai jamais dit . . .

M. Belsher: Qu'y a-t-il de si sacré dans les avions à réaction?

M. Saunders: Nous vivons à l'air du jet. Les moteurs à hélices sont des antiquités. C'est presque comme de voyager en train.

M. Belsher: Vous avez le CBRT là-haut.

M. Martin: Nous ne sommes pas monolithiques, savez-vous.

M. Angus: Vous vouliez dire «locomotives à vapeur», n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Belsher: You see, this is the problem we are facing. We are in a day and age of change, and we want some help in how we make sure the change comes about so that our transportation industry is as safe as, or safer than, it has been, and it covers the areas that need to be covered; the more sparsely populated areas of our country. Yet I am satisfied, and many, many people are across our country, that we do not need as cumbersome a means of getting into the transportation industry, whether it be trucking or rail . . . with rail there is not that much difference, because we only have the two there, but in trucking particularly, and in the airlines.

Ms Carr: I would like to make a comment on the safety that you are satisfied with in the airlines.

Mr. Belsher: I did not say I was satisfied. I said we wanted a safe or safer . . .

Ms Carr: But I thought you said you were satisfied with something, and I just want to make a comment about airlines.

On Monday I happened to go on an airline—a Canadian airline—to Toronto. The gentleman who went with me, one of my staff people, is six foot four inches. He weighs about 250 pounds and is well proportioned with that height. The aircraft we sat in . . .

The Chairman: Sounds like me.

Ms Carr: Yes, something like the chairperson. His knees . . . he had to sit spread-eagled, because there was no distance. He paid the regular fare, though. But deregulation was such . . . if deregulation comes in, all of us will be like cattle in those aircraft. This man could not even put down the tray to have breakfast served; could not even put half a tray down. If the person in front of that person backed up a little, that person would have had to stand up and travel all the way in that way. If we have deregulation, you can be assured that all who will be in the aircraft will be standing room only, because they want the numbers in there to pay the freight.

Mr. Belsher: But you are going on the assumption . . .

Ms Carr: I am talking about safety and health now. That is what we are concerned about.

Mr. Belsher: But you use a good illustration. This is under a regulated environment you are using as the example . . .

Ms Carr: Slowly being deregulated.

Mr. Martin: I would like to respond. It really covers a couple of questions, and the question you are getting at.

I think it is a safe assumption in looking at the philosophy behind the *Freedom to Move* paper and the whole attempt by the government to have deregulation in the transport industry take place . . . was the assumption that you are going to create a lot more competition out there that would in fact take up the slack that is there and create new entrepreneurial enterprises, so we would have cheaper transportation rates—certainly that has been broadcast about much—not only in goods but in carrying people and such. Based on that assumption, you could

[Translation]

M. Belsher: Voyez-vous, c'est cela le problème. Nous vivons dans une période de mutation, et il faut veiller à ce que les changements ne nuisent pas, mais au contraire renforcent la sécurité, et que toutes les régions soient desservies, y compris les moins peuplées de notre pays. Je suis convaincu, comme beaucoup d'autres Canadiens, qu'il n'est pas nécessaire pour cela de s'encombrer d'un appareil réglementaire aussi lourd, qu'il s'agisse de transport ferroviaire ou routier . . . avec le rail, cela ne fait pas beaucoup de différence, car il n'y a que deux grandes compagnies, mais surtout dans le camionnage et le transport aérien.

Mme Carr: J'aimerais faire une remarque sur l'aspect sécurité des compagnies aériennes, dont vous vous dites satisfait.

M. Belsher: Je n'ai pas dit que j'étais satisfait. J'ai dit qu'il fallait assurer ou renforcer la sécurité . . .

Mme Carr: Je pensais que vous aviez dit que vous étiez satisfait de quelque chose, et j'aimerais dire un mot des compagnies aériennes.

Je me suis trouvée, lundi, à prendre l'avion pour Toronto—c'était une compagnie canadienne. Le monsieur qui m'accompagnait, qui fait partie de mon personnel, mesure six pieds quatre pouces. Il pèse près de 250 livres et, vu sa taille, est très bien proportionné. L'avion que nous avons pris . . .

Le président: Il doit me ressembler.

Mme Carr: Oui, il a un peu la carrure du président. Ses genoux . . . il était obligé de s'écarteler, car les sièges étaient trop rapprochés. Il a pourtant payé le tarif normal. Mais avec la déréglementation . . . nous serons tous entassés comme du bétail dans ces avions. Mon compagnon ne pouvait même pas baisser la tablette pour y poser son plateau de déjeuner; il ne pouvait même pas poser son plateau. Si jamais la personne devant lui avait voulu baisser son siège un peu, il aurait dû se lever et voyager debout tout le long du chemin. Si la déréglementation se fait, je peux vous garantir qu'il n'y aura bientôt plus que des places debout dans les avions, tellement on va entasser les passagers.

M. Belsher: Mais vous partez du principe que . . .

Mme Carr: Je parle de sécurité et d'hygiène. C'est là ce qui nous inquiète.

M. Belsher: Mais justement, c'est un bon exemple. Vous parlez là d'un secteur réglementé . . .

Mme Carr: En cours de déréglementation lente.

M. Martin: J'aimerais répondre. Je vais couvrir plusieurs points, et notamment celui que vous avez abordé.

Si l'on regarde l'orientation générale sur laquelle le document *Aller sans entraves* est fondé et toute cette volonté du gouvernement de déréglementer l'industrie des transports . . . Il me semble que tout cela repose sur le postulat que l'on va renforcer la concurrence, stimuler l'esprit d'entreprise et, ainsi, bénéficier de tarifs de transport plus bas—c'est du moins ce que l'on affirme partout—non seulement pour les marchandises, mais également les personnes. Dans cette perspective, on

[Texte]

understand—maybe you would not agree; we do not agree—why deregulation is being implemented.

But the whole problem is that in the United States, with the deregulation—once again using that—in fact competition has not come about. Concentration has come about instead, so there is in fact less competition. All evidence indicates that there is going to be less and less competition in airlines, and in trucking, and in the rail system. Consequently, what we end up with is not more private enterprise, if that is what you want, but more monopoly enterprise, with concentration in fewer hands than when the whole deregulation took place in the first place. It seems to me that is in fact counter to what the government is putting forward.

I am basing it on the assumption that this is what you want in imposing deregulation on the economy. We are going to end up with less competition, less service, more monopoly, and in fact higher rates in the final analysis, because of course that follows monopoly. We think we have demonstrated pretty well in the brief, but certainly it is open to you to take a look. We already see that in the airline industry and we have not even had full-scale deregulation. Take a look at the monopolies that are being created in the airline industry. I cannot keep track of who is taking over whom these days, but is it obvious that CP Air is going to be the major private carrier. In fact, deregulation has failed already in the airline industry.

• 2020

The Chairman: Is that . . .

Mr. Belsher: I would like to make this comment, Mr. Chairman. You talk about concentration, and I would think your group is quite a concentration

Mr. Martin: A concentration group.

Mr. Belsher: Yes.

Mr. Martin: We attempt to bring it together . . .

Mr. Belsher: Right.

Mr. Martin:—closer and closer, but we are not asking for deregulation!

The Chairman: Five minutes, Mr. Belsher. That is fine. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I wanted to ask two questions, Mr. Chairman, and also make a request of the witnesses.

The CLC and all the unions affiliated thereto, and others, are in the jobs business, and that is your business. You are very good at it, in my opinion. We can assume that if you thought there was any way there would be more job security and more jobs under *Freedom to Move*, you would be fully supporting it.

Ms Carr: I think that is a two-barrelled question.

The Canadian Labour Congress, obviously, is very, very concerned about the workers. That is what we are all about. But I can assure you, we are just as concerned about the

[Traduction]

peut comprendre pourquoi on veut déréglementer, même si l'on n'est pas d'accord, et nous ne le sommes pas.

Mais tout le problème est qu'aux États-Unis—pour reprendre cette comparaison—la déréglementation n'a pas débouché sur un surcroît de concurrence. Elle a au contraire débouché sur la concentration, si bien que la concurrence est moindre. Tous les indices vont dans ce sens, celui d'une moindre concurrence dans les transports aériens, dans le camionnage, dans les transports ferroviaires. Par conséquent, on se retrouve non pas avec davantage d'entreprises privées, si c'est là le but recherché, mais davantage de monopoles, une concentration de l'activité dans un nombre de mains plus petit qu'avant la déréglementation. Cela me paraît une évolution tout à fait à l'opposé de ce que le gouvernement recherche.

Je suppose évidemment que c'est cela que le gouvernement recherche. Nous allons finir par faire face à moins de concurrence, avoir un moins bon service, plus de monopoles, et des tarifs plus élevés, ce que supposent les monopoles. Nous l'avons bien illustré dans le mémoire, mais c'est à vous de vous en rendre compte. Nous voyons déjà que c'est le cas dans l'industrie des lignes aériennes, et nous n'avons pas encore de déréglementation complète. Voyons les monopoles qui se sont créés dans l'industrie des lignes aériennes. Je ne sais plus qui prend le contrôle de quoi ces jours-ci, mais il est évident que CP Air sera le principal transporteur privé. De fait, la déréglementation est déjà un échec dans l'industrie des lignes aériennes.

Le président: Est-ce que . . .

M. Belsher: J'aimerais faire une remarque, monsieur le président; on a parlé de concentration, mais je crois que votre groupe représente vraiment une concentration.

M. Martin: Un groupe de concentration.

M. Belsher: Oui.

M. Martin: Nous essayons de le regrouper . . .

M. Belsher: C'est exact.

M. Martin: . . . de le resserrer de plus en plus, mais nous ne voulons pas de déréglementation!

Le président: Vous avez eu cinq minutes, monsieur Belsher. Très bien. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais poser deux questions, monsieur le président, et également présenter une demande aux témoins.

Le CTC et tous les syndicats qui y sont affiliés, et les autres, existent pour les emplois, c'est là votre travail. Vous le faites très bien, à mon avis. Nous pouvons croire que s'il y avait, selon vous, une façon d'obtenir davantage de sécurité d'emploi et de créer davantage d'emplois grâce à ce document *Aller sans entraves*, vous lui accorderiez votre entier appui.

Mme Carr: C'est une question à deux tranchants.

Le Congrès du travail du Canada se préoccupe beaucoup, bien sûr, des travailleurs. C'est pour cela que nous existons. Je peux vous assurer toutefois que nous sommes tout autant

[Text]

community, the people who live in the community, the nation as a whole.

So if *Freedom to Move* were a paper that would give us all of those things, sure we would be happy to enjoy coming here and saying, I think you have done a great job. But unfortunately, you have not, because it is not just the people who are working out there who are suffering or will suffer, it will be all Canadians who are going to suffer as a result of deregulation.

Let us make it very, very clear, deregulation in the transportation industry, the airline industry, the shipping industry, is the first step to deregulation of the tuna fish, deregulation of the meat packing, deregulation of our medical care, deregulation of drugs, all of those things will follow. That is the reason why we have to make sure that this does not take off and run down the wrong road or down the wrong track.

Mr. Benjamin: The one area we did not get into was the matter of Crown corporations.

The Chairman: Last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It has been alleged on numerous occasions—mostly those from the private sector—that Air Canada and CN have a built-in advantage over CP and CP Air and the private sector, even though they have been ordered to operate as a private business since the last eight years.

What do you think about the privatization, wholly or partly, of Crown corporations, Air Canada, CN, or employees being shareholders in one or both of those corporations?

Mr. Martin: Mr. Chairman, first of all, if it is a Crown corporation, I, as a citizen of Canada am already a shareholder in that Crown corporation. I think it is absolutely necessary, especially when we are talking about the transportation industry, that the government does not give up the leverage they can have through a Crown corporation to establish a national transportation policy that is to the benefit of all the people. So consequently, we are not in favour, absolutely not in favour, of privatizing Crown corporations; we do not think that does anything for anybody, except those who are going to get it at a fireside sale.

Secondly, we think once again, a government is abandoning its responsibilities in aiding Canadians in the development of the country. The amusing thing, Mr. Chairman, is that if you look back in the history of the formation of Crown corporations, especially in the transportation sector, they were instituted by people who were very much private enterprisers. C.D. Howe was hardly what you call a galloping socialist, but C.D. Howe saw the absolute necessity to establish a national transportation system that was a Crown corporation. He could see into that future, that it was absolutely necessary for the development of Canada.

[Translation]

préoccupés par la collectivité, les gens qui y vivent, et le pays tout entier.

Par conséquent, si *Aller sans entraves* était un document qui nous apportait toutes ces choses, nous serions certainement très heureux de venir vous dire: vous avez fait un excellent travail. Malheureusement, ce n'est pas le cas, car ce n'est pas seulement les gens qui travaillent qui souffrent, ou souffriront, mais ce sont tous les Canadiens, et cela à cause de la déréglementation.

Soyons très précis; la déréglementation dans l'industrie du transport, les lignes aériennes et le transport maritime, est le premier pas vers une déréglementation du thon, des salaisons, de l'assurance-maladie, des médicaments, et de tout ce qui peut s'ensuivre. C'est la raison pour laquelle nous voulons nous assurer qu'on n'emprunte pas la mauvaise voie.

M. Benjamin: Il y a une chose dont nous n'avons pas parlé, ce sont les sociétés de la Couronne.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: On a prétendu à plusieurs reprises—ce sont des gens du secteur privé surtout qui l'ont fait—qu'Air Canada et le CN avaient un avantage au départ sur le CP et CP Air, de même que sur le secteur privé, même si on a exigé d'eux qu'ils fonctionnent comme des entreprises privées depuis huit ans.

Que pensez-vous de la privatisation, complète ou partielle, des sociétés de la Couronne, d'Air Canada, du CN, des employés qui deviendraient actionnaires de l'une ou l'autre de ces sociétés?

M. Martin: Monsieur le président, je vous dirai tout d'abord que s'il s'agit d'une société de la Couronne, moi-même, en tant que citoyen du Canada, je suis déjà actionnaire de cette société de la Couronne. Surtout lorsqu'il est question de l'industrie du transport, il est absolument nécessaire que le gouvernement ne se départisse pas de ce levier qu'il a, par l'entremise d'une société de la Couronne, pour élaborer une politique nationale des transports qui profite à tous. Par conséquent, nous ne sommes certainement pas en faveur de la privatisation des sociétés de la Couronne, nous ne croyons pas que ce soit avantageux pour qui que ce soit, sauf pour ceux qui les obtiendront à un prix dérisoire.

Deuxièmement, nous répétons qu'à notre avis, un gouvernement n'assumerait plus ses responsabilités, car il doit aider les Canadiens à développer le pays. Ce qui est amusant, monsieur le président, si on remonte dans l'histoire pour voir comment les sociétés de la Couronne ont été créées, surtout dans le domaine des transports, on découvre qu'elles ont été créées par des personnes qui étaient vraiment des entrepreneurs privés. On ne peut pas dire que C.D. Howe était un socialiste effréné, mais il croyait qu'il était absolument nécessaire d'établir un système de transport national sous la forme d'une société de la Couronne. Il pouvait prévoir que dans l'avenir, ce serait tout à fait nécessaire pour le développement du Canada.

[Texte]

• 2025

We are an east-west nation; we are going to continue to be an east-west nation and it is absolutely necessary that we have that leverage and that economic management and I do not think we should pooh-pooh the contribution that Crown corporations have made to this country. In fact most Crown corporations, as all of you know, were not put in by democratic socialists; they were put in by Conservative and Liberal governments who once again knew . . .

The Chairman: Even R.B. Bennett.

Mr. Martin: Even R.B. Bennett knew that Crown corporations served the national interest many times better than the private sector.

Mr. Benjamin: Mr. Martin, I wonder if we could make a request on the matter of getting some information before you let the witnesses go. We have heard about but have not seen the AFL-CIO study in the United States. Could you make that or any other yourselves available to the clerk of our committee and our staff? We get so darn many too often one-sided reports, but also conflicting reports, and I think it would be useful if you could make those available to us.

The Chairman: [Inaudible—Editor]

Mr. Benjamin: Even if you do not have them, if you could send them over they would be useful.

Ms Carr: Mr. Chairman, we would be happy to provide something to you, certainly. We have not got them with us.

While I know you are anxious to close the sessions, I would like to indicate to you also that once you start preparing your report if you wish us to come back again to clarify our position on anything or to give you some good sound advice then we would be more than happy to.

The Chairman: Ms Carr, your position is pretty clear. I think we have had some interesting questions.

Mr. Martin, I am going to usurp the power of the Chair here. On your page 6 at the very bottom of the page—and I agree with you about this east-west flow; we want to keep the country from sea to sea, east and west—but part of the evidence, and this is part of the problem with the change . . . There has been direct evidence from shippers and carriers that because of the change in the States after the Staggers Act, the Motor Vehicle Act changes, traffic is starting to go north and south and across the American countryside and coming up. This is part of the problem we have to wrestle with. That is just a comment, but this is what we have been trying to wrestle with.

[Traduction]

Nous sommes une nation qui va de l'est à l'ouest, nous allons continuer de l'être, et il est absolument nécessaire que nous ayons ce levier et cette gestion économique. Je ne crois pas qu'il faille lever le nez sur la contribution que les sociétés de la Couronne ont apportée au Canada. De fait, la plupart des sociétés de la Couronne, vous le savez tous, n'ont pas été établies par des socialistes démocrates, elles l'ont été par les gouvernements conservateurs et libéraux qui, eux aussi, savaient . . .

Le président: Même R.B. Bennett.

M. Martin: Même R.B. Bennett savait que les sociétés de la Couronne servaient les intérêts nationaux beaucoup mieux que ne pouvait le faire le secteur privé.

M. Benjamin: Monsieur Martin, avant que les témoins partent, nous pourrions peut-être demander s'il est possible d'obtenir plus de renseignements. Nous avons entendu parler, mais nous ne l'avons pas vue, de l'étude AFL-CIO qui a été faite aux États-Unis. Pourriez-vous transmettre au greffier du Comité et à notre personnel cette étude, et d'autres auxquelles vous avez eu accès? Nous obtenons tellement souvent des rapports où il n'est question que d'un côté de la médaille, et aussi des rapports contradictoires, qu'il nous serait utile d'obtenir ces études.

Le président: [Inaudible—Éditeur]

M. Benjamin: Même si vous ne les avez pas ici, vous pourriez peut-être nous les transmettre, ce serait très utile pour nous.

Mme Carr: Monsieur le président, nous serons très heureux de le faire. Nous ne les avons pas ici.

Je sais que vous êtes impatients de terminer ces audiences, mais j'aimerais vous dire également que lorsque vous commencerez à rédiger votre rapport, si vous voulez que nous apportions des éclaircissements sur quelque question que ce soit, ou que nous vous donnions de bons conseils, nous serons très heureux de le faire.

Le président: Madame Carr, nous savons que c'est bien ce que vous pensez. Je crois que les questions posées sont intéressantes.

Monsieur Martin, je vais usurper mes pouvoirs en tant que président. Au bas de la page 6 de votre exposé—je suis d'accord avec vous au sujet du mouvement est-ouest; nous voulons conserver ce mouvement d'une mer à l'autre, de l'est à l'ouest—mais les témoignages que nous avons entendus, en partie, et c'est un peu le problème qui se pose au sujet du changement . . . Les expéditeurs et les transporteurs nous ont dit sans détour qu'à cause du changement survenu aux États-Unis après l'adoption de la *Staggers Act*, les modifications apportées par la *Motor Vehicle Act*, le trafic commence à se déplacer vers le Nord et le Sud, et aussi à travers le pays, pour remonter. Cela fait partie du problème que nous devons régler. Il ne s'agit que d'une remarque, mais voilà ce à quoi nous devons nous attaquer.

[Text]

Coming back to your fundamental recommendation, in effect a holding action and having a royal commission, I come back to the question of Mr. Benjamin and blend it with the comments of Mr. Gray. I was very interested in your answer. I did not know what to expect in the answer to Mr. Benjamin.

Look at the free trade/enhanced trade question. A royal commission went around the country for four years. It came out with a document that perhaps caught a lot of Canadians by surprise. It is fundamental to the country, the soul of the country, the sovereignty of the country, as much as if not more than perhaps transportation policy, or pieced partly with it, and yet we are moving perhaps down that track and we have not got the members who finally are going to take the heat on free trade now going around getting points of view.

And I can tell that you we have had a variety of points of view. They have been of all extremes, and it does confound us, and we have the dilemma now of trying to write the report and then the Minister is going to make decisions but the politician is eventually going to take the heat. To me, to support Mr. Benjamin, a firm recommendation for the committee to continue its study—the committee rather than a royal commission . . . I know MacPherson made a pretty good report on transport many years ago, but I must say, looking at the most recent royal commission, I do not really think we are helping any Canadians to shove it off to so-called experts where it still has to come back to the politicians who reflect all regions of this country, who have lived in all regions of this country, who have to make a political decision, which finally has to be made.

That is the only thing, because you in your sense are a politician and we are politicians around this country acting for people. Finally a political judgment has to be made by the politician and . . .

Mr. Benjamin: Maybe we can retire and go on a royal commission . . .

The Chairman: Frankly, I think we will be just as competent as any royal commission with back-up staff.

Mr. Benjamin: —at \$800 a day.

The Chairman: I want to thank you very much. This has been very interesting. I am very glad you came. As I say, there has been a variety of views and yours has been put forward very cogently and clearly and I want to thank you all for it and taking the time and trouble to come. Thank you very much.

Ms Carr: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, we now call the last witness tonight, which is the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers.

[Translation]

Au sujet de votre recommandation fondamentale, un moment d'arrêt et la création d'une commission royale, j'en reviens à la question qu'a posée M. Benjamin et je l'incorpore aux commentaires qu'a faits M. Gray. Votre réponse m'a beaucoup intéressé. La réponse de M. Benjamin m'a laissé un peu perplexe.

Prenons la question du libre-échange, d'un commerce plus important. Pendant quatre ans, une commission royale a parcouru le pays. Cette commission a présenté un document qui a peut-être surpris beaucoup de Canadiens. Il s'agit d'un document fondamental pour le pays, pour l'âme du pays, la souveraineté du Canada, autant, sinon plus peut-être, qu'une politique des transports, ou on pourrait peut-être, les incorporer l'un à l'autre, et pourtant, nous nous acheminons dans cette voie et nous n'avons pas de membres qui, finalement, voudront faire face courageusement à la question pour essayer d'obtenir des points de vue à ce sujet.

Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous avons divers points de vue. Ce sont des points de vue de toutes les tendances, et nous sommes assez étonnés. Nous nous trouvons actuellement dans un dilemme: essayer de rédiger un rapport pour que le ministre, ensuite, prenne les décisions, mais le politicien, en définitive, sera dans le feu de l'action. Quant à moi, et j'appuie M. Benjamin, une recommandation ferme pour que le Comité continue son étude—que ce soit le Comité plutôt qu'une commission royale . . . Je sais que M. MacPherson a fait, il y a quelques années, un très bon rapport au sujet des transports, mais je dois avouer, à cause de la plus récente commission royale, que je ne crois pas vraiment qu'on aide les Canadiens en refilant la question à de soi-disant experts. De toute façon, la décision reviendra finalement aux politiciens, qui représentent toutes les régions du pays, qui vivent dans ces régions, et qui doivent prendre les décisions politiques qui, finalement, doivent être prises.

C'est la seule chose importante, car, dans un certain sens, vous êtes vous-même un politicien, et nous le sommes nous aussi, puisque nous parlons au nom des gens. Il faut finalement qu'une décision politique soit prise par le politicien et . . .

M. Benjamin: Nous pouvons peut-être prendre notre retraite et siéger à une commission royale . . .

Le président: Je crois vraiment que nous serons aussi compétents qu'une commission royale si nous avons le personnel de soutien voulu.

M. Benjamin: . . . à 800\$ par jour.

Le président: Je vous remercie beaucoup. Ce débat a été très intéressant, et je suis heureux que vous soyez venus. Je le répète, nous avons entendu divers points de vue, et le vôtre a été présenté de façon très intelligente et très précise; je vous remercie de l'avoir fait et d'avoir pris la peine de venir ici. Merci beaucoup.

Mme Carr: Merci.

Le président: Messieurs, nous allons entendre le dernier témoin de ce soir, la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers.

[Texte]

• 2030

We are calling Mr. Hunter, the National President of the CBRT, along with Mr. Callaghan and Mr. Lynk.

Mr. Hunter, I would like to welcome you to the table, and Mr. Callaghan and Mr. Lynk. You have provided us with a very substantive brief of some 47 pages. I hope you are going to give an overview so we can get to questions. We welcome you here.

Mr. J.D. Hunter (National President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers): Thank you, Mr. Chairman. Perhaps I should give you a fast run-down on the sort of people our union represents as one of the major transportation unions that represent people in the transportation industry.

We represent railway workers, both in the freight and passenger railways in this country. We represent truck drivers, forwarding companies. We represent bus drivers, both in the urban and the inter-city transportation systems. We also represent employees of B.C. Air in the airline industry, all of the employees in that company. We represent seafarers all across the country—on the east coast and CN Marine and the supply vessel of Bow Husky Valley. We represent seafarers on the lakes, and we represent seafarers on the west coast in the tug boat industry, and we also represent the employees of the St. Lawrence Seaway. And so I think it is fair to say that our union is certainly representative of the transportation industry in this country.

The Chairman: About 30,000 members.

Mr. Hunter: About 35,000; it varies between 35,000 and 38,000. We have been around since 1908. We started out as a railway union and of course have gone far beyond that. We are a Canadian union, entirely in Canada. That is one of the reasons of course, and the reason, why we chose to come before this committee even though we are members of the Canadian Labour Congress.

We share many things in common with the Canadian Labour Congress; however, as a transportation union, I think we have been more cognizant of the transportation industry in this country. We take probably a closer look at it for vested interest purposes, and one has to say, in our judgment at least, that the transportation industry, not only in this country but in any country, is a very important part of the fabric that holds any country together, particularly in a country such as Canada that is so vast with a sparse population in terms of worldwide population. I really think it is sort of poetic justice that we are meeting today in the railway room.

• 2035

I was interested to hear about government interference or government ownership. I do not think it an accident that this

[Traduction]

Nous demandons à M. Hunter, le président national de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers de s'approcher, de même que M. Callaghan et M. Lynk.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Vous nous avez remis un mémoire très complet de quelque 47 pages. J'espère que vous allez me donner un aperçu de ce document afin que nous puissions vous poser des questions. Nous vous souhaitons la bienvenue au comité.

M. J.D. Hunter (président national, Fraternité canadienne des cheminots employés des transports et autres ouvriers): Merci, monsieur le président. Je pourrais peut-être vous dire rapidement quelle sorte de gens notre syndicat représente puisqu'il s'agit l'un des syndicats les plus importants du domaine de transport et que nous représentons des personnes qui travaillent dans l'industrie des transports.

Nous représentons les cheminots qui s'occupent aussi bien du transport des marchandises que des voyageurs au Canada. Nous représentons les chauffeurs de camions, des compagnies de transit. Nous représentons des chauffeurs d'autobus et d'autocars. Nous représentons également dans le domaine du transport aérien tous les employés de B.C. Air. Nous représentons les marins de tous les coins du pays—de la côte est, de CN marine et les bateaux d'approvisionnement de Bow Husky Valley. Nous représentons les marins des grands lacs et ceux de la côte ouest qui travaillent sur des remorqueurs, et aussi les employés de la voie maritime du Saint-Laurent. Par conséquent, nous pouvons certainement prétendre que notre syndicat représente l'industrie des transports au Canada.

Le président: Vous avez quelque 30,000 membres.

M. Hunter: Environ 35,000, le nombre varie entre 35 et 38,000. Nous existons depuis 1908. Nous avons débuté comme syndicat du chemin de fer et évidemment nous avons dépassé ce cadre. Nous sommes un syndicat canadien, entièrement pour le Canada. C'est une des raisons, évidemment, et même la raison pour laquelle nous avons choisi de comparaître devant ce comité, même si nous sommes membres du Congrès du travail du Canada.

Nous avons beaucoup de choses en commun avec le Congrès du travail du Canada. Toutefois, en tant que syndicat des transports, nous connaissons surtout l'industrie des transports au pays. Nous suivons probablement les choses de très près dans cette industrie à cause évidemment des intérêts que nous y avons, et on peut dire, à notre avis du moins, que l'industrie du transport est, non seulement au Canada mais dans n'importe quel pays, l'élément important de la trame qui unit le pays. C'est surtout le cas dans un pays comme le Canada, qui est un pays si vaste et qui a relativement peu d'habitants comparativement aux autres pays du monde. C'est en quelque sorte juste que nous nous réunissions aujourd'hui dans la salle des chemins de fer.

Je voulais entendre parler de l'ingérence du gouvernement ou du rôle du gouvernement à titre de propriétaire. Je ne crois

[Text]

was called the Railway Committee Room. If one goes back and looks at the history of how this country was put together, you probably would not have a country as we know it, had not the government of the day had the fortitude to understand that the transportation system in those days, which of course was the railway, was such an important part of Confederation. I do not think it is any different today.

National unity is still tied by those transportation lines that run across this country and, of course, through the air. National transportation systems are so important. As we see it, they are as important as the question of free trade. We even think they might be related. Certainly it is as important to this country and what happens to it.

I would agree that nothing stands still in life, and one can hardly argue with it. But regulations that govern us, whether they be by rail, air or truck—or by bus, for that matter, which is provincial—are there for a reason. I think they have been around long enough to indicate that they were really necessary. If it was left to the free market system, we would not have a national railway, including, I would suggest, the Canadian Pacific Railway. It really survived and prospered on the basis of the land grants and the mineral rights that were afforded to it. This is what permits today to act the way it does in a free enterprise system.

Had it been left to the marketplace in those days, I doubt very much if we would be sitting in the Railway Committee Room talking about whether or not we should continue with deregulation or regulation. I want to say right now that, as far as I am concerned, *Freedom to Move* is a buzz phrase that really means deregulation of the transportation industry in this country; there is no question in my mind. This is the reason we oppose deregulation per se.

We oppose deregulation because it is going to change our society. We see that it is going to change the very way we live in this country. One only has to take into account what was said previous to my being here and what is contained in some of the remarks in our brief. One of the good things about living close to the United States is that one can always look south and see what is happening there and learn some lessons from it, either good or bad. As has been said, the U.S. experience of deregulation, which was really started by Jimmy Carter and exemplified by Ronald Reagan, has certainly been an indication of what has happened there.

Someone had said earlier that we are in the business of providing jobs. We are in the business certainly of representing people, there is no question about it. We are also in the business of being Canadians. As I said, as one who represents and works in the transportation industry, we are as concerned about what is going to happen to us as Canadians as much as we are interested about what is happening to us as trade unions or work groups. We are going to be affected by it. Our

[Translation]

pas que ce soit accidentel qu'on ait nommé cette pièce la salle des chemins de fer. Si on remonte un peu dans l'histoire pour voir comment le pays a été créé, s'aperçoit qu'on aurait probablement pas ce genre de pays, si le gouvernement de l'époque n'avait pas eu la force d'âme pour comprendre que le réseau de transport de ces années-là, et il s'agissait évidemment de chemins de fer, était vraiment très important pour la Confédération. Je ne crois pas que ce soit différent aujourd'hui.

L'unité nationale est toujours liée aux lignes de transport qui parcourent le pays et évidemment aux lignes aériennes. Les réseaux de transport nationaux sont très importants. Nous croyons quant à nous qu'ils sont aussi importants que le libre-échange. Nous croyons aussi qu'il pourrait y avoir un lien entre les deux. Ils sont importants bien sûr pour le pays et pour son avenir.

On peut affirmer, sans risque d'être contredit, que tout bouge dans la vie. Toutefois, les règlements qui nous régissent, que ce soit pour les chemins de fer, les transports aériens ou le camionnage—ou même les autobus, qui sont du domaine provincial—existent tous pour une bonne raison. Ils existent déjà depuis tellement longtemps qu'ils sont la preuve de leur nécessité. Si on laissait libre cours au système de libre-échange, nous n'aurions pas de chemins de fer nationaux, et cela comprend je crois la société des chemins de fer du Canadien Pacifique. La société a survécu et a prospéré à cause des terres et des droits miniers qui lui ont été accordés. C'est la raison pour laquelle elle agit comme elle le fait aujourd'hui dans un système de libre entreprise.

Si on avait laissé jouer les forces du marché dans ces années-là, je doute beaucoup que nous nous serions retrouvés dans cette salle des chemins de fer à discuter si oui ou non nous allons poursuivre la déréglementation ou la réglementation. Je dois vous dire au départ que, pour moi, *Aller sans entraves* signifie en fait déréglementation de l'industrie des transports au pays, je n'en doute pas un seul instant. C'est la raison pour laquelle nous nous opposons à la déréglementation en tant que telle.

Nous nous y opposons car elle va changer notre société. Nous croyons qu'elle va changer notre façon de vivre. On n'a qu'à voir ce qui a été dit avant notre venue et ce que révèlent certaines remarques dans notre mémoire. Un des avantages à vivre près des États-Unis, c'est qu'on peut toujours regarder vers le Sud pour voir ce qui s'y passe et en tirer des leçons, bonnes ou mauvaises. On l'a déjà dit, l'expérience américaine en matière de déréglementation, qui a été lancée sous Jimmy Carter et reprise par Ronald Reagan, nous donne une idée de ce qui se produit là-bas.

Quelqu'un a mentionné plus tôt que notre tâche est de créer des emplois. Notre tâche est de représenter les gens, il n'y a pas de doute à ce sujet. Notre tâche est également d'être Canadiens. Je le répète, étant donné que nous représentons l'industrie des transports et que nous y travaillons, nous nous préoccupons de ce qui va nous arriver, à nous les Canadiens, tout comme nous nous intéressons à ce qui va nous arriver en tant que syndicat ou que groupe de travail. Nous serons

[Texte]

society will change if the deregulation proves, as I suspect it will, judging from what happened in the United States, that many people will be laid off as a result of deregulation. There will be many people who will be working under conditions that are far inferior to what they are now. And there will be many people making much less money.

The flow from this is that we as a total society will have to look after those people who are currently working at rates of pay and ensure that they are able to function in our society. It is simple enough to say that deregulation in the short run may provide some companies with some short-term gain in the sense of profits. In the final analysis, however, the majority of the people of this country will suffer from deregulation, and we will all pick up the tab. As I say, without going into the arguments or the figures that were used concerning the effects on the people that work in the air, trucking and railroad industries south of the border, as we see it, there is no question that it will happen here.

• 2040

I will talk about safety for just a minute. I think we are living in a fool's paradise if we think any company in this country—and without exception—in the free enterprise system, without regulations, is going to pay as much attention to safety as they do in a regulated society. It just is not going to happen.

The Chairman: I agree. There may be differences of opinion, but it is very clear that, regardless of what happens, there is going to be a regulatory environment on safety. The Minister has made that clear and the paper makes it clear. I agree that, if there were nothing, then it would perhaps be more horrendous than even I would like to think about. There may be a difference of opinion as to the strength of the regulatory environment, but there certainly still will be regulations on safety, and this committee is going to make sure that is one of its tenets. I can disclose that right now. What happens to it in the legislation we are all going to be looking at, but I can only take the Minister's word when he appeared before the committee. That was a thing he stressed. I just throw that out.

Mr. Hunter: You had the advantage of hearing that; I have not. I can tell you that as far as I am concerned, looking at what has happened in the United States—and I will take the trucking industry—the deregulation of the trucking industry indicates that you get into the 'fit, willing and able', which I was not going to address. But the 'fit, willing and able' aspect of what Mr. Mazankowski's paper talks about is frightening, to say the least, because one has to assume that, for anybody who is 'willing', it means you have a truck; 'fit', I suppose, I do not know; and you are certainly 'able' to move goods from A to B.

I can tell you what is happening in the United States. There are all kinds of what we call 'mom and pop' operations in that society in which all you have to do is have a truck and be willing to haul from point A to point B, working long hours with a truck that is not serviced properly, as fleets are in this country. As a result of that, you have all kinds of things running around on the road, which I drive on and which I

[Traduction]

touchés par la déréglementation. Si on en juge par l'expérience américaine, et si la déréglementation, comme je le soupçonne, se traduit par la mise à pied de nombreuses personnes, la société s'en trouvera changée. Bien des gens travailleront dans des conditions qui sont bien inférieures à celles que nous connaissons. Beaucoup gagnerons moins d'argent.

Il en résulte que nous, en tant que société, devons nous occuper de ces gens qui touchent aujourd'hui un salaire, et veiller à ce qu'ils puissent vivre dans notre société. C'est facile de dire que, grâce à la déréglementation certaines compagnies pourront faire des bénéfices à court terme. Toutefois, à long terme, la majorité des gens du pays seront touchés par la déréglementation et nous devons tous payer la note. Comme je l'ai déjà dit, sans avancer de nouveau les arguments ou les chiffres qui ont été cités au sujet des effets de la déréglementation sur les personnes qui travaillent dans le domaine du transport aérien, routier et ferroviaire aux États-Unis, nous ne voulons pas que cela se produise ici.

Je reviens à la question de la sécurité. Nous rêvons en couleurs si nous pensons qu'une compagnie, quelle qu'elle soit, que l'entreprise privée de façon générale au pays prêterait autant d'attention à la sécurité dans un contexte déréglementé que dans un contexte réglementé. C'est impossible.

Le président: Je suis d'accord avec vous. Nous n'avons peut-être pas la même opinion sur la sécurité, mais quoi qu'il arrive, il y aura une réglementation à ce sujet. Le ministre l'a indiqué clairement et le document l'indique clairement. Je suis d'accord sur le fait qu'en l'absence de toute réglementation la situation pourrait être très pénible. Il peut y avoir divergence de vues quant à l'efficacité de cette réglementation, mais il y aura certainement une réglementation sur la sécurité. Le Comité entend en faire un de ses chevaux de bataille. Il reste à voir le projet de loi qui en découlera, mais pour l'instant je me fie à la parole du ministre lorsqu'il a comparu devant le Comité. C'est un point sur lequel il a insisté.

M. Hunter: Vous avez eu la chance de recevoir ces assurances, moi pas. Moi, je me fie à ce qui s'est passé aux États-Unis, dans l'industrie du camionnage, par exemple. La déréglementation fait appel à ceux qui sont en santé, disposés à bien faire et aptes au travail. Je n'allais pas en parler, mais c'est un aspect du document de M. Mazankowski qui ne laisse pas de m'inquiéter. Dans ces circonstances, n'importe qui qui est bien disposé et qui est apte au travail, je suppose que cela signifie qu'il doit avoir un camion, pour ce qui est d'être en santé, je ne sais pas, peut transporter des marchandises d'un endroit à l'autre.

Je puis vous dire ce qui s'est passé aux États-Unis. Il y a eu toutes sortes d'entreprises de broches à foin. Tout ce qu'il fallait, c'était d'avoir un camion et d'être prêt à transporter des marchandises d'un endroit à l'autre, en travaillant de longues heures, en économisant sur l'entretien des camions, contrairement à ce qui se fait ici au pays. Il s'ensuit que tous ces camions mal entretenus sillonnent les routes sur lesquelles je

[Text]

suggest probably you drive on, and the results of that are going to be disastrous.

Also, I will talk about the railway. There are more toxic substances running around this country now, more than ever before, and people do not know what they are. I am not suggesting they should not do that, by the way. We happen to live in a society in which there has to be transportation of dangerous goods. There is no question about that. Society is not going to stop because we have invented some toxic materials. But the fact of the matter is that it is highly toxic and very dangerous, and a lot of that is shipped by truck. As Mr. Saunders has said, probably if people knew what was happening in this country in respect to safety, we would be rather frightened about it.

So I do not know. I just say to you that one thing I see is that, even in our regulated society in the sense of trucking and railway particularly, with toxic substances which are running around, one has only to remember Mississauga and how many more? I do not know. But it is rather frightening to say it is going to be lessened or that the possibility may be lessened by the paper in which, as well, it says there may be possibilities that some people can even start up a short-line railway; never mind a trucking company, but in fact, can start up on an abandoned railway line. I just say to you that this is frightening to us, and I say that to this committee in all sincerity. Hopefully, you will take that into consideration.

The other thing, as I say, is looking at our society as a whole and what you do with regulation. As I say, the U.S experience has been a decrease in employment in that country. Now, quite frankly, if I thought there was an indication that there would be jobs, jobs, jobs, as I heard one time, to coin a phrase, coming from deregulation, then I probably would not be as concerned as I am as a trade unionist, never mind as a Canadian, who sees what is happening. But I just do not see that happening; in fact, it is going to be the reverse. So I say to the committee that this is something perhaps you should think about.

• 2045

I guess the thing that really comes to mind is, why? What is wrong with our society that we live in now, compared to the deregulated society south of the border? Well, I do not think there is much wrong with it in that sense. Of course, it can be corrected, but I do not really think that because a country which is south of the border to us has suddenly decided to go to supply side economics which includes deregulation that we should follow suit just to be competitive. I think as a country which is sovereign, we should take that into consideration and say that we do not want to become another American state as far as we are concerned.

Just one last remark, and maybe to save some questions, we also say that there should be a royal commission. I want to make it clear that the reason I say that is because it is such an important part of our society that I just happen to think that it requires all of the time, all of the effort and all of the expertise

[Translation]

me trouve et sur lesquelles vous vous trouvez probablement. Les résultats seront sûrement désastreux.

En ce qui concerne les chemins de fer, il y a plus de substances toxiques transportées au pays qu'en n'importe quel moment auparavant, et les gens en ignorent la composition. Je ne veux évidemment pas dire que nous devons éviter de transporter des substances. Dans notre société, nous devons nous faire à l'idée de transporter des marchandises dangereuses. La société ne peut pas s'arrêter de fonctionner parce que nous avons inventé des substances toxiques. Il reste que ces substances sont très toxiques et très dangereuses, et qu'elles sont transportées en grande partie par les camions. Comme M. Saunders l'a fait remarquer, si les gens savaient ce qui est transporté actuellement au pays, ils seraient sûrement très inquiets.

Je ne sais pas. Même dans notre société réglementée au niveau du camionnage et du transport par chemin de fer, il y a des substances toxiques qui se baladent un peu partout. Il n'y a qu'à voir ce qui s'est passé à Mississauga. Combien d'incidents de ce genre se produiront-ils encore? Tout ce que je puis dire, c'est que la situation est plutôt inquiétante, avec un document qui amoindrit le degré de sécurité, au point où les gens pourront créer des compagnies de chemin de fer sur de petites distances, pas seulement se lancer dans des entreprises de camionnage. Ils pourront réactiver les lignes de chemin de fer abandonnées. Nous voulons dire au Comité que c'est une perspective qui nous inquiète beaucoup. Nous espérons que vous en tiendrez compte au cours de vos délibérations.

Il ne faut pas oublier non plus les autres répercussions de la réglementation ou de la déréglementation à l'intérieur de la société. Comme je l'ai déjà indiqué, l'expérience américaine s'est soldée par des pertes d'emploi. Si je pouvais être sûr que le résultat de la déréglementation soit des emplois, des emplois et encore des emplois, pour paraphraser quelqu'un, je ne serais probablement pas aussi inquiet en tant que syndiqué, sinon en tant que Canadien. Je ne peux cependant pas imaginer une telle perspective. Je m'attends plutôt au contraire. C'est un point qui doit également faire réfléchir le Comité.

Pourquoi toute cette agitation? Qu'est-ce qui ne va pas avec notre société actuelle par rapport à la société déréglementée plus au Sud? Il n'y a pas tellement de choses à corriger finalement. Ce n'est pas parce que notre voisin du Sud a soudainement décidé de se lancer dans l'économie de l'offre et la déréglementation qu'elle suppose que nous devons suivre son exemple pour continuer d'être concurrentiels. En tant que pays souverain, nous devrions y réfléchir, et rejeter l'idée de devenir un autre État américain.

Une dernière question, en prévision de certaines questions. Nous sommes en faveur d'une commission royale d'enquête. Nous pensons en effet que la question est tellement importante pour notre société que nous devons y consacrer tout le temps, tous les efforts et toute la compétence nécessaires par la voie

[Texte]

that is available to a royal commission. I would agree basically with the remarks that, of course, it is the political representatives of the people who are elected to the House of Commons that finally must make the decision. No argument from me on that point, but I think there have been several royal commissions, not all of them bad. The problem with royal commissions is that most of them end up in the waste-paper basket. That is the problem with royal commissions that I see.

I want to say that the MacPherson Commission in fact really changed things. There was a change when the MacPherson commission came in. They set up the CTC, and in fact flowing from that we are in the position. I just say that . . .

The Chairman: I know, because I was on the debate then and said there had to be an independent regulatory body. I have got some speeches from back in 1966 and 1965.

Mr. Angus: What page, Mr. Chairman?

Mr. Hunter: But I want to say that I do not think that you are not qualified. Far from it. I do not know one way or the other, but I think by being a Member of Parliament you must have some qualifications.

The Chairman: Getting elected!

Mr. Hunter: Maybe getting elected is not one of the best ones, but . . .

The Chairman: Well, there are quite a few who did not get here.

Mr. Hunter: That is right. That is right.

The Chairman: We had something.

Mr. Hunter: I guess my real point is that I think it is such a subject that it is virtually going to change our society, as we see it anyway. I certainly do not have any fear of change. I think it is fair to say that certainly the union that I represent has been part of change, many changes over the years, and has agreed with change in many instances. Change is not always bad, but I think that it requires a great deal of scrutiny and looking at, and I realize that Members of Parliament are extremely busy obviously, because it is a demanding way of life. In my judgment, to sit for another six months on this committee would be a pretty tough job to put on anybody, and that is why I would favour a commission, or a royal commission of some kind in which this whole subject matter could be really examined, because I do not think there has been any examination, frankly, on the total results which will flow from the paper itself. That is all.

The Chairman: I want to thank you very much for that very articulate overview of a very comprehensive brief, and I want to let you know that I appreciate your co-operation that we did not get into the detail. Some of the questions may bring out some of the details of the brief, but the brief is part of the record and it actually is being assessed. We got it today, but it is going to be assessed by our staff in detail, and then they will be telling us some things from it other than the questions that we ask here. So I appreciate your co-operation in giving us a very articulate exposition of your point of view. I am going to throw it open to questions now. Mr. Benjamin.

[Traduction]

d'une commission royale d'enquête. Je suis évidemment d'accord sur le fait que la décision ultime appartient à un représentant politique du peuple élu à la Chambre des communes. Je n'y vois absolument aucun inconvénient, mais je rappelle qu'il y a déjà eu d'excellentes commissions royales d'enquête. Le problème c'est que les rapports se retrouvent pour la plupart dans la corbeille à papier.

En tout état de cause, la commission MacPherson a vraiment eu des répercussions. C'est grâce à elle que la CCT a été créée et que nous nous retrouvons dans la situation actuelle. Je le mentionne . . .

Le président: Je le sais très bien parce que j'ai participé au débat à l'époque et que j'étais en faveur d'un organisme indépendant de réglementation. J'ai encore les discours qui remontent aux années 1965 et 1966.

M. Angus: À quelle page, monsieur le président?

M. Hunter: Je ne veux pas mettre en doute votre compétence, bien au contraire. Je n'ai pas de façon de vérifier, mais je suppose qu'en tant que député au Parlement vous avez certaines qualités.

Le président: Nous avons été élus!

M. Hunter: Ce n'est peut-être pas la qualité la plus importante . . .

Le président: Il y en a beaucoup qui ne l'ont pas été.

M. Hunter: C'est juste.

Le président: Nous devons avoir quelque chose de plus.

M. Hunter: Ce que je veux dire, c'est que la question est si vaste qu'elle entraînera sûrement des changements dans notre société. Remarquez bien que je ne crains pas le changement. Le syndicat que je représente a lui-même été un facteur de changement au cours des années. Il a donné son appui à plusieurs nouvelles orientations. Le changement n'est pas mauvais en soi, mais il nécessite une grande circonspection, et les députés au Parlement sont surchargés de travail, leur mode de vie est très exigeant. Il me semble qu'encore six mois de séances de ce Comité représenteraient un fardeau très lourd, c'est pourquoi je suis en faveur d'une commission quelconque ou d'une commission royale d'enquête qui pourrait vraiment s'étendre sur le sujet. Il me semble que jusqu'à présent toutes les répercussions possibles du document n'ont pas été examinées.

Le président: Je vous remercie beaucoup de votre exposé très détaillé et de votre mémoire très complet. Je vous remercie d'avoir accepté de vous limiter quelque peu. Les questions pourront peut-être faire ressortir d'autres détails du mémoire, mais de toute façon le mémoire est annexé au compte rendu et continuera d'être examiné. Notre personnel aura sûrement l'occasion de s'y pencher dans le plus grand détail. Nous ne nous arrêterons pas aux quelques questions qui doivent suivre. Donc, merci encore une fois de nous avoir fait un exposé détaillé sur votre mémoire et merci de nous avoir donné du temps pour les questions. Monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hunter and gentlemen, I want to put the same question that I put to a number of witnesses, including the previous one. Do you look on this as a case of reregulation, not deregulation?

Mr. Hunter: I view the paper as deregulation, pure and simple. As I said, you call it *Freedom to Move*; it is a buzz phrase. It is deregulation or the move to deregulation. As I say, I have no problem with reregulation or changing regulations. I do not have a problem with that at all.

• 2050

Mr. Benjamin: To get to the safety thing, I would think that your union will have some knowledge of safety security, air worthiness, maintenance requirements, etc. in the air industry and similar things in railroad and marine.

It seems to me that safety and security have been compromised already in the air industry over the last two or three years. It is a matter of the ability of the regulators and the Department of Transport to not only provide regulations, but also the number of inspectors and amount of enforcement. You can have all the regulations you like on paper, but if they are not examined and enforced, then they are meaningless.

I think it was the Air Traffic Committee of the CTC that asked for 38 more man-years and inspectors, and they got 8. Do you have any picture of what the situation is in each mode of transportation as to the quality and volume of inspection and enforcement, and how many inspectors are we short of? Could you provide the committee with that, because I think we should make some recommendations in this area.

Mr. Hunter: No. I do not have any idea. I mean, I can give you an opinion, and I think that is one of the reasons why I think it is imperative that a study be done, without getting into whether or not it should be a royal commission, or by this committee. I think that is one of the things which should be determined. I have an opinion on it. I can give you my opinion. However, the fact of the matter is, I would rather have some facts to determine whether or not there is a safety question, for instance in trucking, or in rail, or in the air, because I travel by train and by air and certainly drive on the highways, so I have a vested interest as a human being as well, but I have some suspicions. I guess the point I make is that under our society, as we have it now, which is regulated, the trucking industry itself, by virtue of those regulations, has a system in which trucks are regularly inspected. Under a deregulated society, where you have a lot of one-man or one-woman, or whatever the case may be, operations, it would be virtually impossible to inspect it.

Of course, the other thing is that in any profit-motivated system where you have freedom, in the sense that there are no restrictions at all, the first thing, usually, which is cut back is inspections, because they cost money, if it is self-inspected, which is indicated in the *Freedom to Move* paper. In answer to your question: Do I have any real hard statistics? No, but I am

[Translation]

M. Benjamin: Merci, monsieur le président, monsieur Hunter, messieurs. Je pose la même question à un grand nombre de témoins, y compris ceux qui sont venus un peu avant vous. Pour vous, il s'agit ici d'une tentative de nouvelle réglementation et non de déréglementation?

M. Hunter: Je considère qu'il s'agit ici d'une déréglementation pure et simple. *Aller sans entraves*, c'est une formule pour attirer l'attention. En réalité, il s'agit ici d'une tentative de déréglementation. Pour ce qui est d'une nouvelle réglementation, comme je l'ai déjà dit, je n'y vois pas d'inconvénient.

M. Benjamin: En ce qui concerne la sécurité, votre syndicat doit avoir des connaissances en matière de protection, de navigabilité, de normes d'entretien, etc., dans le domaine des transports aériens et l'équivalent dans le domaine des transports ferroviaires et maritimes.

Il me semble que la protection et la sécurité ont déjà été compromises dans le secteur aérien au cours des deux ou trois dernières années. Non seulement les organismes de réglementation et le ministère des Transports doivent établir des règlements, mais ils doivent également maintenir un nombre suffisant d'inspecteurs et faire appliquer les règlements. Qu'il existe des règlements de façon officielle, c'est bien, mais ils doivent être appliqués, sinon ils n'ont aucune signification.

Le Comité des transports aériens de la CCT, si je me souviens bien, avait demandé 38 années-personnes et inspecteurs de plus, mais il n'en a reçu que huit. Avez-vous une idée de la situation dans chaque mode de transport, de la qualité et de l'étendue des inspections qui y sont menées et de l'application des règlements? Nous avons besoin de combien d'inspecteurs de plus? Il serait utile au Comité de le savoir, parce qu'il devrait présenter des recommandations à cet égard.

M. Hunter: Je n'en ai aucune idée. J'ai cependant une opinion sur le sujet. C'est pourquoi j'estime qu'une étude approfondie est si importante, que ce soit au niveau d'une commission royale d'enquête ou au niveau de ce Comité. C'est une question qui doit être élucidée. Comme je vous l'ai dit, j'ai certes une opinion. Je puis vous la livrer. J'ai des soupçons, mais je préférerais avoir des faits sur toute cette question de la sécurité, que ce soit dans le transport par camion, le transport par rail ou le transport aérien. Je prends le train, je prends l'avion, je conduis sur les routes, je suis concerné en tant que personne. Dans le contexte actuel, c'est-à-dire le contexte réglementé, dans le secteur du camionnage, il y a des inspections régulières des camions qui sont prévues. Dans un contexte déréglementé, qui suppose des entreprises ne comptant qu'une seule personne, ce serait presque impossible.

Par ailleurs, dans un contexte qui privilégie uniquement le profit, où il n'existe aucune restriction, lorsqu'il y a réduction des coûts, ce sont les inspections qui écopent en premier, parce qu'elles coûtent cher. Le nouveau système, c'est *Aller sans entraves* qui le dit, doit faire appel à l'auto-inspection. Donc, je n'ai pas de données précises pour répondre à votre question.

[Texte]

damn sure that it is out there somewhere and would probably be available if the opportunities were given.

Mr. Benjamin: Well, we have seen repeated cutbacks and restraints since 1975 in estimates on man-years for inspectors and what not in the Department of Transport and the CTC.

I want to get into another area. On the matter of the situation that Canadian transporters in all modes face in conflict with the situation in the United States... the paper talks about confidential rates, freeing up the rail and trucks and airlines, the Canadian ones, in order to have an even ground with the United States for international transportation, to be able to have confidential rates and be able to compete on an even basis, because we have heard from the railroads and the trucking industry that unless we make some changes that give them an even shake in competition with United States carriers, they are going to be in even worse trouble. Do you have any problem with that?

Mr. Hunter: I sure do. I have all kinds of problems with it.

• 2055

Basically what we are saying here is that to get into competition with the United States, first of all I do not think you get an even break with a country of 250 million versus 30 million and the huge conglomerates that are in the United States. I think that is a fallacy anyway. That is one of the reasons why we are saying deregulation of the trucking industry will virtually wipe out the trucking industry in this country, because the large trucking companies in the United States will come into the market in Ontario. There may be some survivors, but in the long run we do not really think so.

We are just opposed, frankly, to secret rates. We think it runs against the whole concept of having a society in which everyone is treated fairly. What secret rates do—be they by railway or by trucking companies or whoever—is provide large corporations with the ability to negotiate super rates, particularly Canadian subsidiaries of United States firms that can bid on the total movement of goods altogether. Some local manufacturer in fact will have to pay more for that, because at the end of the day the object is to make a profit. If you lose money on large shippers by bulk, then you are going to have to pick it up by the small shippers. So, yes, we are opposed to any form of secret rates.

Mr. Benjamin: But it was put to us just today by the Pulp and Paper Association, and earlier by the other producers and manufacturers groups, that they recognized the danger of this—that a big fellow could get the good deal and the small fellow gets left out in the cold. It was put to us as some sort of a means around this—and I would like your opinion on it—that if you allowed confidential rates but they had to be filed with the regulatory body, kept confidential, any shipper who

[Traduction]

Cependant, je suis sûr que les données existent si quelqu'un est vraiment intéressé.

M. Benjamin: Nous avons vu depuis 1975 dans les prévisions budgétaires du ministère des Transports et de la CCT toutes sortes de réductions et de restrictions dans le nombre d'années-personnes prévues pour les inspecteurs.

Je passe à un autre sujet, les situations des transporteurs canadiens dans tous les modes de transport face à leurs concurrents américains. Le document parle de tarifs confidentiels, de la latitude à donner aux chemins de fer, aux compagnies de camionnage et aux lignes aériennes canadiens, afin de leur permettre d'être sur le même pied que leurs concurrents américains dans le transport international. Les tarifs confidentiels doivent leur permettre de faire une concurrence égale. Selon les chemins de fer et les compagnies de camionnage, si des modifications ne sont pas apportées au système de façon à leur donner les mêmes avantages que les transporteurs américains, ils risquent de se retrouver dans une situation pire encore que celle qui existe. Avez-vous du mal à accepter cet argument?

M. Hunter: Certainement. J'ai beaucoup de mal à l'accepter.

Il est essentiellement question ici de la concurrence avec les États-Unis. D'abord, il faut dire qu'il nous est impossible avec nos 30 millions d'habitants de nous mettre sur le même pied qu'un pays qui compte 250 millions d'habitants sans compter ses puissants conglomerats. C'est une fausse notion au départ. C'est une des raisons pour lesquelles nous affirmons que la déréglementation du secteur du camionnage au pays entraînera virtuellement sa disparition. Les grandes compagnies américaines de camionnage en profiteront pour envahir le marché ontarien. Il y aura peut-être quelques survivants à court terme, mais non pas à long terme.

En ce qui concerne les tarifs secrets, nous nous y opposons. Nous pensons qu'ils vont à l'encontre des principes d'équité qui régissent notre société. Les tarifs secrets, qu'ils soient ferroviaires, routiers ou autres, ne font que fournir l'occasion aux très grandes sociétés de négocier des tarifs super-avantageux. C'est le cas en particulier des filiales canadiennes de grandes sociétés américaines qui peuvent négocier globalement le transport de leurs marchandises. Ce sont quelques fabricants locaux qui risquent d'écoper, parce que l'objet de toute cette démarche par les compagnies de transport est de faire des profits. Si elle perd de l'argent avec les gros expéditeurs qui expédient leurs marchandises en vrac, elles doivent combler la différence avec les petits expéditeurs. C'est la raison pour laquelle nous sommes opposés à toute forme de tarifs secrets.

M. Benjamin: Nous avons justement entendu aujourd'hui à ce sujet l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papier; nous avions entendu auparavant d'autres groupes de producteurs et de manufacturiers. Ils voyaient évidemment le danger qu'un gros expéditeur obtienne une bonne affaire aux dépens d'un petit expéditeur. Cependant, selon eux, il y avait une façon de contourner la difficulté. Je voudrais savoir ce que vous en pensez. Il y aurait des tarifs confidentiels, mais ils

[Text]

felt aggrieved or that he was not being fairly treated by the transporter with the same product and the same market could appeal and get an adjudication to make sure he is getting the same break as the other guy. Do you think that would work?

Mr. Hunter: No. I think it is great on paper, but I do not think it would work now. I think the small shipper is not going to do that. That would be my opinion. I do not find anything wrong now in our society with having everybody on an equal footing, no matter whether you ship 100 things or one thing or whatever—that you would be all on an equal footing because the rates are always the same and therefore that is fair.

Mr. Benjamin: It has been posed to us to have a sort of two-tier system, one on our outside-of-Canada shipments but no confidential rates domestically. That still does not grab you?

Mr. Hunter: No. I can only give you our position. Our position is that if you do that, where does it stop?

Mr. Benjamin: By the way, this is assuming we do not allow any foreign ownership in our transportation industries. Does it grab you yet?

The Chairman: Okay. Thank you, Mr. Benjamin. I think you got the reaction from Mr. Hunter here. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: I am interested in your comment where you feel there will be a loss of jobs. I am curious as to how you rationalize that. Are you saying there is going to be a drop in business because of deregulation, or are people going to work harder and do more? Have we too many people working now to do the work?

Mr. Hunter: Certainly on the trucking industry, let me say there will be a loss of jobs, there is no question about it in my judgment, because deregulation in fact will allow American truckers to come into Canada. What now happens is those goods are carried in Canadian trucks with Canadian truck drivers, which will disappear, because there is no way that a trucking company in this country can compete with the giant trucking industry in the United States. They will have the ability, as I have said, particularly in moving of subsidiaries.

• 2100

The other thing is that many United States corporations have subsidiaries in this country now because of the fact they must have them here in order to sell their goods in Canada. Under deregulation, along with free trade, which I happen to think is interconnected in the long run, in my judgment, given the two, many of those subsidiaries will either close up or those goods will be transported in American trucks. And that is just bound to create unemployment.

Another thing is that companies now which employ many people, including the question of looking after trucks—

[Translation]

devraient être déposés auprès d'un organisme de réglementation qui les garderait confidentiels. N'importe quel expéditeur qui se sentirait lésé ou qui estimerait qu'il n'a pas été traité équitablement par un transporteur relativement à un produit similaire et à un marché similaire pourrait interjeter appel et obtenir une décision sur la possibilité d'obtenir les mêmes avantages que les autres expéditeurs. Selon vous, un tel système pourrait-il fonctionner?

M. Hunter: Théoriquement, seulement, non pas dans la pratique. Le petit expéditeur ne procéderait pas de cette façon, selon moi. Personnellement, je ne vois rien à reprocher au système actuel qui place tout le monde sur le même pied, quel que soit le volume des marchandises transportées. Tout le monde est sur le même pied parce que les tarifs sont les mêmes pour tout le monde. C'est le système qui est le plus juste.

M. Benjamin: On nous a également proposé une sorte de système à deux paliers, des tarifs confidentiels pour les expéditions à l'extérieur du Canada, mais non pas à l'intérieur. Ce n'est pas non plus quelque chose qui aurait l'heur de vous plaire?

M. Hunter: Non, parce que notre position est qu'il n'y a plus de fin après.

M. Benjamin: Ce système suppose aussi que la propriété étrangère est écartée de notre secteur des transports. Vous n'êtes toujours pas d'accord?

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je pense que vous avez eu votre réponse de M. Hunter. C'est à M. Belsher.

M. Belsher: J'ai retenu que selon vous il y avait risque de perte d'emploi. Je suis curieux de savoir sur quoi vous vous fondez. Vous voulez dire que le volume des affaires va diminuer avec la déréglementation, ou que les employés vont travailler plus fort, accomplir un plus grand nombre de tâches? Avons-nous trop d'employés pour faire le travail actuellement?

M. Hunter: En ce qui concerne le secteur du camionnage, il y aura sûrement une perte d'emplois, parce que la déréglementation permettra l'entrée des camionneurs américains au Canada. Actuellement, il y a des marchandises qui sont transportées par des camions canadiens et des camionneurs canadiens. C'est une situation qui ne pourra pas se maintenir parce que les compagnies canadiennes de camionnage ne pourront pas faire concurrence aux compagnies géantes de camionnage des États-Unis. Ces dernières auront toutes sortes d'avantages, comme je l'ai dit, avec les filiales.

Au chapitre des filiales, il y a un autre problème. Beaucoup de grandes sociétés américaines ont des filiales dans ce pays pour leur permettre de vendre leurs produits ici. La jonction de la déréglementation avec le libre-échange qui, à mon avis, doit se faire un jour ou l'autre, fera que beaucoup de ces filiales fermeront leurs portes ou que leurs produits seront transportés par des camions américains. Une telle situation ne pourrait qu'augmenter le chômage.

Il y a également les emplois associés. Les compagnies de camionnage emploient des mécaniciens. Ils disparaîtront eux

[Texte]

mechanics—will no longer be around. What will happen is—as in the United States where there was all these overnight success stories of somebody with enough money to put as a down payment on the truck suddenly goes into business and will undercut those large trucking companies, those that still cannot survive in any event—there will be massive lay-offs. That is basically what happened in the United States, and I would expect it would happen here.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hunter, one of the things that has been said to us time and time again by those people who do not like Crown corporations, particularly CN, is that they feel it has some special advantage because it is a Crown corporation. They do not accept the fact that for—what is it—the last eight years CN has been instructed to operate as if it were a private sector operation. I wonder if you could outline to the committee whether you feel, at least in terms of labour relations, that CN is being any less hard-nosed than CP when it comes to elimination of jobs, of technological change, collective bargaining—you name it.

Mr. Hunter: The answer to that is no. And I should tell you first of all that I was the chief negotiator for what is called a non-operating railway union for the last two negotiations. And I have been involved in railway negotiations prior to that. We deal with both companies at the same time. In other words, the CPR and the CNR bargain jointly with the unions, so there really is not any difference in respect to how they view working conditions on the railways. There is no difference at all, in my judgment. When I have dealt with them across the table, they speak as one. And I do not happen to agree at all, by the way, that the CN has an advantage over the CPR. In fact, I would say, if anything, that it might very well be the reverse.

Mr. Angus: Will you elaborate on that last point?

Mr. Hunter: Yes. As you have said, one of the things that CN has been instructed to do is operate as if they were in the private sector on a cashflow basis.

Mr. Angus: Make a profit.

Mr. Hunter: And they are in fact doing that.

One of the problems with Crown corporations is when they lose money everybody complains, and when they make money they say you should sell it.

Mr. Angus: You just cannot win.

Mr. Hunter: That is right.

Mr. Angus: Just one other area, and it is my final question, Mr. Chairman. You represent workers in a whole range of transportation fields, many of which are impacted by direct government decisions, vis-à-vis cost recovery, user-pay, whether it is CN Marine, whether it is the locks on the Seaway Authority. How much effect or impact does that kind of approach have on the transportation industry in this country?

Mr. Hunter: I am not sure I understood that.

[Traduction]

aussi. S'il faut se fier à ce qui s'est passé aux États-Unis, il y aura des succès instantanés. Il y aura des personnes qui auront suffisamment d'argent pour faire le dépôt initial sur un camion. Ces personnes pourront couper l'herbe sous le pied aux compagnies de camionnage pendant un certain temps avant de disparaître. Entre-temps, il y aura des mises à pied sur une grande échelle. C'est ce qui s'est passé aux États-Unis et ce qui risque de se passer ici.

Le président: Merci, monsieur Belsher.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Hunter, une des objections que nous avons entendues de la part des adversaires des sociétés de la Couronne, le CN en particulier, est que ces sociétés ont des avantages spéciaux de par leur situation. Ils n'acceptent pas le fait que pour les huit dernières années environ le CN s'est vu ordonner de fonctionner comme une société privée. Pour la gouverne du Comité, pouvez-vous nous indiquer si selon vous, en matière de relations de travail, du moins, je parle ici de l'élimination d'emplois, des changements technologiques, la négociation collective, etc., le CN s'est montré moins agressif que le CP?

M. Hunter: Non. Je dois d'abord vous dire que j'ai été négociateur en chef pour ce qu'on appelle un syndicat d'employés du chemin de fer non itinérants au cours des deux dernières séries de négociations. J'avais auparavant participé aux négociations dans les chemins de fer à un autre titre. Les négociations sont menées avec les deux compagnies en même temps. En d'autres termes, les chemins de fer du CP et du CN négocient conjointement avec les syndicats, de sorte qu'il n'y a pas vraiment de différence dans leur perspective des conditions de travail des chemins de fer. Lorsqu'on se trouve en face de la table des négociations, ils font cause commune. Et soit dit en passant, je ne pense pas que le CN ait un avantage sur le CP. Ce serait plutôt le contraire, à mon avis.

M. Angus: Que voulez-vous dire?

M. Hunter: Comme vous l'avez indiqué vous-même, le CN a reçu l'ordre de fonctionner comme s'il s'agissait d'une compagnie privée avec des rentrées d'argent.

M. Angus: D'être rentable.

M. Hunter: C'est ce qu'elle fait.

Le problème avec les sociétés de la Couronne est que tout le monde se plaint lorsqu'elles perdent de l'argent et que tout le monde veut les vendre lorsqu'elles en font.

M. Angus: C'est un cercle vicieux.

M. Hunter: En effet.

M. Angus: Une dernière question, si vous le permettez, monsieur le président. Vous représentez les employés d'un grand nombre de modes de transport, dont beaucoup sont touchés directement par les décisions gouvernementales visant le recouvrement des coûts, des droits à acquitter par les usagers, qu'il s'agisse de CN Marine, des écluses de la Voie maritime ou d'autres choses. Quelles sont les répercussions d'une telle approche pour l'industrie des transports au pays?

M. Hunter: Je ne sais pas si je vous ai bien compris.

[Text]

Mr. Angus: How much more difficult does government-imposed cost increases mean to the viability of the transportation industry, from the perspective of one of the unions that represents the workers?

Mr. Hunter: Do you mean because it is a Crown corporation?

Mr. Angus: No, just the fact that they apply increases in user fees . . .

• 2105

Mr. Hunter: Oh, I see. I frankly do not think it does much in this sense, except that it is always easier, I suppose, for the collective bargaining process if the employer—whether it be a Crown corporation or the CPR—is in a position where it is showing a profit. As I have said, certainly in the railway industry at least, I can tell you that both the CN and CPR are not exactly destitute. I think that we deal with Crown corporations in the same manner as we deal with industry generally, whether they are a Crown corporation or not.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Hunter.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Benjamin: The point Mr. Angus was making was that, when the government imposes on the marine industry costs for dredging, ice breaking, landing fees and whatnot, the company may say that its costs are higher and that you guys have to take a cutback.

Mr. Hunter: Yes. There is a cashflow in any sort of situation. I would say that we certainly have not run into this. But I am sure that the management of a Crown corporation has some parameters in which they can go and that they will work within them. I suppose this is the situation when it comes down to collective bargaining.

Let me say this much to you. We have not had too many strikes. We just settled an agreement—we in fact just signed it today—with the St. Lawrence Seaway, and we have signed collective agreements with CN. This has not presented a problem as far as labour relations of dealing with a corporation.

I just have one other thing to say, and I have to say it, on the question of whether the CPR as a private company and the CN are any different. When the government of the day, the Liberals, brought in Bill C-124, which rolled back our wages and nullified the collective agreement we had negotiated, they extended it not only to Crown corporations but also to the good old CPR. And, of course, the senator who sits there to supplement his \$400,000 a year wage . . .

The Chairman: He wants to be . . . I had better not comment. Thank you very much, Mr. Hunter, for the very forthright articulation of your group.

I have just one question. I looked at your summary. You very good and co-operative not to go through the details, and we have elucidated a little more in the questions. With regard to your request for a royal commission, is this the first time you have presented it? I know there were some informal

[Translation]

M. Angus: Dans quelle mesure les augmentations de coûts imposées par le gouvernement influent-elles sur la rentabilité du secteur des transports, du point de vue des syndicats qui représentent les travailleurs?

M. Hunter: Vous voulez dire parce qu'il s'agit de sociétés de la Couronne?

M. Angus: Non, je veux simplement parler des augmentations de droits d'utilisateur . . .

M. Hunter: Je vois. Je ne pense pas que les syndicats soient tellement touchés, sauf qu'il est toujours plus facile, je suppose, de négocier avec un employeur, que ce soit une société de la Couronne ou le CPR, qui est rentable. Comme je l'ai déjà indiqué, dans l'industrie des chemins de fer, ni le CN ni le CPR ne sont vraiment à plaindre. En ce qui concerne les sociétés de la Couronne, notre ton avec elles est exactement le même que celui que nous prenons avec les autres compagnies.

M. Angus: Merci, monsieur Hunter.

Le président: Merci, monsieur Angus.

M. Benjamin: Ce que voulait dire M. Angus, c'est que lorsque le gouvernement impose des coûts supplémentaires à l'industrie au titre du dragage, des brises-glace, des droits d'atterrissage, etc., l'industrie peut invoquer l'augmentation de ces coûts pour exiger des concessions de votre part.

M. Hunter: Je comprends, mais il y a toujours des rentrées d'argent. Nous n'avons pas eu ce problème encore. Je suis sûr cependant que la direction d'une société de la Couronne a certains paramètres à l'intérieur desquels elle peut travailler. Je suppose que c'est le cas lorsque vient le temps de négocier collectivement.

Je vous fais remarquer que nous n'avons pas tellement eu de grèves. Nous venons tout juste, aujourd'hui même de fait, d'en venir à une entente avec la Voie maritime du Saint-Laurent, et nous avons auparavant signé des ententes collectives avec le CN. Il n'y a donc pas eu de difficultés dans les relations de travail avec la société.

Je reviens sur cette question de savoir si le CPR en tant que compagnie privée et le CN en tant que société de la Couronne sont différents. Lorsque le gouvernement de l'époque, c'est-à-dire les Libéraux, a présenté le projet de loi C-124, qui ramenait nos salaires à leurs niveaux antérieurs et annulait nos conventions collectives, la mesure ne s'appliquait non pas seulement à la société de la Couronne mais également au bon vieux CPR. Et dire qu'il y a un sénateur qui réussit à augmenter son salaire annuel qui est déjà de 400,000\$ par année . . .

Le président: Il voudrait . . . Je fais mieux de m'arrêter là. Merci beaucoup, monsieur Hunter, de vos propos très francs au nom de votre groupe.

Une dernière question. J'ai examiné votre résumé. Vous vous êtes montré très compréhensif en n'entrant pas trop dans le détail, et les questions ont permis d'élucider un certain nombre de points. Pour ce qui est de votre idée d'une commission royale d'enquête, cependant, c'est la première fois que vous la

[Texte]

discussions with Thompson and the CLC. I do not know if you or your union were involved directly. Has the union written a letter to the Minister of Transport?

Mr. Hunter: No.

The Chairman: No. So this was the forum where you have advocated it.

Mr. Hunter: Oh, wait a minute. Hold everything. I have been advised by my assistant here that we have.

The Chairman: In the discussions you had with him?

Mr. Hunter: In front of Mr. Thompson, correct.

The Chairman: Thank you very much for coming. Your brief is part of the record.

Mr. Hunter: It is always a pleasure to come to the Railway Committee Room.

The Chairman: Thank you. This committee stands adjourned until 8.30 a.m. tomorrow.

Mr. Benjamin: Hold it.

The Chairman: What?

Mr. Benjamin: This is the Railway, Canals and Telegraph Committee Room.

The Chairman: Well, the railways are still very much here; let us make sure they stay. We are adjourned until 8.30 a.m. tomorrow. I hope there will be five or six diligent members here. I will not promise breakfast . . .

An hon. member: What about coffee?

The Chairman: —but I will promise coffee and juice.

[Traduction]

présentez? Je sais qu'il y a eu des entretiens officiels avec Thompson et le CTC. Je ne sais pas si vous ou votre syndicat y avez participé directement. Votre syndicat a-t-il écrit au ministre des Transports?

M. Hunter: Non.

Le président: C'est donc le Comité que vous avez choisi pour émettre cette idée.

M. Hunter: Je vous prie de m'excuser. Mon adjoint me signale quelque chose.

Le président: Il y a eu discussions à ce sujet?

M. Hunter: Avec monsieur Thompson, oui.

Le président: Merci beaucoup. Votre mémoire figurera au compte rendu.

M. Hunter: C'est toujours un plaisir de venir dans la salle du Comité des chemins de fer.

Le président: Merci. La prochaine séance du Comité aura lieu à 8h30 demain. La séance est levée.

M. Benjamin: Un moment, je vous prie.

Le président: Je vous demande pardon?

M. Benjamin: C'est la salle du Comité des chemins de fer, des canaux et du télégraphe.

Le président: Les chemins de fer y ont sûrement une place très importante, comme il se doit. Nous reprendrons donc nos travaux à 8h30 demain. J'espère qu'il y aura cinq ou six membres assidus du Comité. Je ne promets pas d'offrir le petit déjeuner . . .

Une voix: Et le café?

Le président: . . . mais il y aura au moins du café et des jus.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Labour Congress:

Shirley Carr, Secretary-Treasurer;
Dick Martin, Executive Vice-President;
Dan O'Hagan, Senior Economist;
Dick Thomasson, Vice-President of Great Lakes and Inland Waters;
Tom Saunders, President, CALEA/UAW;
Louis Erlichmann, Research Director, IAMAW.

Du Congrès du travail du Canada:

Shirley Carr, secrétaire-trésorière;
Dick Martin, vice-président exécutif;
Dan O'Hagan, économiste principal;
Dick Thomasson, vice-président de «*Great Lakes and Inland Waters*»;
Tom Saunders, président, ACETA/TUA;
Louis Erlichmann, directeur de la recherche, AIM.

From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:

J.D. Hunter, President.

De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:

J.D. Hunter, président.

Issue No. 45

Fascicule n° 45

Friday, November 29, 1985

Le vendredi 29 novembre 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Document entitled "Freedom to Move"

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

From the Canadian Labour Congress:

Shirley Carr, Secretary-Treasurer
Dick Martin, Executive Vice-President
Dan O'Hagan, Senior Economist
Dick Thompson, Vice-President of Great Lakes and Inland Waters
Tom Saunders, President, CALEA/ATA
Louis Erliehnann, Research Director, IANAW

From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:

J.D. Hunter, President

De Comité de travail du Canada:

Shirley Carr, secrétaire-trésorière
Dick Martin, vice-président exécutif
Dan O'Hagan, économiste principal
Dick Thompson, vice-président des Grands Lacs et l'eau intérieure
Tom Saunders, président, CALEA/ATA
Louis Erliehnann, directeur de la recherche, IANAW

De la Fraternité canadienne des cheministes, employés des transports et autres ouvriers:

J.D. Hunter, président

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, NOVEMBER 29, 1985

(57)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benajmain, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Alternates present: Ross Belsher, Jack Ellis, Thomas Suluk.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From Makivik Corporation: Mark R. Gordon, President; Minnie Grey Knox-Leet, Third Vice-President, Board Member; George Simon, Vice-President, Operations. *From City Express:* Victor Pappalardo, President.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

Mark R. Gordon and Minnie Grey Knox-Leet made opening statements and with George Simon answered questions.

Victor Pappalardo read an opening statement and answered questions.

At 10:16 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 29 NOVEMBRE 1985

(57)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 8 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Substituts présents: Ross Belsher, Jack Ellis, Thomas Suluk.

Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: De «Makivik Corporation»: Mark R. Gordon, président; Minnie Grey Knox-Leet, troisième vice-présidente, membre du Conseil; George Simon, vice-président, Opérations. *De «City Express»:* Victor Pappalardo, président.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé «Aller sans entraves» (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.*)

Mark R. Gordon et Minnie Grey Knox-Leet font des déclarations préliminaires, puis eux-mêmes et George Simon répondent aux questions.

Victor Pappalardo lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 10 h 16, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Friday, November 29, 1985

• 0837

The Chairman: I see a quorum of colleagues for calling evidence.

I know it is a little unusual to call an 8.30 meeting on Friday morning; however, I would like to welcome the next witness, which is the Makivik Corporation. I understand, appearing on its behalf is Mr. Mark Gordon, its president; Johnny Peters, its 2nd vice-president; and Minnie Grey Knox-Leet, its 3rd vice-president.

We have your brief, which members have just received, which is a very extensive brief. We thank you for it, but in view of the pressure of time, our procedure across the country and here has been to ask witnesses to give an overview of the brief, and then questions and answers. Sometimes we have had sort of an executive summary given. I hope you are going to give an overview, because even though we do not get into every detail of your brief, the brief has been or will be referred to our staff, most of whom are not here right at the moment, who digesting and assessing briefs we have received.

I think you know from our clerk that we have been going fairly intensively in the last three weeks. And I can tell you that an 8.30 meeting on a Friday morning, after you have had a full week of anything in this place, is a little unusual. So you are making a little history, in any event. But we are glad you are here to make some more history, and we welcome you.

Mr. Mark R. Gordon (President, Makivik Corporation): Thank you, Mr. Chairman. With me are Minnie Grey, one of the Vice-Presidents of Makivik Corporation, and also one of the board members for Air Inuit; Bern Penney, the counsel for Makivik Corporation and for Air Inuit as well; George Simon, Vice-President of Operations for Air Inuit. Johnny Peters could not make it to this hearing.

I will be giving a brief overview of our brief. We will try to leave most of the time open for questions, if you have some.

The Chairman: Thank you.

Mr. Gordon: To begin with, just so you will understand better what Makivik Corporation is—I think Thomas Suluk may be the only one who is really familiar with our area—Makivik Corporation is a corporation we set up to administer the heritage fund we obtained through the James Bay negotiations, through the James Bay land claims settlement. It is a membership corporation in which all the Inuit in northern Quebec are automatically members.

One of our very first investments was to set up an airline that would service our communities. The time was opportune for us, because right at the time of the James Bay agreement

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le vendredi 29 novembre 1985

Le président: Je vois que nous avons le quorum pour entendre les témoins.

Je sais qu'il est un peu inhabituel de tenir une réunion à 8h30 le vendredi matin; cependant, j'aimerais souhaiter la bienvenue à notre témoin la Société Makivik qui est représentée, je pense, par M. Mark Gordon, président de la société; M. Johnny Peters, deuxième vice-président; et Minnie Grey Knox-Leet, troisième vice-présidente.

Nous venons tout juste de recevoir votre mémoire qui est très volumineux. Nous vous en remercions; mais comme nous n'avons pas tellement de temps, ainsi que nous l'avons demandé à nos témoins partout au Canada et ici même à Ottawa, vous pourriez nous donner un aperçu général de votre mémoire pour que nous puissions ensuite échanger des questions et des réponses. Parfois les témoins nous ont fait un résumé de leur exposé. J'espère que vous nous donnerez les grandes lignes de votre mémoire, parce que, même si nous ne le voyons pas dans tous ses détails, il sera référé à nos documentalistes qui ne sont pas ici pour la plupart en ce moment, mais qui sont chargés de disséquer et d'évaluer les mémoires reçus.

Je pense que notre greffier vous a dit que nous avons travaillé assez intensément ces trois dernières semaines. Je puis vous dire qu'une réunion à 8h30 le vendredi matin, après une semaine bien remplie ici, c'est un peu inhabituel. Vous êtes en quelque sorte en train de faire de l'histoire. Nous sommes heureux que vous soyez là, et nous vous souhaitons la bienvenue.

M. Mark R. Gordon (président, la Société Makivik): Merci, monsieur le président. Mes collègues sont Minnie Grey, l'une des vice-présidentes de la société, et membre du conseil d'administration d'Air Inuit; Bern Penney, conseiller de la Société Makivik et d'Air Inuit; George Simon, vice-président des opérations d'Air Inuit. Johnny Peters ne pouvait pas être là ce matin.

Je vous donnerai un bref aperçu de notre mémoire. Nous tenterons de nous réserver le plus de temps possible pour les questions, si vous en avez.

Le président: Merci.

M. Gordon: Pour commencer, pour vous permettre de mieux comprendre ce qu'est la Société Makivik—je pense que Thomas Suluk est peut-être le seul ici qui connaît vraiment notre région—la Société Makivik donc est une société que nous avons mis sur pied pour gérer le fonds du patrimoine obtenu à la suite des négociations et du règlement des revendications foncières de la baie James. Il s'agit d'une société dont tous les Inuit du Nord québécois sont automatiquement membres.

L'une de nos toutes premières initiatives a été d'établir une ligne aérienne pour desservir nos communautés. Le moment était propice, car au moment de signer l'accord de la baie

[Texte]

being signed, a licence was available in the Ungava area. For those who are not that familiar with northern Quebec, the area that the Inuit occupy is roughly that area north of the 55th parallel. The area where we initially got our licences was in Ungava Bay. The operators in that area before us had gone bankrupt and there was a temporary licence issued. We made a bid for the licence and we were able to obtain that licence to handle the scheduled service for those communities in the Ungava area. Initially we serviced six communities when we first got our licence. We later expanded the company to cover the Hudson Bay coast as well as Ungava Bay, and that made the service apply to I think 14 communities.

• 0840

One of the things that happened in the James Bay negotiations was that the Minister of Indian Affairs and Northern Development had an undertaking that would improve the airstrips in our communities. Although the airstrips in the Northwest Territories had already been under construction and most of them were completed, northern Quebec had no airstrips to speak of. The airstrips that were there were the ones that the communities had basically ploughed out themselves. These airstrips were very inadequate; some of them were as short as 800 feet and in very, very rough terrain. Finally, the airstrips have been begun to be built in the last few years, and hopefully by 1991 the airstrip program would have constructed the airstrips in our communities.

The Chairman: Your air service is Air Inuit, is that what it is called?

Mr. Gordon: Yes. By 1991 we will be able to start using larger aircraft to the communities; but for the most part, until that time we are going to have to service them with Twin Otters, which causes high transportation costs because of the low payloads that these small aircraft can carry. Also, some of the communities have a restricted payload because of the size of the strip and the condition of the airstrips in the communities.

The population in northern Quebec is quite small. There are only about 6,500 people scattered over 14 communities. These communities are approximately 100 miles apart, spread along the coast of northern Quebec. The airstrips I was describing are very inadequate. There are no approach aids in the communities, and until recently there were not even beacons in most of the communities we were servicing.

When we applied for the licence for Air Inuit initially, one of the things that helped us obtain that licence were the provisions in the James Bay and Northern Quebec Agreement that dealt with priority on contracts and services to the Inuit communities. Basically, the provision is in chapter 29, which says that if there are some goods and services to be supplied to our communities, the Inuit organizations are supposed to have a priority preference on the contracts for those services.

In our brief we dealt with some of the findings that had been in the Air Transport Commission hearings, the report that came out in May 1985. We had already made some presenta-

[Traduction]

James, un permis d'exploitation était libre pour la région d'Ungava. Pour ceux qui ne connaissent pas très bien le Nord québécois, le territoire occupé par les Inuit se situe au nord du 55^e parallèle. C'est pour la région de la baie d'Ungava que nous avons d'abord obtenu un permis. Ceux qui desservaient cette région avant nous avaient fait faillite, et un permis temporaire avait été émis. Nous avons fait une offre, et nous avons réussi à obtenir le permis pour continuer à assurer les services réguliers des communautés de la baie d'Ungava. Au début, nous desservions six communautés. Plus tard, le service s'est étendu à 14 communautés de la baie d'Hudson et de la baie d'Ungava.

Au cours des négociations de la baie James, le ministre des Affaires indiennes et du Nord s'est engagé à améliorer les pistes dans nos collectivités. Bien que les pistes des Territoires du Nord-Ouest avaient déjà commencé à être aménagées et étaient presque toutes terminées, le Nord québécois n'avait pour ainsi dire aucune piste. Les pistes qui existaient étaient celles que les collectivités elles-mêmes avaient déblayées. Ces pistes étaient très inadéquates; certaines, en terrain très accidenté, n'avaient pas plus de 800 pieds de longueur. Enfin, les pistes ont commencé à être aménagées ces dernières années, et nous espérons que d'ici à 1991, nos collectivités seront dotées des pistes prévues dans le cadre de ce programme.

Le président: Votre service aérien s'appelle Air Inuit, n'est-ce pas?

M. Gordon: Oui. D'ici 1991, nous pourrions commencer à utiliser des avions plus gros; mais d'ici à ce temps-là, nous utiliserons surtout des *Twin Otters*, dont les coûts d'exploitation sont très élevés compte tenu de leur faible charge commerciale. De plus, certaines collectivités ne sont pas tellement rentables à cause des dimensions et de l'état général de leurs pistes.

La population du Nord québécois est relativement faible. Il y a seulement environ 6,500 habitants répartis dans 14 collectivités. Dispersées le long de la côte du Nord québécois, ces collectivités sont à environ 100 milles les unes des autres. Les pistes dont je vous ai parlé sont très inadéquates. Elles ne sont dotées d'aucune aide à l'atterrissage, et jusqu'à tout récemment, il n'y avait même pas de balise dans la plupart des collectivités que nous desservions.

Au début, ce qui nous a aidé à obtenir un permis d'exploitation pour Air Inuit c'est notamment une disposition de la Convention de la baie James et du Nord québécois concernant la priorité qui doit être accordée aux collectivités inuit en matière de contrat et de services. Cette disposition du chapitre 29 de la Convention dit essentiellement que lorsqu'il y a des biens et des services à fournir à nos collectivités, les contrats de service doivent être octroyés en priorité aux organisations inuit.

Dans notre mémoire, nous parlons de certaines conclusions du rapport de la Commission des transports aériens qui a été publié à l'issue des audiences en mai 1985. Nous avons déjà

[Text]

tions to the Standing Committee on Transport when they were travelling through the north. Our position has not changed much since we made those presentations. We still basically feel there should be no deregulation in the north. We feel that, if there is to be deregulation, one of the things that would end up adversely affecting us is that the smaller communities would end up suffering from deregulation. What would end up happening, in our view, is that if the operators from the south are going to be able to fly in and pick out the money-making communities, the small communities will get no service at all. To maintain the integrity of the service, we feel it should be under the same regime as it is today. It gives us enough protection so that we could have the larger communities basically subsidizing the smaller ones to which it would not be profitable to operate a scheduled service.

• 0845

Also, we need the mix of cargo, passengers and mail to be maintained as it is. If you take out one of these components, then the integrity and the viability of the service would also be threatened, because you need the mail and the cargo rates to be able to pay for the aircraft to carry passengers to these small communities.

Ms Minnie Grey Knox-Leet (Third Vice-President, Makivik Corporation): Regarding the operating subsidy, we do not agree that there should be direct operating subsidies because we do not think it is practical. However, anything that helps reduce the cost to the user we do support. We clearly support the continued policy of allowing perishables to be sent through the mail, mail subsidies. To use this satisfies two priorities: it lowers the cost of food in our northern stores, and it helps us, as an air carrier, to provide more frequent and viable services to our people.

One of the things necessary for planning growth is a stable environment. It is necessary to allow greater involvement by the Inuit in the aviation business. In northern Quebec we are experiencing a transition period. The airstrip improvement program, as Mark mentioned earlier, will be accomplished over a six- to eight-year period. During this period some communities will be able to accommodate larger aircraft—for example, the 748—while others will continue to be serviced by the smaller aircraft, such as the Twin Otter. It is clear that it is truly viable to operate a larger aircraft over the route only when all the strips are completed.

However, we have acquired a large aircraft, a 748, and have made deposits on acquiring others. However, we have to be working in a stable environment, knowing that if we gear up in advance we will still have our entire market in the future, when in fact we can get the best utilization out of our larger aircraft.

An open-skies policy would allow other carriers to pick off key points in our route, and we are especially susceptible to this because of the air strip improvement program. We would have great difficulty in supplying viable and adequate air service for the balance of our route if we were to lose any of

[Translation]

présenté nos points de vue au Comité permanent des transports lorsqu'il était venu dans le Nord. Notre position n'a pas tellement changé depuis. Nous pensons toujours qu'il ne devrait pas y avoir de déréglementation dans le nord. Nous estimons que les petites collectivités en souffriraient. Ce qui se produira, à notre avis, c'est que les exploitants de lignes aériennes du sud viendront desservir les collectivités rentables et ne se préoccupent aucunement des petites collectivités. Pour assurer l'intégrité du service, nous croyons qu'il faut garder le même régime qu'aujourd'hui. Celui-ci permet aux collectivités plus importantes de subventionner les plus petites qui ne sont pas rentables.

De plus, nous devons garder ce bon dosage de fret, de transport de voyageurs et de courrier. Le retrait d'un de ces éléments compromettrait l'intégrité et la viabilité du service, car les tarifs du fret et du courrier permettent de payer l'avion servant à transporter les voyageurs vers ces petites collectivités.

Mme Minnie Grey Knox-Leet (troisième vice-présidente, la Société Makivik): En ce qui concerne les subventions à l'exploitation, nous estimons qu'il ne devrait pas y avoir de subventions directes, car ce n'est pas pratique. Cependant, nous sommes d'accord avec tout ce qui peut aider à réduire les coûts au consommateur. Nous sommes nettement en faveur du maintien de la politique permettant le transport des biens périssables par le courrier, grâce à des subventions. Cela permet de satisfaire deux priorités: rabaisser le coût des aliments dans le Nord et permettre au transporteur aérien que nous sommes d'offrir un service plus fréquent et plus rentable à notre population.

La stabilité est l'un des éléments indispensables à la croissance. Il faut permettre une plus grande participation des Inuit dans le domaine de l'aviation. Dans le Nord québécois, nous sommes en pleine période de transition. Comme Mark l'a mentionné tout à l'heure, le programme d'amélioration des pistes s'échelonne sur une période de six à huit ans. Durant cette période, certaines collectivités pourront accommoder des avions plus gros—les 748, par exemple—alors que d'autres continueront d'être desservies par des avions plus petits du type *Twin Otter*. Il est clair qu'il faut attendre que les pistes soient complètement aménagées pour qu'il soit vraiment rentable d'utiliser des avions plus gros.

Toutefois, nous avons fait l'acquisition d'un gros avion, un 748, et nous avons versé des acomptes sur d'autres. Cependant, la stabilité est importante pour nous; nous devons savoir à l'avance que nous aurons encore tout notre marché de manière à pouvoir rentabiliser nos avions plus gros.

Une politique de libre concurrence permettrait à d'autres transporteurs de desservir nos collectivités les plus intéressantes, et cela nous préoccupe particulièrement, eu égard au programme d'amélioration des pistes. Nous aurions énormément de difficulté à offrir des services de transport aérien

[Texte]

these points on our route. Competitors are not required to establish the same kind of infrastructures that we have already established in the north because quite often competitors can be working out of southern-based operations.

• 0850

Mr. Gordon: One of our major concerns is The James Bay and Northern Québec Agreement. This is a treaty protected by the Constitution under the new provisions put into it dealing with aboriginal rights. In this treaty or agreement, certain guarantees and protections have been given to us. One of them deals with the priority on jobs and contracts coming out of the government for services to be supplied to our communities.

Basically, the provision provides that, where goods and services are to be provided to our communities, the Inuit are supposed to have first crack at the jobs or at the contracts that would be put out.

Air services is one area that is very vital to our communities. There is basically no other mode of transportation between the communities. The only other mode of transportation in our communities is the sea lift or shipping in the summer months, which is primarily for bulky materials. Most of the goods coming into our communities and most of the travel is done by aircraft. It is a very important element in our communities.

This is one service we have been able to get. Chapter 29 of The James Bay and Northern Québec Agreement deals with the priority provision. By obtaining the licence and with the regulatory regime that is in place, we get *de facto* priority because of the regulations that protect us in supplying the service. In a deregulated climate, we cannot see how this provision in the agreement could be implemented otherwise.

For maintaining the integrity of the service, we find it very difficult. It would no longer be economical to service the smaller communities, if they are going to be picked off by other larger carriers, which would then have the capability of using larger aircraft.

We have been pushing very hard for nearly 10 years to have airstrips built in our communities. Once those airstrips are put in place, it is possible to get an airline service actually operating as a service in our communities. Nobody before us was really maintaining adequate schedules, and we finally got a viable airline service in place, especially in the Ungava Bay area. On the Hudson Bay coast, it was a bit better than in the Ungava area.

We have worked hard to try to build up the service. We see that it is going to be taken away from us, if the deregulation, open skies policy is put in place.

The Chairman: Perhaps, Mr. Gordon, we could start to throw this open to questions. I want to congratulate you on your brief. It is very comprehensive. I was skimming through it, as you were skimming through it, too. It is very comprehen-

[Traduction]

viables et adéquats aux autres collectivités si nous perdions les plus importantes. Nos concurrents ne sont pas obligés d'aménager le même genre d'infrastructures que nous avons déjà mis en place dans le nord, parce que souvent, ils peuvent travailler à partir d'installations dans le sud.

M. Gordon: L'une des choses les plus importantes pour nous est la Convention de la baie James et du Nord québécois. C'est un traité qui est protégé par la Constitution grâce aux nouvelles dispositions concernant les droits ancestraux. Par ce traité ou cet accord, nous avons reçu certaines garanties et protections. Par exemple: la priorité d'emploi et de contrats aux Inuit émanant de projets du gouvernement visant à fournir des services à nos collectivités.

En gros, la disposition dit que lorsque des biens et services doivent être fournis à nos collectivités, les emplois et les contrats doivent être accordés prioritairement aux Inuit.

Les services aériens sont indispensables à nos collectivités. Il n'y a essentiellement pas d'autre mode de transport entre les collectivités. Le seul autre moyen de transport c'est le ravitaillement par bateau ou la navigation durant les mois d'été, et c'est principalement pour des produits volumineux. Le transport des biens et des voyageurs dans nos collectivités se fait surtout par avion. Le transport aérien est un élément très important de nos collectivités.

Nous avons réussi à implanter ce service. Le chapitre 29 de la Convention de la baie James et du Nord québécois renferme la disposition de priorité. L'obtention du permis d'exploitation doublé du régime de réglementation actuellement en vigueur nous donne de facto la priorité, compte tenu des dispositions de protection concernant la fourniture de services. Nous voyons guère comment cette disposition pourrait s'appliquer autrement dans un régime de déréglementation.

Il serait très difficile d'assurer l'intégrité du service. Si des transporteurs plus importants ont la possibilité de s'amener avec des avions plus gros, il ne sera plus économique de desservir les petites collectivités.

Nous travaillons très fort depuis près de 10 ans pour avoir des pistes d'atterrissage dans nos collectivités. Une fois que ces pistes seront en place, il sera possible d'exploiter une ligne aérienne dans nos collectivités. Avant nous, personne n'aurait vraiment un service régulier, et nous avons enfin réussi à bâtir un service de transport aérien rentable, spécialement dans la région de la baie d'Ungava. Sur la côte de la baie d'Hudson, c'était un peu mieux que dans la région d'Ungava.

Nous avons travaillé fort pour améliorer le service. Nous craignons que la déréglementation, le régime de libre concurrence viennent nous enlever ce qui nous est acquis.

Le président: Monsieur Gordon, nous pourrions peut-être amorcer la période des questions. Je tiens à vous féliciter pour votre mémoire. Il est très complet. Je l'ai parcouru pendant que vous en exposiez les grandes lignes. Il est très complet et

[Text]

sive and very clear. I would like to throw it open and I am going to call upon Mr. Suluk to commence the questioning.

You mention in several places in your brief the Air Transport Committee study, which was made after they had been in the north. If others do not raise questions concerning it, I may come back to you. Is there a major recommendation in it which you disagree with? I would like to get your view on it in a general way and then we will throw it open for questions by members for more detail.

It was a very comprehensive study, with hearings in the area. This committee has been justifiably criticized for not getting up into the north. I really would like your input. I have asked this question of other witnesses who come from the north. What is your assessment of the Air Transport Committee report on northern air services?

Mr. Gordon: In general, we agreed with the report. We have no major disagreements with the report that was tabled. Everything was pretty well right on the mark.

The Chairman: You were able to give a brief to the committee, and other people in the community were able to get to the hearings and give their views.

• 0855

Mr. Gordon: The hearings were held in Kuujuaq or Fort Chimo, as it was formerly called, and we made presentations there. Other people from the community and from the other communities as well were making some presentations at that hearing.

Mr. Angus: Mr. Chairman, could I just ask him something for a few minutes? Is there then any need for this committee to retravel those routes and to hear again the views and the needs of the people of northern Canada?

Mr. Gordon: Well, I think it would be very good for the committee to go to the communities. I would not suggest that it go to the same communities, because what tends to happen when parliamentary committees and so on do go into the north for consultation, they end up going into the regional centres as opposed to the more isolated communities. I would love to see members of this committee landing on one of our airstrips to understand . . .

Mr. Angus: In the middle of February.

Mr. Gordon: —the conditions we are flying under.

The Chairman: There are a couple of members I would love to send. Mr. Suluk.

Mr. Suluk: Thank you, Mr. Chairman. It is only very rarely that you get to talk to witnesses you are familiar with, but apart from this, that is where the similarity usually ends.

May I take this opportunity to tell you that pretty well all the smaller airlines who made presentations to this committee pretty well said the basic thing: that deregulation would hurt them and that under deregulation larger airlines would be able

[Translation]

très clair. J'aimerais maintenant ouvrir la période des questions et demander à M. Suluk de commencer.

Dans votre mémoire, vous faites mention, à quelques reprises, du rapport du Comité des transports aériens qui a été rédigé suite au déplacement du Comité dans le nord. Si d'autres ne soulèvent pas de questions à ce sujet, j'y reviendrai peut-être. Y a-t-il une recommandation importante avec laquelle vous n'êtes pas d'accord? J'aimerais votre opinion générale au sujet du rapport, ensuite nous entrerons plus dans les détails avec les questions des députés.

Le Comité des transports aériens a effectué une étude très approfondie grâce à des audiences dans la région. Notre Comité a été critiqué parce qu'il ne s'est pas rendu dans le nord. J'aimerais vraiment savoir ce que vous en pensez. J'ai posé la question à d'autres témoins du nord. Quelle est votre appréciation du rapport du Comité des transports aériens sur les services aériens du nord?

M. Gordon: Nous sommes généralement d'accord avec le rapport. Nous n'avons aucune objection majeure en ce qui concerne le rapport qui a été déposé. Tout y était assez juste.

Le président: Vous avez présenté un mémoire à ce Comité, et d'autres membres de la communauté ont pu assister aux audiences et exprimer leurs points de vue.

M. Gordon: Les audiences ont eu lieu à Kuujuaq ou Fort Chimo, comme on l'appelait avant, et nous y avons présenté des mémoires, ainsi que d'autres représentants de notre collectivité et des autres.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi de lui poser une brève question. Serait-il nécessaire que le Comité retourne là-bas pour entendre à nouveau les opinions des habitants du nord du Canada?

M. Gordon: Ce serait certainement très positif. Par contre, il vaudrait peut-être mieux que vous ne retourniez pas dans les mêmes localités, car, généralement, les comités parlementaires qui se rendent dans le Nord vont toujours dans les centres régionaux et rarement dans les localités isolées. J'aimerais bien que l'avion transportant les membres de votre comité atterrisse sur l'une de nos pistes, car vous comprendriez ainsi . . .

M. Angus: En plein mois de février.

M. Gordon: . . . les conditions dans lesquelles nous travaillons.

Le président: Il y a plusieurs députés que j'aimerais bien envoyer là-bas. Monsieur Suluk.

M. Suluk: Merci, monsieur le président. On a très rarement l'occasion de s'adresser à des témoins qu'on connaît déjà, mais c'est à peu près le seul point commun que nous ayons.

La quasi-totalité des petits exploitants aériens qui ont comparu devant notre comité ont déclaré que la déréglementation leur nuirait, car elle permettrait à de grandes compagnies aériennes d'aller écrémer le marché des petites localités. C'est

[Texte]

to come in and skim off the smaller communities. Now, what you said is pretty well no different, but I was intrigued by one of the points you made here concerning some cities in that they are not practical. I just wonder if that is due to the fact that the operating costs between northern Quebec communities, due to the communities being within a smaller geographic area, whether it is cheaper to operate, or whether it is because Quebec and the federal government are notorious for not getting along administratively or regarding their responsibilities relating to northern Quebec? Are any of those the reasons?

Mr. Gordon: On the question of subsidies, what we are saying is that a direct subsidy would be very impractical and almost impossible to implement and to police. Indirect subsidies, such as taking the tax off fuel and things like that, are savings that we could pass directly on to the customer. But trying to subsidize the airline directly would be very hard to . . . How would you determine that subsidy? Are you going to give us money for the number of hours we are in the air? If you do that, then we will just put an empty airplane up there and keep it up there until it runs out of fuel, and collect on the subsidies.

We find this direct subsidy question . . . We thought about it and we find it would be almost impossible to really implement a successful one. The kind of subsidies, such as being able to send up food through—instead of cargo you send it up by mail postal rates—is a good one because you are subsidizing the consumer more directly than the airline. If you take the taxes off fuel, that would be savings that we could pass directly on to the customers. But trying to put a direct subsidy into an airline is very hard to manage. Who would be qualified? All these questions start to come into play and we find it very, very hard to try and come up with a practical regime that would subsidize airlines directly.

So we are saying, get away from that. Do not try direct subsidies. It is going to be a perfect place for abuse. We are suggesting indirect subsidies, such as reducing the cost of fuel, allowing perishables to be flown at postal rates, things like this are more practical and, actually, the savings go down to the people as opposed to trying to have airlines flying for subsidies.

• 0900

Mr. Suluk: To the witnesses again or Mark, if there is no hope in hell in the first place to get the airline companies to be honest in the first place and then to depend on them to pass on savings and if you cannot do it through subsidies in the first place, then how the heck are you going to depend on the companies, on the airlines, to lower their prices in the second place if you cannot depend on them already?

Mr. Gordon: Our airline is a little unique because it is the owners who are the users in this instance, but we are saying

[Traduction]

ce que vous avez confirmé dans votre témoignage, mais vous avez ajouté, et cela m'intrigue, que certains types de subventions sont impossibles à administrer. J'aimerais savoir si cela s'explique par les coûts d'exploitation élevés des liaisons aériennes dans le nord du Québec, par la superficie relativement limitée du territoire en question, ou par l'indifférence notoire du Québec et du gouvernement fédéral vis-à-vis du nord du Québec? Par quoi cela s'explique-t-il?

M. Gordon: Pour ce qui est des subventions, nous estimons qu'une subvention directe serait pratiquement impossible à administrer et à contrôler. Par contre, les subventions indirectes comme l'exemption de la taxe sur les carburants sont des économies que nous pouvons transmettre directement au consommateur. Si vous essayez de subventionner directement une compagnie aérienne, il serait très difficile . . . D'abord, comment détermineriez-vous cette subvention? En fonction du nombre d'heures de vol? Dans ce cas, il nous suffirait de faire voler un avion vide pendant des heures, jusqu'à ce qu'il n'ait plus de carburant, pour avoir droit à une subvention.

Nous avons donc beaucoup réfléchi à cette question des subventions directes, et nous estimons qu'il serait pratiquement impossible d'administrer un tel système. Par contre, le transport des produits alimentaires dans le Nord par courrier postal plutôt que par avion cargo est une forme de subvention tout à fait positive puisque nous pouvons diminuer nos tarifs aériens en conséquence. De même, si vous nous exemptez de la taxe sur le carburant, nous pouvons faire passer directement cette économie au consommateur. Par contre, il vous serait très difficile d'administrer un système de subventions directes pour des compagnies aériennes. Qui y aurait droit? Lorsqu'on commence à se poser ce genre de question, on se rend compte très vite qu'il est difficile d'instaurer un régime pratique de subventions directes des compagnies aériennes.

Nous vous conseillons donc de ne pas envisager un tel système de subventions directes, car il ouvrirait la voie aux abus. Nous vous recommandons par contre des subventions indirectes, comme la réduction du coût du carburant, la possibilité de transporter les denrées périssables aux tarifs postaux, etc. De cette façon, nous pouvons faire passer aux consommateurs les économies ainsi réalisées, plutôt que d'encourager les compagnies aériennes à enregistrer le maximum d'heures de vol tout simplement pour obtenir des subventions.

M. Suluk: Je m'adresse à nouveau aux témoins ou à Mark. Si l'on ne peut pas faire confiance aux compagnies aériennes d'abord pour être honnêtes et ensuite pour faire passer aux consommateurs les économies réalisées grâce aux subventions, comment diable pouvez-vous être sûrs que les compagnies aériennes réduiront leurs tarifs en conséquence?

M. Gordon: Notre compagnie aérienne est dans une situation assez particulière puisque ses propriétaires en sont

[Text]

that the subsidy could make an impact if it is not a direct subsidy to the airline where you are trying directly to subsidize the operation. Indirect subsidies such as reducing the taxes we pay on fuel or lowering the cost of landing fees are subsidies that I think we can pass directly down to the customers.

The Inuit have only airlines and, believe me, if we try to increase our rate then we hear about it from the communities. The communities are the ones that own this company so they are very reluctant in any rate increases because these impact them directly. Because they are also the owners, they can get to us through the board meetings and so on saying not to increase the rates or whatever. If we can find a saving, such as on the taxes on fuel, we would definitely pass that directly down to the customers who are using the airlines.

Mr. Suluk: Okay. The situation in northern Quebec is obviously quite different from what it is in the N.W.T., where none of the airlines are owned and operated by the people themselves, with the possible exception of Nunasi Air, which is not even off the ground yet. My last question is: Did you say that all or most of the airstrips in northern Quebec will now be made up probably by 1991?

Mr. Gordon: Yes. It is worth noting that we have been able to put Canadians in space but we still cannot land a DC-3 in most of our communities.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Gordon, I want to thank you for a very detailed brief and for travelling south to make a presentation to us.

We heard over the last couple of days from a private operator in southern Ontario who suggested that, rather than total freedom to enter in terms of air travel, there be some kind of trigger mechanism that would prevent competition until market demand reached a certain level. He used the figure, I think, of 1,000 passenger trips per week or per month, or something like that. In the environment of northern Quebec and everything else you have said about the Hub concept not working up there because of the kind of routes that you have to travel, would that kind of mechanism work for you or against you in terms of the operation of your airline?

Mr. Gordon: I am sorry. I did not quite understand what this private company had presented. Would you please clarify?

Mr. Angus: Okay. I do not know the names of the communities you serve, but let us say that community A, one of the larger communities you serve, has 500 passenger trips a month, and that is the magic figure, that once you get pass 500 trips a month then somebody can come in and compete with

[Translation]

également les usagers; nous estimons cependant qu'une subvention peut être positive à condition qu'elle ne serve pas à subventionner directement l'exploitation d'une compagnie aérienne. Les subventions indirectes comme la réduction des taxes sur le carburant ou la diminution des droits d'atterrissage sont positives, car nous pouvons les faire passer directement aux consommateurs.

Les Inuit n'ont que les transports aériens pour se déplacer et, croyez-moi, si nous essayons d'augmenter nos tarifs, ce sera un véritable tollé. En effet, notre compagnie appartient aux habitants de ces collectivités, et il ne tiennent pas du tout à subir des augmentations de tarifs. Comme ils sont en même temps les propriétaires, ils peuvent aisément intervenir aux réunions de notre conseil d'administration pour s'opposer à des augmentations de tarifs. Si nous pouvons faire des économies, comme nous le permettrait l'exemption de la taxe sur le carburant, nous en ferions profiter directement nos passagers.

M. Suluk: Bien. La situation dans le Nord du Québec est manifestement fort différente de celle des Territoires du Nord-Ouest, où aucune compagnie aérienne n'appartient ou n'est exploitée par les habitants de la région, à l'exception peut-être de Nunasi Air, qui n'a pas encore «décollé» cependant. Ma dernière question est la suivante: vous avez bien dit que la plupart des pistes d'atterrissage du Nord du Québec ne seraient pas terminées avant 1991?

M. Gordon: C'est exact. Il est bon de remarquer ici que nous avons réussi à envoyer des Canadiens dans l'espace, mais que nous ne pouvons pas encore faire atterrir un DC-3 dans la plupart de nos localités.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Gordon, j'aimerais d'abord vous remercier de nous avoir présenté un exposé fort détaillé, et d'avoir pris la peine de faire tout ce trajet pour venir nous rencontrer.

Il y a quelques jours, un exploitant privé du sud de l'Ontario nous a dit que, plutôt que d'accorder entière liberté à ceux qui veulent s'installer sur le marché des transports aériens, on devrait instaurer une sorte de mécanisme qui empêcherait l'arrivée de concurrents tant que la demande n'atteint pas un certain niveau. Selon ce témoin, le seuil devrait se situer autour de 1,000 passagers par semaine ou par mois, je ne sais plus. Vous nous avez dit que dans le Nord du Québec, il était impossible d'appliquer le principe du réseau en toile d'araignée, étant donné les distances qu'il faut parcourir; que pensez-vous de cette idée d'imposer un seuil à partir duquel on autoriserait l'arrivée d'un concurrent?

M. Gordon: Je n'ai pas très bien compris ce que cette compagnie privée vous avait proposé. Pourriez-vous me le préciser?

M. Angus: D'accord. Je ne connais pas le nom des localités que vous desservez, mais supposons que dans la localité A, l'une des plus importantes, vous ayez 500 passagers par mois et que ce seuil soit fixé à 500 passagers par mois; dans ce cas-là, un autre exploitant pourrait arriver sur le marché et vous faire

[Texte]

you. What does that do to that community and what does that do to the rest of the routes?

Mr. Gordon: What we are afraid of is that the profitable communities are the ones that would be picked off, obviously, in a deregulated environment.

• 0905

The larger communities, where a higher volume of goods and passengers is going in, are the ones that would be targeted by outside operators. They are the ones where they would want to run in special chartered flights. Maybe they would want to run a scheduled service directly to a larger centre. What would happen is that the commercial viability of the smaller outlying communities would suffer; because basically the larger communities are subsidizing these less profitable communities. The frequency of flights would have to go down drastically.

We have aircraft that are very expensive to purchase initially. There are high operational costs and very high overhead costs in the North. It costs a lot more to put a pilot in the North than it does to keep him in the South. It costs a lot more to build a hangar in the North: two and a half times as much to build a hangar in the North. So when we have built up these infrastructures, and also built up the service, what is going to happen is that because we are trying to pay off the hangar and things like this, once the commercial viability of the larger centre starts to go down, the smaller communities are the ones that are going to suffer first, because they are going to have a reduction in services.

We do not want to return to the situation where you are parachuting mail to communities and things like that. That used to be the situation. We do not want to go back to that. Over the past 10 years we have built up a service. We actually have a viable airline service now to the communities. What we see is that once the profitable ones are picked out, the small communities would really start to suffer very quickly on that.

I do not think you can say in the larger centres there is a magic figure such that we can open it up to deregulation. Maybe in the larger airline classe, where they are dealing with 737s and things like that, it would be possible. But in the very small operations that are flying to the remote communities I do not think that is very good. Some of the communities are not profitable for us to fly into, but we are flying there because they are part of a route.

Mr. Angus: Would Air Inuit survive in a deregulated environment, on its own?

Mr. Gordon: We could make the company survive, but we would sacrifice the service to make the company survive; and that is not what we are interested in. We are interested in providing a good, reliable, safe service to our communities. If it is deregulated, we could probably still maintain a profitable company in some ways, but the thing is that we would do it at

[Traduction]

concurrence. Quel impact cela aurait-il sur cette localité et sur le reste de vos liaisons aériennes?

M. Gordon: Ce que nous craignons, c'est que la déréglementation n'encourage ces exploitants à ne desservir que les localités rentables.

En effet, ces exploitants de l'extérieur seront intéressés à desservir les localités où le nombre de passagers et les quantités de marchandises sont les plus élevés. C'est là qu'ils chercheront à offrir des vols nolisés, et même des vols réguliers. Or, qu'advient-il des petites localités éloignées? Leur viabilité commerciale en souffrira, car il faut bien comprendre que les profits réalisés dans les grandes localités servent à subventionner les localités moins rentables. Par conséquent, le nombre de vols dans ces dernières localités diminuera considérablement.

Le prix d'achat de nos appareils est très élevé, sans parler des coûts d'exploitation et des frais généraux, qui sont particulièrement importants dans le nord. En effet, un pilote dans le nord coûte beaucoup plus cher que son collègue dans le sud. Il en coûte également davantage pour construire un hangar dans le nord, à peu près deux fois et demi ce qu'il en coûte pour en construire un dans le sud. Donc, une fois que nous avons construit toutes ces infrastructures et que nous avons mis en place nos services, étant donné qu'il nous faudra continuer à payer le hangar et les autres équipements de ce genre, toute diminution de nos profits dans les grands centres se fera au détriment des petites localités, car ce sont elles qui devront subir une diminution des services.

Nous ne voudrions pas en revenir à l'époque où on parachutait le courrier dans ces localités. C'est ce qui se passait à une certaine époque, et nous ne voulons pas y revenir. Depuis dix ans que notre compagnie fonctionne, nous avons réussi à mettre sur pied des services adéquats et rentables pour nos collectivités. Or, si un exploitant de l'extérieur s'empare du marché des grands centres, les petites localités en subiront très vite les conséquences.

Je ne pense pas qu'il soit possible de fixer un seuil magique à partir duquel on pourra autoriser l'arrivée d'un concurrent, à la suite de la déréglementation. C'est peut-être possible pour la catégorie des grandes compagnies aériennes, avec des 737 et d'autres appareils de ce genre. Par contre, pour une très petite compagnie aérienne qui dessert des localités éloignées, je ne pense pas que ce soit une très bonne solution. À l'heure actuelle, même si nos liaisons avec certaines localités ne sont pas rentables, nous les desservons quand même, car elles font partie de notre itinéraire.

M. Angus: La compagnie Air Inuit pourra-t-elle survivre, avec ses propres ressources, après la déréglementation?

M. Gordon: Il le faudra bien, mais ce sera malheureusement au détriment des services que nous assurons. Ce n'est certainement pas une perspective qui nous réjouit, car nous tenons à assurer un service régulier, sûr et sécuritaire à nos collectivités. Si le marché est déréglementé, nous réussirons probablement à faire encore des profits, mais ce sera au détriment des localités

[Text]

the cost of the isolated communities. They would be the ones that would suffer, because they would not have the frequency of flights, they would not have such things as perishable goods. You would have to cut out foods being flown to the communities, because you would not have the frequency and the reliability of schedules. So that kind of service could not be provided properly. We would have to reduce quite a lot our overhead and operational costs. What we would end up being is basically another southern operation doing hit-runs into the north.

This is not what we are trying to do. What we are trying to do is to develop a reliable and safe service for our communities. We would be taking that away. We would be taking a step backwards in providing airline services to the communities. We would be back into bush operations.

In the north it is very hard to police what is going on. If you have an open-sky policy, you will end up with operators coming in and breaking safety rules and things like that, trying just to make that extra profit margin count. They would be coming in overloaded, coming into airstrips they are not familiar with. You would have operators landing at these strips . . . our pilots take quite a long time to be checked out to be able to land on an 800-foot strip, for example; landing between two mountains on an 800-foot strip that is so sloped that if you stood at the other end, I could not see you. In those kinds of conditions I think it would be dangerous for passengers for pilots to come in who are not familiar with these airstrips and conditions in the communities.

• 0910

Mr. Angus: You touched on safety at the end of your comments. We have heard representations throughout our hearings about the current adequacy or inadequacy of the inspection services offered by the Government of Canada for air. How often do you get inspected?

Mr. George Simon (Vice-President, Operations, Air Inuit): Of course, other than the pilot proficiencies, which are ongoing, depending on the size of the aircraft—six months, a year check rides—we usually receive a base inspection sometimes two or three times a year. In this base inspection, they will primarily be investigating the procedures we use, the paperwork; they will go back through, determine whether the aircraft are flying overweight, underweight, within limits; and also usually there is quite an extensive inspection into the maintenance procedures. It is about three times a year.

Mr. Angus: That is interesting, because we have heard that every place else in Canada once a year is the standard. So obviously they are giving you the high-quality inspection in the north and skimming in the south.

I want to thank you for a very forceful presentation. I appreciate, as I said before, you coming down to appear before us.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Taylor.

[Translation]

isolées. Ce sont elles qui en pâtiront les premières, car nous serons alors obligés de diminuer la fréquence de nos vols. De plus, ces collectivités ne recevront plus de produits frais, étant donné que les vols n'auront pas la fréquence et la régularité voulues. Par conséquent, ce genre de services ne pourrait plus être assuré de façon adéquate. Il nous faudrait également réduire considérablement nos frais généraux et nos coûts d'exploitation. On finirait certainement par se retrouver avec une autre compagnie du sud qui viendrait écrémer le marché du nord.

Ce n'est absolument pas ce que nous voulons. Nous cherchons à mettre sur pied un service régulier et sécuritaire pour nos collectivités. Or, la déréglementation supprimera tout cela et nous fera revenir en arrière en ce qui concerne les services aériens offerts dans notre région. On en reviendrait aux pilotes de brousse.

Il est très difficile de contrôler ce qui se passe dans le nord. Si vous adoptez une politique de concurrence absolue, vous allez vous retrouver avec des exploitants qui ne respecteront pas les normes de sécurité, simplement pour faire des profits supplémentaires. Ils vont surcharger leurs appareils, atterrir sur des pistes qu'ils ne connaissent pas bien . . . Vous savez, nos pilotes ont besoin de beaucoup d'entraînement pour réussir à atterrir sur une piste de 800 pieds, ou entre deux montagnes, par exemple, où la piste a une telle déclivité que d'une extrémité vous ne voyez pas l'autre. Dans ce genre de conditions, j'estime qu'il serait dangereux de confier des passagers à des pilotes ayant peu d'expérience de ces régions.

M. Angus: Vous avez parlé de la sécurité à la fin de votre exposé. Bon nombre de témoins nous ont dit que les services d'inspection offerts par le gouvernement du Canada étaient plus ou moins adéquats en ce qui concerne les transports aériens. Combien de fois par an êtes-vous inspectés?

M. George Simon (vice-président, Exploitation, Air Inuit): Outre les tests que nous faisons subir aux pilotes tous les six mois ou tous les ans selon la capacité de l'appareil, nous subissons généralement une inspection complète deux ou trois fois par an. A ce moment-là, les inspecteurs étudient les procédures que nous utilisons et les rapports que nous faisons, afin de déterminer si l'appareil était surchargé ou non; les inspecteurs vérifient également de près les procédures d'entretien. Ce type d'inspection a donc lieu trois fois par an.

M. Angus: Votre réponse est intéressante, car les autres témoins nous ont dit qu'ailleurs au Canada, cette inspection n'avait lieu en moyenne qu'une fois par an. Manifestement, le gouvernement vous donne un traitement de faveur en ce qui concerne les inspections dans le nord, au détriment du sud.

Je tiens à vous remercier de nous avoir présenté un exposé aussi intéressant et, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, d'avoir fait tout ce trajet pour venir nous rencontrer.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Taylor.

[Texte]

Mr. Taylor: Thank you very much. I hope I am not being repetitive, but I did not get this information that I would like to get. Is your company a private company?

Mr. Gordon: Yes, it is in a sense, but you have to understand the nature of the beast to understand us fully. Makivik Corporation is a corporation we set up to administer the compensation funds we received in the James Bay agreement. All the Inuit in northern Quebec are automatically members of that corporation, and we set up subsidiary companies to run different businesses.

So yes, it is private in the sense that it operates like a private company; it is privately owned, but collectively by the Inuit in northern Quebec. So it is sort of a yes-and-no answer.

Mr. Taylor: I understand. It is really owned by the entire community, the 14 centres.

Mr. Gordon: Yes.

Mr. Taylor: In that case, would not any opposition have difficulty coming in, because they would be cutting their own throats? Would the people there support another aircraft that came in in opposition when it would really be cutting their own throats?

Mr. Gordon: Not very likely.

Mr. Taylor: They likely would not.

Mr. Gordon: But what would happen is that the people in the larger centres... If let us say a service does become available at a lower rate because these guys are not carrying the high overhead and are not servicing unprofitable communities, they would be able to give people a reduced rate. People will obviously take the reduced rate if they are going to get their goods and services flown up there for less. But what ends up happening is that the smaller communities that are not so profitable would suffer very greatly if the profitable ones are being singled out by carriers from the outside. They would basically skim off the cream, as it were, for us. They would take the profitability away from us. And the profitability that we are spreading out over communities that are not so profitable, those would be the communities that would suffer very greatly.

Mr. Taylor: What percentage of your people up there are not Inuit?

Mr. Gordon: Between 10% and 15% of the population is non-Inuit.

Mr. Taylor: Yes, and how much money do you have invested in your air company?

Mr. Gordon: The total worth of the company is around \$15 million. We have invested directly ourselves about \$8 million.

Mr. Taylor: Do you have any debt?

Mr. Gordon: Yes.

Mr. Taylor: Do you owe anybody large sums of money?

[Traduction]

M. Taylor: Merci beaucoup. J'espère que je ne vais pas répéter ce qui a déjà été dit, mais je n'ai pas obtenu l'information que j'aimerais avoir. Votre société est-elle une compagnie privée?

M. Gordon: Oui, dans un certain sens, mais il faut bien en comprendre la nature assez complexe. Makivik Corporation a été créée pour administrer les fonds que nous avons reçus à titre d'indemnisation, dans le cadre de l'entente de la Baie James. Tous les Inuit du nord du Québec sont automatiquement membres de cette société, et nous avons créé des filiales dans plusieurs branches d'activités.

Donc, c'est une société privée au sens où elle fonctionne comme une société privée; de plus, elle appartient à des intérêts privés, mais en même temps collectifs puisqu'elle est la propriété des Inuit du nord du Québec. C'est un peu une réponse mi-figue, mi-raisin.

M. Taylor: Je comprends. Votre compagnie appartient donc à toute la communauté, c'est-à-dire aux 14 collectivités.

M. Gordon: C'est exact.

M. Taylor: Dans ce cas, des concurrents auraient du mal à aller s'installer là-bas, car les gens ne l'accepterait certainement pas?

M. Gordon: Certainement pas.

M. Taylor: Cela me paraît évident.

M. Gordon: Mais les habitants des grands centres... Supposons cependant qu'un concurrent puisse offrir des tarifs inférieurs parce qu'il n'a pas des frais généraux aussi élevés et parce qu'il ne dessert pas les localités non rentables. Dans ce cas-là, les gens accepteraient certainement les tarifs réduits, car ils en profiteraient directement, sans parler de la diminution du coût de transport des marchandises. En fin de compte, ce sont les petites localités moins rentables qui y perdront, puisque ces concurrents de l'extérieur ne desserviront plus que les grands centres et viendront écrémer notre marché, pour ainsi dire. Ils diminueront donc considérablement nos profits. Or, ces profits nous servent justement à subventionner les liaisons qui ne sont pas aussi rentables, c'est-à-dire les localités les plus éloignées.

M. Taylor: Parmi les habitants de la région, quel pourcentage ne sont pas Inuit?

M. Gordon: Environ 10 à 15 p. 100 de la population n'est pas Inuit.

M. Taylor: Combien avez-vous investi dans votre compagnie aérienne?

M. Gordon: Le capital total de la société s'élève à environ 15 millions de dollars, dont nous avons investi directement 8 millions.

M. Taylor: Avez-vous des dettes?

M. Gordon: Oui.

M. Taylor: De grosses dettes?

[Text]

Mr. Gordon: Yes.

Mr. Taylor: You do?

Mr. Gordon: Some of Air Inuit's debts are with the parent corporation, with Makivik, and with the banks as well. Hopefully we will be able to have everything paid for ourselves eventually, but we are well within the guideline of debt-equity ratio that is required by the law.

• 0915

Mr. Taylor: Good. I have one other point. Are the people generally happy with the service you are giving?

Mr. Gordon: You never can please all the people; that is for sure.

Mr. Taylor: All the time.

Mr. Gordon: Also, because they are the owners of this company, they tend to complain a little bit louder as well because they have a place where the complaints will be heard and registered. What we found before was that, when other operators were in the area, people did not complain very much because they figured they were not going to be heard anyway. Now that they are owners of the airline, you can hear those complaints loud and clear. They take up many hours of our meetings. In our annual meetings, people are always telling us what is going on in our community.

We would like to be able to provide a better service. Our keeping of our schedule is about a 60% rate because of the conditions under which we are flying. There are no proper navigational approach aids in the communities; the airstrips are very poor, and we operate under a very severe climate. In fact, if you take a look at northern Quebec, in some respects it is more isolated and more remote than those high Arctic communities in the Northwest Territories, because they have proper airstrips and they have proper navigational aids.

Mr. Taylor: I have one other question: Are your pilots and maintenance crews Inuit?

Mr. Gordon: We have tried very hard to get more Inuit pilots. But the problem in keeping the pilots is that they are the very few who have a bit of an education, so the demand on these people for other employment is very great. A pilot does not get a great salary, but they could get a better salary being the secretary for a municipal corporation or something like this. So we lose a lot of the Inuit pilots that are moving up to other jobs because the pay scales that are being offered by government to services and government agencies are so high that private industry can hardly compete with them. There are so many extra perks and subsidies given to governmental agency employees that it makes it very hard to hang onto them.

Part of our engineering is Inuit. We do have a few more Inuit who are becoming qualified engineers. We would like to see more pilots, but it is very hard to hang onto them because of the lack of educated Inuit. These guys are in such high demand that a large salary in another area or another industry quickly grabs up these guys.

[Translation]

M. Gordon: Oui.

M. Taylor: Ah bon?

M. Gordon: Les créanciers d'Air Inuit sont notre société mère, c'est-à-dire Makivik, et les banques. Nous espérons pouvoir tout rembourser un de ces jours, mais nous respectons les critères prescrits par la loi en matière de coefficient d'endettement.

M. Taylor: Bravo! J'ai une autre question. Les gens sont-ils généralement satisfaits de vos services?

M. Gordon: Il est bien sûr qu'on ne peut jamais plaire à tout le monde.

M. Taylor: Tout le temps.

M. Gordon: De plus, parce qu'ils sont propriétaires de la compagnie, parce qu'il y a un service des plaintes, ils ont tendance à se plaindre un peu plus fort. Auparavant, lorsque les services étaient fournis par d'autres exploitants, les gens ne se plaignaient pas tellement, parce qu'ils se disaient que cela n'allait pas donner grand-chose. Maintenant qu'ils sont propriétaires de la ligne aérienne, ils n'hésitent pas à exprimer clairement leurs plaintes. Celles-ci accaparent plusieurs heures de nos réunions. Lors de nos réunions annuelles, les gens nous disent toujours ce qui se passe dans la collectivité.

Nous aimerions pouvoir offrir un meilleur service. Nous respectons nos programmes de vol environ 60 p. 100 du temps, compte tenu des conditions dans lesquelles nous travaillons. Il n'y a pas d'aides à la navigation adéquates dans les collectivités; les pistes d'atterrissage sont très mauvaises, et les conditions climatiques, très rigoureuses. En fait, sous certains rapports, les collectivités du Nord québécois sont plus isolées et plus éloignées que celles du grand Arctique dans les Territoires du Nord-Ouest, car celles-ci sont dotées de pistes d'atterrissage et d'aides à la navigation adéquates.

M. Taylor: J'ai une autre question à vous poser: Vos pilotes et vos équipes d'entretien sont-ils Inuit?

M. Gordon: Nous avons déployé beaucoup d'efforts pour avoir plus de pilotes Inuit. Mais le problème, c'est que ces pilotes sont parmi les très rares personnes qui ont un peu d'éducation, de sorte qu'ils sont très demandés et difficiles à garder. Un pilote ne touche pas un gros salaire; il pourrait obtenir davantage comme secrétaire d'une société municipale ou quelque chose du genre. Nous perdons donc beaucoup de pilotes Inuit qui vont travailler ailleurs, parce que les salaires offerts par les services et agences du gouvernement sont tellement élevés que l'industrie privée ne peut presque pas concurrencer. Les employés des agences gouvernementales ont tellement d'avantages et de subventions qu'il est très difficile de les suivre.

Une partie de nos ingénieurs sont Inuit. Il y a quelques autres Inuit qui sont en train de se qualifier comme ingénieurs. Nous aimerions avoir plus de pilotes, mais il est très difficile de les garder parce qu'il y a très peu d'Inuit éduqués. Ils sont tellement demandés que d'autres régions ou d'autres industries ont vite fait de les attirer grâce à de gros salaires.

[Texte]

Mr. Taylor: I would like to make one comment. I did not really know anything about your situation at all before, other than the few things I have heard from Tom. But after this interview today and reading parts of the brief, which I will read more carefully, I would like to commend you. You are people who are trying to help yourself and you are not having government do everything for you. I think you should be commended for the attitude you have undertaken and the work you are trying to do.

That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Suluk, did you want a supplementary observation or view . . .

Mr. Suluk: Yes, about northern Quebec, and that is that the Makivik Corporation is the regional government of northern Quebec. Therefore, Air Inuit is the Air Canada of the north. I wanted to point out that difference between northern Quebec and the N.W.T. So far, everything I have ever said about the north is only about the territories and not about northern Quebec. There is quite a different situation in there.

The Chairman: Very definitely.

Mr. Suluk: That is the only thing I wanted to point out. Thank you.

The Chairman: Tom, thank you. Yes, that is just what Mr. Taylor . . . This has been a real education, I think, for most of us around this table.

Mr. Ellis, I think, is the name.

Mr. Ellis: Welcome back, Mr. Chairman. When did you get back?

The Chairman: You are allowed to ask a few questions in honour of the memory of a man called Jack Ellis. I know you have been busy trying to get our phones in. I hope Air Inuit runs a heck of lot better than the phone system this man has been responsible for in the House of Commons. Anyway, with that little preamble, you are entitled in honour of the memory of the man that used to be here.

Mr. Ellis: As I said, when did you get back? Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Gordon, I have some very specific questions.

• 0920

If you would turn to the map in the back of your presentation, we will try to do it verbally if we can.

Can you give me an idea where Air Creebec operates as opposed to . . .

Mr. Gordon: I will have somebody point it out on the map because the map in our presentation only covers our area.

Mr. Ellis: Okay, fine.

Mr. Gordon: Quebec is quite large. The area we are covering is roughly the same land mass as France.

[Traduction]

M. Taylor: J'aimerais faire un commentaire. Je n'étais pas tellement au courant de votre situation avant, sauf pour ce que Tom m'en disait. Mais après vous avoir rencontré aujourd'hui, et après avoir lu des parties de votre mémoire que j'entends lire plus attentivement, j'aimerais vous féliciter. Vous êtes des gens qui essaient de s'aider eux-mêmes et qui ne demandent pas au gouvernement de tout faire pour eux. Je pense que vous méritez des félicitations pour votre attitude et le travail que vous avez entrepris.

C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Suluk, voudriez-vous ajouter une observation, une idée . . .

M. Suluk: Oui, c'est au sujet du Nord québécois. Je veux dire que la *Société Makivik* est le gouvernement régional du Nord québécois. En conséquence, *Air Inuit* est la société Air Canada du Nord. Je tiens à faire la distinction entre le Nord québécois et les Territoires du Nord-Ouest. Jusqu'à présent, tout ce que je disais au sujet de Nord s'appliquait uniquement aux territoires et non au Nord québécois. Il y a une grosse différence.

Le président: Absolument.

M. Suluk: C'est tout ce que je voulais dire. Merci.

Le président: Merci Tom. Oui, c'est justement ce que M. Taylor . . . je pense que cela a été une séance très instructive pour la plupart d'entre nous.

Monsieur Ellis, c'est bien votre nom, je pense.

M. Ellis: Cela me fait plaisir de vous revoir, monsieur le président. Quand êtes-vous revenu?

Le président: Vous avez le droit de poser quelques questions à la mémoire d'un certain Jack Ellis. Je sais que vous avez été très occupé avec l'installation de nos téléphones. J'espère que *Air Inuit* fonctionne beaucoup mieux que le système téléphonique de la Chambre des communes dont ce monsieur a été chargé. Avec ce petit préambule, vous avez le droit de poser des questions à la mémoire de celui qui était jadis parmi nous.

M. Ellis: Comme je l'ai déjà demandé, quand êtes-vous revenu? Merci, monsieur le président.

Monsieur Gordon, j'ai des questions bien précises à vous poser.

Si vous pouviez passer à la carte à la fin de votre mémoire, j'aurais quelques éclaircissements à vous demander.

Pourriez-vous me donner une idée du territoire qu'exploite Air Creebec par opposition à . . .

M. Gordon: Je vais demander à quelqu'un de vous l'indiquer sur la carte, parce que la carte de notre mémoire ne couvre que notre territoire.

M. Ellis: Très bien, merci.

M. Gordon: Le Québec est très vaste. Le territoire est presque aussi grand que la France.

[Text]

Mr. Ellis: I appreciate that.

Mr. Gordon: The area being pointed out on the map right now is the area covered by Air Creebec. Neil, could you point out the communities we are servicing with Air Inuit.

The Chairman: Is there any overlap?

Mr. Ellis: That is what I am coming to.

Mr. Gordon: Oh, no, we connect with Air Creebec basically at Great Whale River and at LG 2.

Mr. Ellis: Okay. Air Creebec are now into 748s and you expect to be into 748s. Do you see a possibility of having any joint services? That is really what I am getting at.

Mr. Gordon: Well, we have had more or less a gentlemen's agreement that we stay out of their territory and they stay out of ours. We make connecting flights. We have one 748 in our fleet right now and we have deposits on another one coming up.

The reason we cannot use that class of aircraft is because of the air strips. They are being built now; hopefully we will be able to provide the service with 748s.

Mr. Ellis: I appreciate that. Because their situation is not that different from your situation in regard to the structure of the company—it has some similarities—I wondered whether there was a possibility to cut costs. For example, the 748 is a pretty standard aircraft in the north and I was just curious whether you considered some common form of servicing them.

Mr. Gordon: You must understand that Air Creebec is also operated slightly different from ours. They have a management contract with Austin Airways, whereas we manage our own company as well.

The other thing is that on the point of integrating the service some more, we would end up operating too far away from the bases out of which the company has to operate. We do make our connecting arrangements anyway. For perishables coming in, we make sure the flights connect—things like that. We would be very happy to take over the management contract of Creebec Air!

Mr. Ellis: All right. Really, there are only one or two more questions I want to ask. I wonder—is it fair to make a brief statement? Mr. Taylor questioned you about your statement that someone might come in and take off the cream of the travel crop in the summertime. Is it fair to say that not all your travelling population is Inuit, that in the summertime a great deal more would not be Inuit and would not have the interest in being faithful to Air Inuit; they would take the cheapest possible service, and that is the group you would be concerned about losing in the summertime?

Mr. Gordon: Definitely our high passenger days are in the later part of the summer and in the fall when the tourist season and construction season is on. Yes, it is very true that these would not be very faithful; that is for sure.

Mr. Ellis: That is right, yes.

[Translation]

M. Ellis: Oui, je comprends.

M. Gordon: Le territoire qu'on est en train de vous montrer est celui que dessert Air Creebec. Neil, pourriez-vous nous montrer maintenant les collectivités desservies par Air Inuit?

Le président: Y a-t-il des chevauchements?

M. Ellis: C'est justement où je veux en venir.

M. Gordon: Oh non, nous assurons des correspondances avec Air Creebec à la rivière Great Whale et à LG 2.

M. Ellis: Air Creebec travaille maintenant avec des 748, et vous prévoyez avoir de ces avions, vous aussi. Pensez-vous qu'il soit possible d'offrir des services conjoints? Voilà où je veux en venir.

M. Gordon: Nous avons plus ou moins une entente tacite suivant laquelle nous n'empiétons pas sur le territoire de l'autre. Nous assurons des correspondances. À l'heure actuelle, nous avons un 748 et nous avons versé un acompte sur un autre.

Nous ne pouvons pas utiliser ce genre d'avion à cause de nos pistes d'atterrissage. On est en train d'en aménager de nouvelles; et nous espérons pouvoir assurer nos services à l'avenir au moyen de 748.

M. Ellis: Je comprends. Comme la structure de Air Creebec n'est pas tellement différente de la vôtre—il y a certaines similitudes—je me demandais s'il ne serait pas possible de réduire les coûts. Par exemple, le 748 est un avion assez répandu dans le Nord, et je me demandais si vous aviez songé à un service commun d'entretien.

M. Gordon: Il faut comprendre aussi que Air Creebec ne fonctionne pas tout à fait comme notre compagnie. Air Creebec a un contrat de gestion avec *Austin Airways*, alors que nous, nous gérons notre propre compagnie.

De plus, si les services étaient intégrés davantage, nous nous retrouverions trop loin de notre zone d'opération. Nous assurons quand même un service de correspondance. Pour les biens périssables, notamment, nous veillons à assurer les correspondances. Nous aimerions beaucoup obtenir le contrat de gestion de Creebec Air!

M. Ellis: Ça va. Il ne me reste qu'une ou deux autres questions à poser. Je ne sais pas s'il me serait permis de faire une brève déclaration? M. Taylor vous a interrogé au sujet de votre crainte que quelqu'un vous vole la crème du marché du transport de voyageurs durant l'été. Est-il juste que les voyageurs ne sont pas tous Inuit, que durant l'été il y a beaucoup plus de voyageurs qui ne sont pas Inuit et qui n'ont pas de raison d'être fidèles à Air Inuit; ces voyageurs cherchent uniquement le service le plus économique, et c'est ce marché que vous craignez perdre à l'été?

M. Gordon: Bien sûr que le trafic de voyageurs est plus important vers la fin de l'été et au début de l'automne durant la saison du tourisme et de la construction. Oui, c'est vrai que ces gens là ne seraient pas très fidèles à notre service; c'est bien sûr.

M. Ellis: C'est vrai, oui.

[Texte]

I was pleased to hear your comments with regard to subsidies. Would you think, however, that perhaps some front-end loading that would allow you to buy more and better equipment, such as Norontair is using right now, up front . . . ? Then all the other factors you mentioned, the lower gas taxes and that sort of thing, could be passed on to the customers a lot easier.

• 0925

Mr. Gordon: One of the things about operating in the north is our very high overhead costs. Just to give you an example, the hangar facilities that we built in Kuujjuag cost us two and a half times what the building would have cost in the south.

Mr. Ellis: This is right.

Mr. Gordon: To heat the place is very expensive. Every time you open up those doors in the winter, all your heat is gone and you have to bring the temperature back up about 100 degrees, from 40 below to a working environment. You lose a great deal.

If you are going to put subsidies in the north, you have to attack those ones. The high cost of living in the north is the one that has to be hit first. A lot of people blame transport as being the place where you could make those subsidies. But transport prices would go down if you could better subsidize fuel, heating costs and such things in the north. It costs us a lot more money to heat these buildings.

To give you an idea of how much it costs to heat a space such as a hangar, the municipal garages in our communities take up over half the municipal budget just to heat them. This is the kind of operating costs we are up against.

There is also the additional cost of having to bring in and build staff housing or bunkhousing, which is very expensive. Moreover, because the government gives such good perks and benefits to employees, the private industry has to try to compete in order to get employees up there. The way in which the government subsidies are geared gives better subsidies to people who are getting high salaries than to the local people who have marginal wages or who are living on welfare.

Mr. Ellis: I appreciate what you are saying and I appreciate the fullness of your answers, Mr. Gordon. But I wonder if you understand what I am saying when I ask you about the possibility of front-end loading in subsidies.

Mr. Gordon: Such a subsidy would definitely have helped us a lot when we were initially making the capital outlay to get the company in place.

Mr. Ellis: Do you think it is . . .

Mr. Gordon: A Twin Otter costs the same anywhere in the world, basically, but a hangar or a bunkhouse cost two and three times more in the north.

Mr. Ellis: This is right.

Mr. Gordon: This is where the subsidy should go, not on the aircraft. We can purchase an aircraft in South America or in Africa, and it will cost the same, because the market has already established what those airplanes are going to cost. If

[Traduction]

J'ai été ravi d'entendre vos commentaires au sujet des subventions. Ne pensez-vous pas, cependant, qu'avec une aide financière directe vous permettant d'acheter davantage d'équipement et du meilleur, comme Norontair . . . ! À ce moment là, les autres facteurs que vous avez mentionnés, notamment la taxe d'essence moins élevée, pourraient être beaucoup plus facilement passés aux consommateurs.

M. Gordon: Les frais généraux dans le Grand Nord sont extrêmement élevés. Ainsi le hangar que nous avons fait construire à Kuujjuag nous a coûté deux fois et demi plus cher que ce qu'il nous aurait coûté dans le Sud.

M. Ellis: C'est exact.

M. Gordon: Le chauffage aussi est très coûteux. Chaque fois qu'on ouvre les portes en hiver, le froid s'engouffre, et on est obligé de faire monter la température de 100 degrés, c'est-à-dire de 40 sous zéro à une température ambiante normale. Donc on a de gros frais.

Lorsqu'il est question de subvention pour le Grand Nord, il faut tenir compte avant tout du coût de la vie très élevé dans cette région. Il y a des gens qui disent que c'est le transport qui devrait être subventionné. Mais si on subventionnait le prix du carburant de chauffage etc., les coûts de transport baisseraient. Le chauffage des bâtiments est extrêmement coûteux dans la région.

Ainsi les frais de chauffage des garages municipaux représente plus de la moitié de notre budget global.

Il faut en outre faire venir à grands frais les matériaux pour la construction de logements destinés au personnel. Par ailleurs comme le gouvernement accorde toutes sortes d'avantages aux fonctionnaires, le secteur privé doit en faire autant pour pouvoir embaucher du personnel. Les principaux bénéficiaires des subventions du gouvernement sont les personnes qui gagnent le plus, et non la population locale, qui doit se contenter de très maigres salaires ou d'assistance sociale.

M. Ellis: Je vous remercie de m'avoir donné une réponse aussi détaillée. Est-ce que vous comprenez ce que j'entends au juste par subvention de lancement?

M. Gordon: Ce genre de subvention nous aurait été très certainement utile au moment où nous faisons de gros investissements pour permettre à notre entreprise de démarrer.

M. Ellis: Pensez-vous que . . .

M. Gordon: Un appareil Twin Otter coûte la même chose, où qu'on l'achète; mais un hangar ou un abri coûte deux fois et demi plus cher à construire dans le Nord qu'ailleurs.

M. Ellis: C'est exact.

M. Gordon: C'est donc la construction qui devrait être subventionnée et non l'achat des avions. Que nous achetions nos avions en Amérique du Sud ou en Afrique nous paierons la même chose. Pour que ces subventions soient efficaces, c'est

[Text]

the subsidies are going to be effective, you have to hit not aircraft but the ground facilities, which are very expensive.

Mr. Ellis: Yes, I appreciate all this. I guess I will leave it there, Mr. Chairman. I cannot seem to get to what I am really asking.

The Chairman: Try one more time.

Mr. Ellis: You made the point, which has been made to us many times before, about the cost of heating, and I fully understand it. Perhaps we will have a chance to chat in a little while and I will tell you why.

What I am really asking about is the equipment you use. You made the point about buying a 748 in Africa or South America or wherever. You are saying that you would buy a used 748, because this is what is commonly done by carriers in the north. But if you had a decent front-end loading, why would you not buy a new 748, or one of the DASH-7s or DASH-8s, which we are going to hear about in the next hour or so?

Mr. Gordon: Yes, it would be very nice to be able to get a DASH-8 or something like this. But the initial purchase price is so expensive that we have to take a very big loan. The interest rates on the loans and all the related costs would put an extra burden on our customers, if we went in for state-of-the-art technology, as it were.

Mr. Ellis: I think I am just going to say this, Mr. Gordon. I have been trying for some time to get my colleagues up there into the Arctic. You watch; we will get a real bad day and we will get them up there. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

I would like to ask a couple of questions.

You told about your capital outlay. What type of equipment do you use now, and how many? I mean, what do you have just very quickly in a thumb-nail sketch?

Mr. Simon: It fluctuates from season to season. On average, we operate eight Twin Otters and, within the past year, we have operated the HS-748. In the wintertime, if the ice freezes properly, we are able to construct ice runways in certain communities. This will then relieve the burden of the Twin Otters. If we were operating solely Twins, we would have to have 10 or 12.

• 0930

The Chairman: What is the manpower/womanpower involved with Air Inuit—your employees?

Mr. Simon: Total employees?

The Chairman: Yes.

Mr. Simon: Right now, I believe we are approximately 140 employees. Given the area we operate in, and are not based in the south, we sort of have to maintain double-crewing. The pilots are in for three weeks and they are off for three weeks, so of course you have to have replacements. We do have in

[Translation]

non le coût de l'avion qui doit être subventionné, mais les installations au sol qui sont très coûteuses.

M. Ellis: Je comprends parfaitement. Je n'insiste plus, car je n'arrive pas à obtenir ce que je voulais savoir.

Le président: Essayez encore une fois.

M. Ellis: On nous a déjà souvent expliqué que le coût du chauffage dans le Grand Nord est très élevé, et je le comprends parfaitement. Nous pourrions d'ailleurs en discuter ensemble plus à loisir.

Moi, ce qui m'intéresse, c'est l'équipement que vous devez acheter. Vous nous avez expliqué que vous êtes prêt à acheter un 748 d'occasion en Afrique ou en Amérique du Sud, car c'est ce que les compagnies d'aviation font généralement dans le Grand Nord. Si vous pouviez obtenir une subvention de lancement, est-ce que vous n'opteriez pas pour un 748 un DASH-7s ou 8s?

M. Gordon: Ce serait formidable de pouvoir s'offrir un DASH-8. Mais ces appareils sont tellement coûteux que nous serions obligés de nous endetter pour les acheter. Nous serions obligés de répercuter sur nos prix de vente les intérêts sur les montants empruntés.

M. Ellis: Cela fait quelque temps que j'essaie de convaincre mes collègues de se rendre dans l'arctique. Vous allez voir, on finira bien par venir un jour où il fait vraiment mauvais.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Je voudrais, moi aussi, poser deux questions si vous me le permettez.

Vous avez évoqué vos dépenses d'investissement. Quelle sorte d'appareils avez-vous, et combien? Donnez-moi le chiffre qui vous vient à l'esprit.

M. Simon: Cela varie d'une saison à l'autre. Généralement nous avons 8 Twin Otters et depuis un ans nous avons un HS-748. En hiver lorsqu'il gèle fort, il y a moyen de construire des pistes sur la glace dans certaines agglomérations, ce qui fait qu'on aurait moins besoin de *Twin Otters*. Si on n'utilisait que ces appareils-là, il nous en faudrait 10 à 12.

Le président: Combien d'employés avez-vous à Air Inuit?

M. Simon: Vous voulez connaître le nombre total d'employés?

Le président: Oui.

M. Simon: En ce moment nous en avons 140. Étant donné l'étendue du territoire, nous sommes obligés d'avoir des équipes doubles. En effet, les pilotes travaillent trois semaines, après quoi ils ont droit à trois semaines de congé et doivent, bien entendu, être remplacés. Dans les diverses aggloméra-

[Texte]

every community, of course, local agents, Inuit employees, who are manning the stations.

The Chairman: I thank you for that. On page 11, paragraph 24, you talk about the company's business. This has come up in a general way, and Mr. Suluk has mentioned it, but I would like to get your view on it. You mention that the majority of the passengers are flying on public or private business. I guess my question really is: Of the public or private business, how much of that is government business, whether they are flying as a member of a council or a municipality or a federal situation, compared to true private business? Perhaps you cover it by saying only 14% are for the purpose of visiting relatives and friends. Is that how I define that or interpret that?

Mr. Gordon: That 14% could be broken down a bit more because a lot of that is related to government-type meetings or governmental services where people are going back and forth to meetings and things like that, or people are travelling through the communities in relation to jobs they have. But there is very little private business. We have over 60% unemployment in our communities, and most of the jobs we do have in our communities are with government services, municipal services—that scale of jobs that is available.

There is very little private business set up in our communities. The costs are so prohibitive that it is almost impossible for an entrepreneur to get off the ground in developing a business up north because the . . .

Mr. Suluk: [Inaudible—Editor] not businessmen . . .

The Chairman: Do you have a supplementary, Mr. Gray?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes, Mr. Chairman.

I might have missed the answer because I arrived late, and I apologize. If the air fares with Air Inuit were to go down, and I think this would apply to Mr. Suluk's riding also, if the government intervened to put the air fares down, and if the bulk of the passenger traffic is being already paid—the airline tickets are being paid by the government—in actual fact you people would make less money than what you are making now. Is that a correct assumption?

Mr. Gordon: Obviously if we are being paid less, we would make less money, yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I am talking about civil servants travelling with their tickets paid and what not.

Mr. Gordon: The civil servants we are talking about here are not the ones coming out of Ottawa. We do not get too many of those nowadays. What I am talking about are the ones who are working for the health board, the school board, the teachers, the people working in regional government. These are the types of people who are travelling around, and some Quebec government civil servants. But most of the travel is Inuit travelling between communities in the course of their work. What we are saying is that a lot of these are governmental-

[Traduction]

tions, ce sont les employés inuit engagés sur place qui sont chargés de l'entretien des stations.

Le président: Merci. À la page 11, paragraphe 24, il est question du fonctionnement de la société. M. Suluk en a également parlé, mais je voudrais avoir votre avis à ce sujet. Vous disiez que la majorité des passagers voyageaient pour leur propre compte ou pour le compte de leur entreprise. Je voudrais savoir combien, de ce nombre, volent pour le compte du gouvernement, qu'ils fassent partie d'un conseil de bande, d'une municipalité, ou qu'ils aient un emploi fédéral, plutôt que vraiment en tant que particuliers. Vous disiez d'ailleurs que 14 p. 100 des voyageurs se déplacent pour aller voir des amis ou un membre de leur famille. Est-ce bien ce nombre de passagers qui voyagent effectivement pour leurs besoins personnels?

M. Gordon: Même sur ces 14 p. 100, bon nombre voyagent pour se rendre à des réunions organisées par le gouvernement ou encore pour leur travail. Très peu de voyageurs prennent l'avion strictement pour leurs besoins propres. Le chômage dépasse 60 p. 100 dans nos agglomérations, et la plupart des emplois sont offerts soit par le gouvernement soit par les services municipaux.

Il y a très peu d'entreprises privées chez nous. Les coûts dans le grand Nord sont tellement élevés qu'il est pratiquement impossible pour un homme de lancer une entreprise.

M. Suluk: [Inaudible—Éditeur].

Le président: Vous voulez poser une question supplémentaire, monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui, monsieur le président.

J'ai sans doute raté la réponse à ma question, car je suis arrivé en retard, et je m'en excuse. Si le prix des billets d'Air Inuit pouvait baisser grâce à une intervention du gouvernement, et puisque de toute façon la grande majorité des billets d'avion sont payés par le gouvernement, vous gagneriez moins que ce que vous gagnez maintenant, n'est-ce pas?

M. Gordon: Il est évident que si on nous payait moins pour les billets d'avion, nous gagnerions moins.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je pense aux fonctionnaires dont les billets d'avion sont payés par le gouvernement.

M. Gordon: Moi, je ne parle pas des fonctionnaires qui viennent d'Ottawa et qui ne sont d'ailleurs pas nombreux à venir chez nous. Il s'agit plutôt des fonctionnaires relevant du gouvernement régional, et qui travaillent pour la Commission de la santé, les commissions scolaires ou en tant qu'enseignants. C'est eux qui constituent la majorité de nos passagers ainsi qu'un certain nombre de fonctionnaires du gouvernement du Québec. La plupart de nos passagers sont donc des Inuit qui

[Text]

type services that these people are travelling on. There are very few federal civil servants in our territory.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The point I was trying to make, whether it be a school teacher travelling or a civil servant from Ottawa or Quebec City, if the ticket is already being paid by a provincial, territorial, or federal government, if the air fares go down, it means the people buying these tickets will be paying less, which means it really will not benefit the local Inuit people who want to travel, because you are going to lose more money.

Mr. Gordon: That is right.

The Chairman: Basically what you have said is that in terms of true individual private travel within your Air Inuit territory, that is really a small percentage of the Air Inuit travel. Would it be 10% because of the high cost?

• 0935

Mr. Gordon: At best.

The Chairman: At best. Fine.

Mr. Gordon, I want to thank you and your group and delegation, as other members, for coming today. It has been a real education and I really appreciate your coming. Mr. Suluk has been carrying the torch in the hearings across the country, and yet your physical presence here today helps really to put flesh and bone to many of the points he has raised with witnesses across the country. So your brief will be part of the record; the oral examination of course is part of the record. We will be writing the report so I had better not tip our hands, but there is no doubt that the north as far as, I think, the committee members are concerned is truly a very unique situation which is very much part of Canada. How we can address that in terms of prose in a report is the challenge we have to try and meet. So I want to thank you very much again for coming.

Mr. Gordon: I would like to make just one more point, if I may. When the government talks about the north they seem to have a fixation on this imaginary line that kept explorers from getting lost. The north does dip further south than the 60th parallel. The conditions are . . .

The Chairman: Well, the Air Transport Committee report—are you not sort of . . .

Mr. Gordon: Yes. It dips down to the 50th parallel when it gets to basically this side of the Hudson Bay coast.

The Chairman: Yes.

Mr. Gordon: We appreciate very much the opportunity that was given to us here, and we will definitely be making our views known through our Member of Parliament. I am sure you know who our member is.

The Chairman: Yes.

Mr. Gordon: We will be making our views known through his good offices as well.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gordon, and all your group, for coming. Hopefully, whether it is in the winter or the summer, there will be a committee or a subcommittee of

[Translation]

se déplacent pour leur travail. Mais parmi nos passagers, nous avons fort peu de fonctionnaires fédéraux.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dès lors que les billets d'avion de ces personnes sont payés par les gouvernements fédéral, territorial ou provincial, si le prix de ces billets baisse, vous toucherez moins pour les billets, si bien que les Inuit qui veulent se déplacer n'ont rien à y gagner, et vous allez perdre davantage d'argent.

M. Gordon: C'est exact.

Le président: En fait, parmi les passagers d'Air Inuit, un très petit nombre voyagent effectivement à titre privé. Pensez-vous qu'ils représentent 10 p. 100 de l'ensemble?

M. Gordon: Au maximum.

Le président: D'accord.

Je voudrais vous remercier, monsieur Gordon ainsi que les membres de votre délégation, d'être venus déposer devant le Comité. Votre comparution nous a beaucoup appris, et nous vous sommes très reconnaissants. La présence de M. Suluk parmi nous nous a permis de nous faire une idée plus concrète de ce qu'il a essayé d'expliquer à différents témoins à travers le pays. Votre mémoire fera partie du compte rendu du Comité ainsi que les réponses et les questions. Je ne peux pas vous dire d'ores et déjà ce qui figurera dans le rapport, mais je puis vous assurer que les membres du Comité se rendent parfaitement compte de la situation très particulière du Grand Nord canadien. Il s'agira maintenant pour nous de traduire ces sentiments dans notre rapport. Encore une fois, permettez-moi de vous remercier.

M. Gordon: Je voudrais encore ajouter un mot. Lorsque le gouvernement parle du Nord, il évoque toujours cette ligne imaginaire qui empêchait les explorateurs de se perdre. Or, le Nord va bien au sud du 60^e parallèle.

Le président: Qu'est-ce que vous voulez dire?

M. Gordon: Le Nord atteint le 50^e parallèle jusqu'à la côte de la Baie d'Hudson.

Le président: Oui.

M. Gordon: Nous vous remercions de nous avoir invités à comparaître devant vous et nous ne manquerons pas de faire connaître notre point de vue par l'entremise de notre député, que vous connaissez tous.

Le président: Parfait.

M. Gordon: Nous aurons donc recours à ses bons offices.

Le président: Messieurs, je vous remercie d'être venus. J'espère que tôt ou tard, des membres du Comité ou du Sous-comité vous rendront la politesse et se rendront chez vous sur

[Texte]

members that will physically reverse and reciprocate the visit and see things as they are regardless of what we do with our report. Thanks very much.

Mr. Gordon: Thank you.

The Chairman: We will call the next witness, which is City Express. Appearing for City Express is Mr. Victor Pappalardo, President.

We appreciate, Mr. Pappalardo, that we have a very short brief of yours. You came in after we had started hearing and did not hear the historic remarks of the chairman that Friday at 8.30 a.m. it is a little unusual for members to sit, especially when they have been sitting all week. But we had some very interesting witnesses and you certainly are one of them.

Ordinarily, if your brief was really very, very long, I would certainly ask for an overview, but really your brief is an overview. So if you want to read it or give us the highlights of it then that will help the committee members. I am trying to wind up this committee at 10 a.m. because some of us want to get back and do some work in our offices before the House goes in at 11. I am just giving that as a guideline, and the reason I am giving it as a guideline is because, Mr. Angus, when you read the brief which is before you the opinion of City Express on *Freedom to Move* is very, very clear.

Mr. Angus: [Inaudible—Editor]

The Chairman: I am trying to educate members. Why beat around the bush whether evidence is clear one way or the other? When you get a very clear brief there is not really much sense to . . .

Mr. Angus: It depends on the colour of your glasses when you look at it.

The Chairman: Whether you agree with briefs or disagree with briefs, they all go into the hopper and are all going to be assessed. The only reason for questions, really, is to amplify or to explain a brief.

Mr. Pappalardo, welcome here and take it away. You are on.

Mr. Victor Pappalardo (President, City Express): Thank you very much.

The Chairman: This is a control tower and you are on the apron and you are ready to . . .

Mr. Pappalardo: I am on the final approach.

The Chairman: You are on the final approach. Okay.

Mr. Pappalardo: First, I wish to thank the committee for having us here in a sort of sneaking-in-under-the-wire type of situation.

The Chairman: That is right. Before the fog hits.

Mr. Pappalardo: If City Express was not here today then I think there would not be any justice done to what the government has been trying to do, including the previous government. It is very important that we are here, because City Express,

[Traduction]

place pour constater de leurs yeux ce que vous nous avez dit, et ce, indépendamment des conclusions de notre rapport. Encore une fois, merci.

M. Gordon: C'est moi qui vous remercie.

Le président: Notre témoin suivant est City Express, qui est représenté par son président, M. Victor Pappalardo.

Monsieur Pappalardo, vous nous avez fait parvenir le texte de votre mémoire, qui n'est pas trop long. Comme vous êtes arrivé après le début de l'audience, vous n'avez pas pu m'entendre dire que ce n'est pas dans nos habitudes de siéger un vendredi à 8 h 30, surtout lorsque nous avons déjà siégé toute la semaine. Mais cela nous a permis d'entendre des témoins fort intéressants, dont vous-même.

Si votre mémoire avait été fort long, je vous aurais demandé de le résumer, mais comme il est court, vous pouvez soit nous le lire, soit le résumer encore, si vous le préférez. Je voudrais, si possible, que nous ayons terminé pour 10 h, ce qui nous laisserait une heure pour régler diverses questions dans nos bureaux avant de devoir nous rendre à la Chambre à 11 h. Votre point de vue relativement au document «Allez sans entraves» a été on ne peut plus clairement exprimé dans votre mémoire.

M. Angus: Inaudible.

Le président: Lorsque le point de vue d'un témoin est exprimé sans ambiguïté, pourquoi tourner autour du pot?

M. Angus: Tout dépend de votre optique.

Le président: Quoi que nous pensions des mémoires qui nous sont soumis, ils vont tous être examinés. Les députés posent des questions aux témoins uniquement pour obtenir plus de détails au sujet d'un mémoire.

Monsieur Pappalardo, vous avez la parole.

M. Victor Pappalardo (président, City Express): Merci beaucoup.

Le président: Vous êtes à la tour de contrôle et vous êtes prêt à . . .

M. Pappalardo: Je prépare les manoeuvres d'atterrissage.

Le président: Parfait.

M. Pappalardo: Je tiens d'abord à remercier le Comité de nous avoir fait venir en dernière minute.

Le président: Avant que nous nous soyons noyés dans le brouillard.

M. Pappalardo: Si City Express n'avait pas comparu aujourd'hui, il aurait été impossible de rendre justice au gouvernement ainsi d'ailleurs qu'au précédent gouvernement. Il ne faut pas oublier en effet que *City Express* est le fruit par excellence de la déréglementation dans cette région du pays.

[Text]

per se, is the baby of deregulation in this country; at least in this part of Canada.

• 0940

I would briefly like to go through what we have presented to you. I know you have received it this morning. But if you will listen, you will get the gist, and then we will keep on going.

Freedom to Move—A Framework for Transportation Reform: City Express agrees with the principles and directions, in particular principle 3, where inflexible, restrictive regulation is an obstacle to growth, innovation, and competitiveness; and in addition, with principle 1, that less regulation, leading to less government interference, will encourage innovation and enterprise. City Express also agrees with the proposals for change as they relate to air transportation, especially the removal of the ongoing regulation of domestic tariffs and the CTC regulations on aircraft ownership and financial requirements.

In summary, we agree with and support the approach taken by the Minister, the Honourable Don Mazankowski, towards reform of our transportation system. We also appreciate very much having this opportunity to present our views on *Freedom to Move* to your committee. We hope your hearings, deliberations, and conclusions will lead to the introduction of legislation which will implement the Canadian version of deregulation in air transportation.

As a backgrounder situation, I think it is significant that I go through these points, because it shows what can be done with co-operation and with the *Freedom to Move* spirit of activity.

To give the members of the committee some idea of the impact changes in the regulatory system have on small airlines, the City Express story and experience might be very helpful. In November 1983, having been denied by the CTC approval to purchase Ontario World Airways, and denied authority to establish a small charter airline in Montreal, I began purchase discussions with the owners of Air Atonabee Limited, a small commuter airline in Peterborough, Ontario with approximately 50 employees, operating five Saunders 19-seater aircraft, which carried an average of 2000 passengers a month. At the same time discussions began with de Havilland Aircraft of Canada for purchase and delivery of de Havilland DASH-8 37-passenger aircraft.

In March 1984 agreement was reached to purchase Air Atonabee and application was made to the CTC for approval. In June 1984, prior to having control of the company . . . one de Havilland DASH-7 48-passenger aircraft was purchased in anticipation of CTC approval and relaxation of CTC rules on upgrading of aircraft. Because of the CTC refusal to act on new policy, licence restrictions were removed; and removed only by Order in Council.

In July 1984, following the CTC approval of purchase, I effectively took control of Air Atonabee Ltd., injected the

[Translation]

Je voudrais si vous le permettez faire un rapide résumé du mémoire qui vous a été remis.

City Express approuve entièrement le contenu du document «Aller sans entraves», et plus particulièrement le principe n° 3, car une réglementation rigide et restrictive constitue un obstacle à la croissance à l'innovation et à la concurrence. Nous approuvons également entièrement le principe n° 1, selon lequel moins il y a de réglementation et d'ingérence du gouvernement, plus on encouragera l'esprit d'innovation et d'entreprise. City Express appuie pleinement les changements proposés dans le domaine du transport aérien et plus particulièrement la suppression de l'actuelle réglementation des tarifs intérieurs ainsi que la réglementation exercée par la CCT en ce qui concerne la propriété des appareils et les conditions financières.

Donc nous sommes pleinement d'accord avec M. Mazankowski en ce qui concerne la réforme des transports. Nous apprécions beaucoup cette possibilité qui nous est offerte d'exposer notre point de vue concernant le document «Aller sans entraves». Nous espérons qu'à l'issue de ces audiences, une loi sera adoptée mettant en oeuvre la version canadienne de la déréglementation du transport aérien.

Je pense qu'il n'est pas inutile que je revienne sur quelques points pour souligner ce qui peut être réalisé grâce à la coopération et à l'esprit d'entreprise suscités par les principes contenus dans le document «Aller sans entraves».

L'histoire de City Express devrait d'ailleurs vous permettre de mieux comprendre l'effet de la déréglementation pour des petites compagnies aériennes comme la nôtre. Lorsque en novembre 1983 la CCT nous a refusé l'autorisation de racheter Ontario World Airways ainsi que de créer une petite compagnie aérienne de vols nolisés à Montréal, j'ai commencé à discuter avec les propriétaires d'Air Atonabee Limited en vue du rachat de cette compagnie, une petite compagnie aérienne locale de Peterborough en Ontario avec un effectif d'une cinquantaine d'employés et possédant cinq appareils Saunders de 19 places chacun, qui transportaient quelque 2,000 voyageurs par mois. En même temps nous avons entrepris des négociations avec de Havilland Aircraft en vue de l'achat d'appareils DASH-8 prévus pour 37 passagers.

En mars 1984, un accord a été conclu en vue du rachat de Air Atonabee et on a demandé à la CCT de valider cet accord. En juin 1984 et en attendant l'accord de la CCT nous avons acheté un appareil de Havilland DASH-7 prévu pour 48 passagers, comptant que la CCT autoriserait l'achat d'un appareil de catégorie supérieure. Mais la CCT ayant refusé d'entériner ces décisions, il a fallu agir par voie de décret en conseil.

En juillet 1984 lorsque la CCT eut approuvé le rachat de Air Atonabee, j'ai effectué un certain apport de capitaux et j'ai

[Texte]

equity capital, and hired and trained personnel—and I might add, with no government assistance.

In September 1984 City Express introduced a high-frequency, low-cost STOL service using one DASH-7 aircraft, supported by Saunders ST-27s, on the Ottawa and Toronto Island route. Another new feature was the City Express courtesy shuttle bus in Ottawa and Toronto, with downtown ticket offices and check-in counters. It had never really been done before, and we had to get approval through CTC as a concept.

In March 1985, since the DASH-8s were still not available, and because of traffic growth, City Express leased a second DASH-7 from de Havilland and placed it in the Ottawa-Toronto service. A very interesting point to note is that surveys showed that 35% of the passengers would otherwise have used automobiles, buses, or trains. From September 1984 to August 1985, 120,000 passengers had used City Express, compared with 24,000 passengers on the average for any given year of Air Atonabee Ltd.

By September 1985 City Express replaced Nordair on the Hamilton-Ottawa-Montreal route with a Gulfstream G-I aircraft leased from our former colleagues here, Air Inuit. In September 1985 two new DASH-8s were purchased, delivered, and placed immediately into a new service between Dorval and Toronto Island with high frequency, lower fares, shuttle buses, and downtown locations for transportation.

• 0945

These aircraft purchases were financed by a Canadian financial institution and supported by the DREE Loan Insurance Program in co-operation with the Minister, Sinclair Stevens.

In October 1985, a new City Express service was introduced, using Saunders aircraft, between Hamilton and Pittsburgh.

Gentlemen, traffic continues to grow on all of our routes, but some are slower than others. Our employee group has increased to approximately 220 employees from an original 54, at Toronto Island, downtown Toronto, Peterborough, Hamilton, Ottawa and Montreal. And so the story goes.

The future: Basically, what we are saying is we look forward to the continued growth of passenger traffic in 1986. We expect delivery in January 1986 of two additional DASH-8s, which will be placed into service on existing routes.

We are also planning the purchase and delivery in the second half of 1986 of four more DASH-8s, which could be introduced on services to new points in Ontario and Quebec, as well as on transborder routes, provided we obtain CTC and other governmental approvals to serve the new points.

One of the items I would like to bring up today is that there are certain clouds on the horizon. It is the degree of consolidation by major airlines, regional carriers and local or commuter airlines. In one sense, those moves are a reaction to deregulation

[Traduction]

engagé et formé du personnel, et ce sans l'aide du gouvernement.

En septembre 1984, *City Express* a inauguré un service ADAC de haute fréquence et à faible coût utilisant un appareil DASH-7 et des Saunders ST-27 entre Ottawa et l'île de Toronto. *City Express* offre en outre à ses clients une navette tant à Ottawa qu'à Toronto ainsi que la possibilité d'acheter les billets et d'obtenir des cartes d'embarquement au centre de la ville. Comme il s'agissait là d'une première au Canada, nous avons dû obtenir l'autorisation de la CCT.

En mars 1985, comme nous n'avions toujours pas pu prendre livraison des nouveaux DASH-8, et comme le nombre de voyageurs ne cessait d'augmenter, *City Express* a loué un deuxième DASH-7 de *de Havilland* pour assurer la liaison Ottawa-Toronto. Fait très intéressant, d'après une enquête, 35 p. 100 de nos passagers auraient pris la voiture, l'autobus ou le train si nous n'avions pas existé. De septembre 1984 à août 1985, 120,000 personnes ont pris *City Express* contre une moyenne de 24,000 passagers par an pour *Air Atonabee Ltd.*

À partir de septembre 1985, *City Express* a remplacé Nordair sur le trajet Hamilton-Ottawa-Montréal utilisant un appareil Gulfstream G-1 loué à *Air Inuit*. En septembre 1985 nous avons acheté deux nouveaux appareils DASH-8, qui ont été aussitôt mis en service sur le trajet entre Dorval et l'île de Toronto, offrant ainsi des vols fréquents à bas prix ainsi que des navettes et le tout, au départ du centre de la ville.

L'achat de ces appareils a été financé par une institution financière canadienne avec l'appui du Programme d'assurance-prêt du MEER et du ministre, M. Sinclair Stevens.

En octobre 1985, *City Express* a commencé à assurer la liaison entre Hamilton et Pittsburgh à l'aide d'appareils Saunders.

Nous avons de plus en plus de voyageurs sur tous nos trajets, même si sur certains la croissance est plus rapide que sur d'autres. Nos effectifs sur l'Île de Toronto, au centre-ville de Toronto, à Peterborough, Hamilton, Ottawa et Montréal sont passés de 54 à 220 personnes.

Quant à l'avenir, le nombre de voyageurs devrait encore augmenter en 1986. En janvier 1986, nous devons prendre livraison de deux nouveaux appareils DASH-8, qui seront mis en service sur nos parcours.

Au cours de la deuxième moitié de 1986, nous comptons prendre livraison de quatre autres appareils DASH-8, qui seront utilisés sur de nouveaux parcours en Ontario et au Québec, ainsi qu'à destination de certaines villes situées de l'autre côté de la frontière américaine, mais ceci à condition, bien entendu, que nous obtenions les autorisations nécessaires de la part de la CCT et d'autres instances gouvernementales.

Malheureusement des nuages semblent poindre à l'horizon. Il s'agit notamment des fusions opérées par les principales compagnies aériennes, les compagnies régionales et certaines petites compagnies locales. Il s'agit sans doute de réactions

[Text]

tion and, in another sense, they will result in increased competition between Air Canada and CP Air and provide fewer alternatives to the marketplace. The door may be open for City Express to move farther.

What we have objected to is the infusion of equity capital by Air Canada and Pacific Western Airlines in Air Ontario, which will presumably use that capital to re-equip the airline by the purchase of new aircraft. Torontair will probably receive similar assistance from the CP Air-Nordair deal. That leaves City Express or any other small independent airline in the position of competing in its Ontario routes not only with major airlines and the regional carriers but also local carriers which are controlled or supported by the majors and government.

In light of the current events, some of which are moving in advance of the policy-makers and law-makers, we hope that legislation will soon be introduced to enable all air carriers to compete equally and fairly in the marketplace.

In conclusion, City Express submits its strong support of the *Freedom to Move* approach by the Hon. Don Mazankowski. And we thank the chairman and the members of this committee for their consideration, as well as the committee staff for their co-operation.

Gentlemen, I am open for questions.

The Chairman: Mr. Pappalardo, I want to thank you very much for that very short, succinct, but most interesting story which you have related to the committee. You have told us about your own personal experience in developing a system into what is today, with the difficulties that you perhaps had before with regulation, moving into this sort of quasi, reregulated, deregulated environment. There is hope that, with further deregulation, you can move even better.

I am going to throw this open to questions right now, and we will see where we go. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pappalardo, I have two areas I would like to raise. I would like to follow-up a little bit more on your point 8. It is not the first time we have had people make reference to the Air Canada/PWA involvement in Air Ontario. And we have had some other examples as well.

As you experienced, when you made some initial attempts for acquisition of Ontario World Air and then Air Atonabee, you have to go through a regulatory process to get permission to buy something. Do you think that aspect of regulation should be retained, based on your comments about Air Canada and PWA's involvement in Air Ontario?

Mr. Pappalardo: Your question: Should the retention of granting permission still remain in the hands of the CTC?

Mr. Angus: Or some other regulatory body.

Mr. Pappalardo: Because you are dealing with something that is Crown owned in this particular case, or it is a Crown

[Translation]

face à la déréglementation, mais cela aura pour effet d'aviver la concurrence entre Air Canada et CP Air, qui auront ainsi réussi à éliminer un certain nombre de concurrents. Cela pourrait permettre à *City Express* d'aller encore de l'avant.

Par contre, nous nous sommes vivement opposés à l'injection de capitaux de la part d'Air Canada et de *Pacific Western Airlines* dans Air Ontario, ce qui permettra à cette dernière d'acheter des nouveaux appareils. Torontair obtiendra sans doute des capitaux de la société créée par la fusion de CP Air-Nordair. *City Express* et les autres petites compagnies aériennes indépendantes se sont ainsi confrontées à la concurrence non seulement des grosses compagnies aériennes et des compagnies régionales, mais également aux compagnies locales, qui en réalité sont contrôlées par les grosses compagnies et par le gouvernement.

Compte tenu de ces événements, qui semblent d'ailleurs dépasser l'intention des législateurs, nous espérons qu'une loi sera introduite incessamment permettant à toutes les compagnies aériennes de se concurrencer loyalement.

Pour conclure, nous tenons, au nom de *City Express*, de marquer notre plein accord avec l'approche de M. Mazankowski telle qu'elle est exprimée dans le document *Aller sans entrave*. Nous tenons également à remercier le président et les membres du Comité de leur attention, ainsi que le personnel du Comité, de sa coopération.

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Je tiens, moi aussi, monsieur Pappalardo, à vous remercier à mon tour des faits très intéressants que vous venez de nous relater. Vous nous avez notamment donné un aperçu des difficultés que vous avez eu à surmonter pour réaliser vos ambitions, et j'espère que les progrès de la déréglementation vous permettront de faire mieux encore.

Nous allons maintenant vous poser quelques questions. Monsieur Angus, c'est à vous de commencer.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

J'ai deux questions à vous poser, monsieur Pappalardo. Tout d'abord, en ce qui concerne votre point numéro 8. Ce n'est pas la première fois que l'on évoque devant nous l'intervention d'*Air Canada/Pacific Western Airlines* dans Air Ontario, sans parler des autres exemples.

Comme vous avez pu le constater quand vous avez essayé de racheter *Ontario World Air* et Air Atonabee, toute transaction de ce genre est assujettie à une réglementation tatillonne. À votre avis, cette réglementation devrait-elle être maintenue, compte tenu de ce que vous avez dit concernant le rôle joué par Air Canada et *Pacific Western Airlines* dans Air Ontario.

M. Pappalardo: Vous voulez dire est-ce que la CCT devrait continuer à délivrer des autorisations?

M. Angus: La CCT ou une autre instance.

M. Pappalardo: C'est seulement lorsque Air Canada ne sera plus une société de la Couronne et aura été entièrement

[Texte]

corporation owned by the Government of Canada, in the case of Air Canada, I think until the divestiture of Air Canada into private hands—once all that has been cleaned off and everything equalized, then I think buying and selling is a freedom of movement that should be there.

Mr. Angus: But you also point out your belief that Torontair will receive similar assistance from CP Air and Nordair.

• 0950

Mr. Pappalardo: Yes.

Mr. Angus: Now, they are private sector, are they not?

Mr. Pappalardo: That is right.

Mr. Angus: I do not understand how you can separate them out. At this point they are both airlines and . . .

Mr. Pappalardo: I do not disagree with what CP Air, Nordair and Torontair will do. That is competition; that is the *Freedom to Move*. But that is initiated by private funds and by private activity. In the case of Air Canada and Air Ontario, basically you have a situation there where it is Air Canada doing something with our money, our taxpayers' funds, basically coming in to try to compete.

There is nothing wrong with Air Canada's coming out there and competing. I am a firm believer. I think Air Canada is one of the greatest airlines in the world and, quite sincerely, probably one of the best-run operations in the world overall. They have a lot of experience. They will have 50 years of experience next year in the business place. But if we are going to run a *Freedom to Move* type of spirit in this country, I think we should let the market forces determine the direction, and the companies should have the freedom to do what they want to do. But at the same time, as for the money that is invested into Air Canada, I think the government should get its money back by privatization.

Mr. Angus: Well, that is one where we will agree to disagree.

The second area is this. During our hearings we have had reference made to companies like yours, particularly by unions, suggesting that as a result of deregulation in the United States first, while there was a net loss of 40,000 jobs in the transportation industry in the United States, other jobs were displaced. One person lost a job here, but another one gained a job here. The suggestion is that those new jobs were, first, non-union and, second, lower paid, perhaps with different kinds of fringe benefit packages. Could you give the committee an indication as to how your wage and benefit packages compare to Pacific Western or Air Canada or Nordair? Are you roughly at a marketplace standard? Are you paying the same or less or more?

[Traduction]

privatisée, et que toutes les compagnies seront donc en quelque sorte égales au départ, ce seulement alors que ces transactions ne devraient plus être assujetties à aucune réglementation.

M. Angus: Vous avez fait remarquer que Torontair bénéficiera d'un apport de capitaux de la part de CP Air et de Nordair.

M. Pappalardo: Oui.

M. Angus: Elles appartiennent au secteur privé, n'est-ce pas?

M. Pappalardo: En effet.

M. Angus: Je ne comprends pas comment on peut les distinguer. En ce moment, ce sont deux compagnies aériennes et . . .

M. Pappalardo: Je ne m'oppose à ce que CP Air, Nordair et Torontair ont l'intention de faire. Cela s'appelle de la concurrence, et c'est cela *Aller sans entraves*. Mais cela se fait à l'aide de fonds et d'activités privés. Dans le cas d'Air Canada et de Torontair, c'est en fait Air Canada qui se sert de notre argent, de l'argent des contribuables, pour faire la concurrence aux autres compagnies.

Il n'y a rien de mal à ce que Air Canada nous fasse concurrence. Je crois fermement en la libre entreprise. J'estime bien sincèrement qu'Air Canada est une des plus grandes compagnies aériennes du monde, une des mieux organisées de la planète. Elle a énormément d'expérience. L'an prochain, Air Canada fêtera son 50^e anniversaire sur le marché. Mais si nous voulons encourager les entrepreneurs Canadiens à *Aller sans entraves*, je crois que nous devrions laisser les forces du marché déterminer l'orientation et laisser aux compagnies la liberté d'agir comme bon leur semble. En même temps, je crois que le gouvernement pourrait récupérer l'argent qu'il a investi dans Air Canada en privatisant la compagnie.

M. Angus: Eh bien, nous devons nous rendre à l'évidence: nous ne nous entendons pas là-dessus.

Le deuxième point d'intérêt est le suivant. Au cours de nos audiences, nous avons entendu parler de compagnies comme la vôtre, particulièrement par les syndicats, qui soutenaient qu'à la suite de la déréglementation survenue d'abord aux États-Unis, même s'il y a eu une perte nette de 40,000 emplois dans l'industrie américaine du transport, d'autres emplois ont simplement été déplacés: une personne perdait son emploi, mais une autre décrochait un nouvel emploi. D'après les gens qui nous en ont parlé, il semble que les nouveaux étaient non syndiqués et comportaient un traitement inférieur avec des avantages sociaux différents. Comment votre compagnie se compare-t-elle à Pacific Western ou à Air Canada, ou encore à Nordair, pour ce qui est du salaire et des avantages sociaux que vous offrez aux employés? Êtes-vous dans la moyenne du marché? Vos employés touchent-ils un salaire supérieur ou inférieur à la moyenne?

[Text]

Mr. Pappalardo: I think, sir, what you call marketplace standard is something that has grown from 50 years ago to today, if you are setting that as a standard. That is not the standard of modern times and consumer interest in getting lower prices to travel and move about in this country. A company such as ours, which is basically one year in a rebirth situation, cannot afford to go out and pay pilots \$50,000 and \$60,000 a year, as an example, and these are the kinds of figures being given and provided for in companies like Nordair, flying Fokker F-27 aircraft, and they have been at it now for 38 years as a company.

So in the growth and in the movement, you have a problem here. There is a dilemma in our society today and in the industry. The dilemma is that you have Cadillac-run operations and the consumer wants Chevrolet prices, and the two do not match. So there has to be an adjustment somewhere along the line.

I will give you a perfect example. The other day a flight attendant of another airline that I was flying on basically told me that she was very satisfied with her earnings and really thought she was overpaid. I have to tell you that making \$28,000 a year for serving coffee and tea is a very expensive type of situation.

Now, that is part of a growth situation. Probably in five or ten years from now our flight attendants may not be making \$28,000 a year, but they certainly will have increases progressively in their salaries and earnings and wages. But one of the things we have, which is also called innovative, is the profit-sharing and stock option benefits that are available and are becoming available to our employees, and that is a motivating carrot. I think that is vital where people become involved in a company, and when a cleaner does not clean the windows right, he realizes that some of his customers who are flying on that airplane will not be able to see through there. Or if the tray tables are dirty, he would not like to sit down at a dirty tray table on an aircraft, etc. And so the story goes. So you have to develop new techniques and new approaches to accommodate the lower fare structures, and it is basically on an incentive basis. On that basis, we think it pays off and is successful.

• 0955

I myself have been employed by other airlines—by Nordair and Quebecair. I have to tell you that I worked very hard, but I was also given incentive pays and I worked even harder. It paid off for those companies, and it is going to do the same for City Express.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. The previous group before you, sir, and other witnesses we have had before the committee have stated that with deregulation there is a concern that private enterprises such as yourself and others will go into the north and remote areas and skim off the cream during the peak seasons and then go back home and leave no service to these people in the off season. Would you care to comment on the possibilities of that?

[Translation]

M. Pappalardo: Je pense que ce que vous appelez la moyenne du marché a pris forme au cours des cinquante dernières années. Ce n'est pas une norme établie en fonction des temps modernes et du désir du consommateur de payer moins cher ses déplacements à l'intérieur du pays. Une compagnie comme la nôtre qui n'a vu le jour qu'il y a à peine un an, ne peut se permettre de verser 50,000\$ ou 60,000\$ par année à ses pilotes, par exemple, bien que ce soit le genre de rémunération versée par des compagnies comme Nordair, qui exploite des appareils Fokker F-27, et qui existe depuis maintenant 38 ans.

Donc, en ce qui concerne la croissance et le mouvement, il y a un problème, tant pour la société que pour l'industrie. C'est celui-ci: les compagnies aériennes offrent des services de luxe que les consommateurs veulent avoir à bon marché. Il doit y avoir un juste milieu quelque part.

Laissez-moi vous donner un bon exemple. L'autre jour, une hôtesse travaillant pour une autre compagnie que j'utilisais m'a avoué en quelque sorte qu'elle était très contente de son traitement et qu'elle pensait même qu'il était trop élevé. Je trouve effectivement que 28,000\$ par année pour servir du café et du thé, cela commence à être cher.

Cela fait partie d'une situation en plein essor. Dans cinq ou dix ans, il est possible que nos hôtesse ne fassent pas encore 28,000\$ par année, mais elles auront reçu des augmentations progressives de salaire et de traitement. Mais nous offrons cependant à nos employés un régime de participation aux bénéfices, et une option d'achat, programmes assez novateurs et motivant pour les employés. À mon avis, ce genre de programme est vital pour intéresser les employés à leur compagnie, de sorte que lorsqu'un nettoyeur ne lave pas bien les hublots, il est conscient que les passagers à bord de l'avion ne pourront pas voir à travers. Ou encore, si les plateaux sont sales, il se dirait, que, s'il était passager, il ne serait pas content. Et les exemples sont nombreux. Il faut élaborer de nouvelles techniques et de nouvelles méthodes tenant compte des tarifs réduits, et c'est généralement possible grâce aux mesures d'incitation. A notre avis, c'est un système avantageux qui fonctionne très bien.

J'ai moi-même travaillé pour d'autres compagnies aériennes—Nordair et Québecair. Je dois dire que je travaillais très fort, mais, comme on me versait également un salaire au rendement, je redoublais d'efforts. Ce système était avantageux pour ces compagnies, et il le sera pour *City Express*.

Le président: Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Le groupe qui vous a précédé ainsi que d'autres témoins qui ont comparu devant le Comité ont soutenu qu'avec la déréglementation, on courait le risque que des compagnies privées comme la vôtre se rendent dans le Grand Nord et dans les régions éloignées pour profiter de la clientèle pendant la pleine saison et suppriment le service à ces régions pendant la saison morte. Qu'en pensez-vous?

[Texte]

Mr. Pappalardo: Yes, sir. It is very ironical. I guess it was a Mr. Gordon that was the speaker here, and he was talking about northern Quebec. But if you listened carefully to his statement when the question was asked about going further north, he was talking about the future and applying his company toward going further up in the north to compete and provide lower fares. So we have an irony here. You see, it is like the Nordairs come in and they say categorically the northern area should be kept effectively in a restricted zone where there is no deregulation.

I am a former Nordair vice-president and I can tell you. I grew from loading baggage at Nordair. I can honestly tell you one thing. It is that when Nordair started with DC-3s and C-46s it had aspirations of growing, and it evolved into a marketplace. It happened to be there at a time when there was nobody else there. So the time has come that maybe there is room for other people, but it is true that the market in the north is very limited. On the other hand, there are tremendous supply lines and supply points to the north that can also be served by other carriers. You have movements afoot right now that are going in that direction; out of Toronto there is Austin Airways, and First Air out of Ottawa to the Frobisher direction, etc.

So the answer, from our point of view, is I think Canada is one country. If Canada is going to have an open sky situation it should be for everybody, since everybody is a Canadian and everybody should have equal rights and opportunities. That is my position about the north.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you. I am not sure if I picked it up or not. Your employees, are they unionized?

Mr. Pappalardo: No, sir, not at this time.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The last point, Mr. Chairman, I would like to get the gentleman to comment on . . . On your first page you talk about a Canadian version of deregulation. I wonder if you could give us your thoughts on the difference of a Canadian deregulation versus the American regulation.

Mr. Pappalardo: I guess it is part of the pride of being a Canadian: you want to have something a little distinctive. The real differences, in my mind, may have different approaches in certain areas whereby the government may become involved in certain situations. Again, even in the U.S. there is that—where there are communities that must be served, and the traffic does not provide or cover the necessary costs.

I can think of situations . . . Like, we have gone into a major deal here with the business of the de Havilland DASH-7s or DASH-8s; whether they would be ATR42s from France or the Brazilian machines or whatever, they are very high-cost equipment to have in the marketplace. You have to have high frequency and high utilization and you have to work in dense areas where there is a population mass that is going to have the traffic activity. If we want to put equipment in certain areas up in the north—we have already invested \$500 million in the de Havilland production capability—quite sincerely, I think

[Traduction]

M. Pappalardo: Oui. C'est assez ironique. Je pense que c'était un M. Gordon qui parlait, et il faisait allusion au nord du Québec. Mais il fallait écouter attentivement sa réponse lorsqu'on lui a parlé d'aller plus au nord, car il parlait de l'avenir, disant qu'il espérait que sa compagnie pourrait aller plus au nord pour faire la concurrence aux autres et offrir des tarifs réduits. C'est assez ironique. Vous voyez, ce sont les sociétés comme Nordair qui déclarent sans équivoque que le Nord devrait demeurer zone restreinte sans déréglementation.

Je suis un ancien vice-président de Nordair et je sais de quoi je parle. J'ai commencé comme manutentionnaire de bagages pour Nordair et je peux vous dire une chose. Lorsque Nordair a commencé avec des DC-3 et des C-46, elle avait encore des ambitions de croissance, et elle a fini par se créer un marché. Au bon moment, elle s'est retrouvée toute seule au bon endroit. Il est peut-être temps maintenant de faire place à d'autres compagnies, mais il est vrai que le marché du Nord est très limité. Par contre, il existe d'excellentes lignes d'alimentation, d'excellents points de distribution vers le Nord, qui peuvent aussi être desservis par d'autres transporteurs. Des mouvements ont déjà été lancés dans cette direction; il y a la *Austin Airways* à partir de Toronto, la *First Air* à partir d'Ottawa vers Frobisher, etc.

Pour vous répondre, selon notre perspective, le Canada est un pays. Si le gouvernement veut déréglementer le transport aérien, il faut que ce soit pour tout le monde, car tout le monde est canadien et devrait avoir les mêmes droits et les mêmes possibilités. C'est là ma position sur la question.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci. Vos employés sont-ils syndiqués? Je ne suis pas sûr de vous avoir compris.

M. Pappalardo: Non, pas pour l'instant.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ma dernière question, monsieur le président. À la première page de votre exposé, vous parlez d'une version canadienne de la déréglementation. Quelle est, à votre avis, la différence entre la déréglementation au Canada et la déréglementation aux États-Unis?

M. Pappalardo: Je pense que cela relève de ma fierté de Canadien: je voudrais que nous ayons un système un peu différent. À mon sens, les véritables différences résident dans la possibilité d'interventions de la part du gouvernement dans certaines situations. Cela se passe même aux États-Unis, dans le cas de régions qu'il faut desservir mais dont la clientèle n'est pas suffisante pour couvrir les coûts.

Je pourrais vous donner des exemples . . . Nous avons conclu une entente d'envergure au sujet des DASH-7 ou DASH-8 de la de Havilland; qu'il s'agisse d'ATR42 de France ou d'appareils brésiliens ou autres, c'est un matériel terriblement onéreux à exploiter sur le marché. Il faut pouvoir utiliser ces appareils très fréquemment et à leur pleine capacité, et desservir des régions à grande population pour constituer la clientèle nécessaire. Si nous voulons affecter des appareils à certaines régions du Nord—nous avons déjà investi 500 millions de dollars pour la production d'appareils de la de

[Text]

what we have to do is in certain areas we have to be able to bring on the Canadian product. And it is good product—not because it is Canadian, but it is good product. The de Havilland company has done a fantastic job on Twin Otters; they have done a fantastic job on DASH-7s. I mean, without DASH-7s I would not be here today talking to you. And the DASH-8, we hope, is going to turn out to be the right equipment.

• 1000

This equipment has a place in the Canadian marketplace. There is room for at least 50 to 60 airplanes across this country. Now, some of the operators could not afford to make it and it is on those routes where I think there is a little difference, where the Canadian government should effectively assist the communities at large.

I will give you good examples: places like Blanc-Sablon up on the lower North Shore.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): How about the Magdalen Islands?

Mr. Pappalardo: The Magdalen Islands, the same thing, sir. You get the point. So really, the situation is that this is where you can get a certain shift. And because it is our Canadian communities, it is different. You have a 10:1 market situation. You have 50, 60 hubs in the United States. In Canada you can probably pick out half a dozen. So it is always a 10:1 ratio, and that is the situation. It is different.

The Chairman: Just to follow along on that, where would you give the assistance, to the carrier or to the user? I am glad you did say there were situations, because you are covering the question that I have in my mind. I am all for a marketplace too, where you have a market. You have been able to progress because you have a market, but I am glad that you, in your answer to Mr. Gray, covered the other wide sections of Canada where there is not a market.

Mr. Pappalardo: That is right.

The Chairman: And yet I am awfully glad that you recognize that. So the question is: Where would you give the assistance in these special areas and regulation, to the carrier or to the user?

Mr. Pappalardo: All right. If you give it to . . .

The Chairman: Or in the capital outlay of the infrastructure perhaps?

Mr. Pappalardo: Well, that is the other aspect of it. But you can still get a nice front-end situation and operate a lousy operation and blow it right out of the sky because of inefficiency and depending on that front-end gift, if you want to call it that.

I think the ultimate situation must be the consumer. The consumer is the one who should get the benefit. There is no question about it. Why put the money there if the consumer is not going to get it? Now, the operator needs the funds to be able to operate the equipment, not for a period of one or two years but for the period of the financing of its investment. If it

[Translation]

Havilland—je crois que nous devons trouver un moyen d'offrir un produit canadien à certaines régions éloignées. C'est un bon produit, non pas parce qu'il est canadien, mais parce qu'il est bon. La compagnie de Havilland a fait un excellent travail avec le bimoteur Otter; sans compter le DASH-7. Sans le DASH-7, je ne serais pas ici en train de vous parler. Nous espérons que le DASH-8 sera également ce que nous cherchons.

Ce matériel a sa place sur le marché canadien. Il est possible d'absorber au moins cinquante ou soixante avions à travers le pays. Il arrive que certaines compagnies n'aient pas les moyens de se rendre partout, et c'est sur ces parcours délaissés que le gouvernement canadien devrait aider les collectivités touchées.

Prenons par exemple des endroits comme Blanc-Sablon sur la basse côte nord.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Et les Îles-de-la-Madeleine?

M. Pappalardo: C'est la même chose pour les Îles-de-la-Madeleine. Justement. C'est là où il peut y avoir une différence. Comme ce sont des collectivités canadiennes, la situation n'est pas la même. Le marché américain est dix fois plus grand que le nôtre. Il peut y avoir cinquante ou soixante nœuds aux États-Unis, tandis qu'au Canada, il n'y en a pas plus d'une demi-douzaine. Il y a toujours un rapport de dix contre un entre les deux pays, et c'est cela la différence.

Le président: D'après vous, qui devrait recevoir l'aide, le transporteur ou l'utilisateur? Je suis content que vous ayez mentionné les diverses situations, car vous répondez à la question que je voulais vous poser. Je suis aussi en faveur de la création d'un marché. Vous avez réussi en affaires, car vous aviez un marché, et je suis content que dans votre réponse à M. Gray, vous ayez aussi parlé des grandes régions du Canada où le marché est inexistant.

M. Pappalardo: En effet.

Le président: Je suis particulièrement heureux que vous le reconnaissiez. Ma question est donc celle-ci: À qui accorderiez-vous l'aide relative aux régions spéciales et à la réglementation, au transporteur ou à l'utilisateur?

M. Pappalardo: Bon. Si on l'accorde à . . .

Le président: Serait-ce une question de dépense de capital pour l'infrastructure?

M. Pappalardo: Il y a cela aussi. Mais il peut arriver qu'une bonne acquisition au départ devienne une entreprise mal gérée qui disparaîtra vite de la circulation à cause de l'inefficacité, perdant rapidement sa valeur originale.

Au bout du compte, c'est le consommateur qui doit bénéficier. Il n'y a pas de doute là-dessus. Pourquoi verser des fonds dans une entreprise, si le consommateur n'en profitera pas? Pour sa part, l'entrepreneur doit disposer des fonds nécessaires pour utiliser son matériel, non pas pour un ou deux ans, mais pour toute la période du financement de son investissement.

[Texte]

is a 12-year period that is what it should be. Or if it is a 10-year period that is what it should be. Even if it is leased airplanes it should be for the duration of the lease term, subject to further revisions.

So really what you are looking at, Mr. Chairman, is a situation here where the ultimate situation is that the consumer has to benefit, because the whole purpose of *Freedom to Move* in my mind is that the carriers must remain profitable, must remain safe and provide good service, but the consumer is to benefit. And in the United States, sir, you will find that the consumer has benefited tremendously. And Canada, being so close to the U.S.A., we feel it. We have thousands of people going south of the border picking up airplanes. There is no reason for that.

The Chairman: Thank you, Mr. Pappalardo. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I want to make a comment and then ask a question. I am referring to the statement on page 2, that you were denied authority to establish a small charter airline in Montreal by the CTC in spite of the fact that there was a market.

Mr. Chairman, I just want to say that the same thing has happened hundreds, maybe thousands of times across this country with the highway traffic boards and so on . . .

Mr. Pappalardo: That is right.

Mr. Taylor: —who knew better than the man who wanted to invest his money and told him he could not do it. But by bulldog persistence you went ahead and found ways of doing it and now you have a profitable business and you are giving a service to the country. I think this is an example of what can happen under *Freedom to Move*.

The question I want to pursue a little bit is my interest in your comment that you have a profit-sharing program with your employees. How long does a person have to work for you before he becomes eligible for that profit-sharing?

Mr. Pappalardo: To set the record straight, Mr. Taylor, since the company is only 13 months into a new cycle situation, we have a proposal before the employees at this time into the profit-sharing scheme and into the stock option plan activity. I can tell you that some of the surveys that have come back are indicating an average of about six months before being eligible to participate in any one of these situations.

Mr. Taylor: It is just a proposal, then, at this stage.

Mr. Pappalardo: It is a proposal, but I must say to you that it is my commitment to all our people. It is a firm commitment on my part, and it must be done this way. Otherwise they will have no real incentive to stay.

• 1005

Mr. Taylor: This is fine. Thank you very much.

[Traduction]

S'il s'agit d'un investissement de dix ans ou de douze ans, les fonds devraient lui être accordés pour la même période. Même lorsqu'il s'agit d'appareils loués, il devrait disposer des fonds pour la durée du contrat de location, sous réserve d'autres révisions.

Donc, monsieur le président, au bout du compte, c'est le consommateur qui doit en bénéficier, car le principe de base pour *Aller sans entraves* est que les transporteurs doivent réaliser des profits, offrir un bon service, un service sécuritaire, mais que le consommateur doit en bénéficier. Vous verrez qu'aux États-Unis le consommateur en a bénéficié énormément. Les États-Unis étant nos voisins, les Canadiens s'en rendent compte. Des milliers d'entre eux vont aux États-Unis pour prendre l'avion. C'est insensé.

Le président: Merci, monsieur Pappalardo. Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'aimerais tout d'abord faire une remarque, puis poser ma question. À la page 2 de votre déclaration, vous dites que la CCT vous a refusé l'autorisation d'établir une petite compagnie charter bien que le marché existât.

Monsieur le président, la même chose s'est passée des centaines, sinon des milliers de fois partout au Canada, lorsque les commissions de transport routier et des organismes de ce genre . . .

M. Pappalardo: Exactement.

M. Taylor: . . . qui connaissaient la situation mieux que la personne désireuse d'investir son argent lui en ont refusé l'autorisation. Mais grâce à une ténacité sans bornes, vous avez trouvé moyen de mener votre projet à bien et vous avez maintenant une entreprise profitable qui dessert le pays. C'est un bon exemple de ce qui peut arriver grâce à *Aller sans entraves*.

La question que je voulais vous poser concerne le programme de participation aux bénéfices que vous offrez à vos employés. Combien de temps doit-on travailler chez vous avant d'être admissible à ce programme?

M. Pappalardo: D'abord, monsieur Taylor, quelques précisions. Comme la compagnie vient d'entreprendre un nouveau cycle depuis à peine treize mois, nous venons de proposer à nos employés un programme de participation aux bénéfices et un programme d'option d'achat. D'après les études menées, il faut être au service de la compagnie en moyenne six mois avant d'être admissible à participer à l'un ou l'autre de ces programmes.

M. Taylor: Donc, ce n'est qu'une proposition à l'heure actuelle.

M. Pappalardo: C'est une proposition, mais je me suis engagé envers tous nos employés. C'est un ferme engagement de ma part, et il le faut, car sinon, ils ne seront nullement encouragés à rester.

M. Taylor: Bien. Merci beaucoup.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. Some of the questions I have listed before me have been already answered. Mr. Pappalardo, when you bought the Joe Somers operation and bought a licence to operate between Toronto and Ottawa, you were able to drop the Peterborough part of it. If *Freedom to Move* comes in in its entirety, would it not make the licence, which is really an asset of your company, valueless?

Mr. Pappalardo: First of all, I would like to clarify one point. We have not dropped Peterborough.

Mr. Ellis: Okay. Sorry; I thought you had.

Mr. Pappalardo: Far from it. For practicality and efficiency, we moved our main base of operations to Toronto Island, but we still have hanger facilities and we do operate out of Peterborough.

Mr. Ellis: Fine.

Mr. Pappalardo: Secondly, we had two choices to make. If you note here, we were turned down in Montreal for a charter licence. I was turned down on technicalities on Ontario World Air.

Mr. Ellis: Yes.

Mr. Pappalardo: There was no freedom to do anything. Under the spirit of the previous policy of Mr. Axworthy, the doors became open. The doors are further widened by Mr. Mazankowski's activity in the *Freedom to Move* concept.

We had two alternatives. One was to take the route of going through the CTC and applying for routes. Gentlemen, I must admit to you that I was not going to do it. I needed to get rapid accessibility and rapid action. There was a company called Air Atonabee, which was literally bankrupt. It could not make payroll, and it owed \$200,000 in fuel bills and another \$1.5 million to a bunch of creditors. Right. We had two choices. It was either letting the banks pull the rug, and down it went. Or we could go into something that already had certain licences but needed a bit of polishing, a change of image and restructuring. This was the avenue we took, but we took it with the assurance of the previous government and the co-operation and collaboration of the existing government.

Mr. Ellis: But you have not really answered my question. What you bought was a licence.

Mr. Pappalardo: Yes.

Mr. Ellis: The licence became an asset of City Express.

Mr. Pappalardo: At the time.

Mr. Ellis: At the time. I presume it still is.

Mr. Pappalardo: Yes.

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Plusieurs des questions que je voulais poser l'ont déjà été. Monsieur Pappalardo, lorsque vous avez racheté la société *Joe Somers* et que vous avez demandé un permis d'exploitation pour desservir Toronto et Ottawa, vous avez supprimé l'escale de Peterborough. Si les recommandations du document *Aller sans entraves* sont appliquées dans leur intégralité, ce permis d'exploitation, qui fait partie de votre actif, n'en perdra-t-il pas toute valeur?

M. Pappalardo: J'aimerais tout d'abord préciser que nous n'avons pas renoncé à l'escale de Peterborough.

M. Ellis: Excusez-moi, c'est ce que je croyais.

M. Pappalardo: Bien au contraire. Pour des raisons pratiques, nous avons démenagé notre centre d'exploitation à l'aéroport de l'île de Toronto, mais nous avons toujours des hangars et des services à Peterborough.

M. Ellis: Bien.

M. Pappalardo: Deuxièmement, nous avons le choix entre deux possibilités. Comme vous le savez, on nous a refusé, pour des petits détails techniques, un permis pour exploiter des vols nolisés à Montréal, et c'est *Ontario World Air* qui l'a eu.

M. Ellis: Oui.

M. Pappalardo: On n'avait aucune liberté. C'est alors que M. Axworthy a proposé une nouvelle politique où les portes ont commencé à s'ouvrir. Elles se sont ouvertes en grand avec le document *Aller sans entraves* de M. Mazankowski.

Deux possibilités s'offraient à nous. L'une consistait à s'adresser à la CCT pour demander le permis d'exploiter certaines lignes. Or, messieurs, je dois vous dire que je n'avais pas l'intention de le faire. Il me fallait agir rapidement. Il se trouvait qu'une compagnie aérienne, *Air Atonabee*, était pratiquement en faillite. Elle ne pouvait plus payer ses employés, elle devait 200,000 dollars en factures de carburant et une somme globale de 1,5 million de dollars à toute une brochette de créanciers. De deux choses l'une. Ou nous laissons les banques intervenir et acculer la compagnie à la faillite, ou nous rachetions la compagnie, qui avait déjà un permis d'exploitation, mais qui avait besoin de redorer un peu son blason et de restructurer toutes ses opérations. C'est cette dernière solution que nous avons choisie, compte tenu, bien sûr, des assurances du gouvernement précédent et de la collaboration du gouvernement actuel.

M. Ellis: Vous n'avez pas vraiment répondu à ma question. Vous avez acheté un permis d'exploitation.

M. Pappalardo: Oui.

M. Ellis: Ce permis d'exploitation fait partie de l'actif de *City Express*.

M. Pappalardo: Il en faisait partie.

M. Ellis: Je suppose qu'il en fait toujours partie.

M. Pappalardo: Oui.

[Texte]

Mr. Ellis: You are only allowed to write it down and depreciate it at a very slow rate. Is it not possible that if the *Freedom to Move* document opens the door entirely, the asset is valueless?

Mr. Pappalardo: Sir, licences are not depreciable, first of all and, in addition . . .

Mr. Ellis: Yes. This is an argument we can get out of it.

Mr. Pappalardo: Okay.

Mr. Ellis: But does it not become valueless if it opens up?

Mr. Pappalardo: At the time and in the environment we were in, there was a value to a licence. Under a deregulated environment, anybody can go or will be able to go, not to the CTC, but to an FAA type of agency similar to that in the United States. We could request a certificate to operate by stating that we conform and comply to the safety requirements and that we are ready to set up shop.

Mr. Ellis: Willing and able.

Mr. Pappalardo: Okay. Willing and able. Fit, willing and able. As far as I am concerned, I think it is very important. Yes, you are right, but I was not going to wait two years.

Mr. Ellis: But you are not upset about it.

Mr. Pappalardo: Not at all.

Mr. Ellis: This is what I wanted to know.

Mr. Pappalardo: As a matter of fact, sir, it is going to give us a tremendous opportunity to go and get other routes that are there.

Mr. Ellis: I am sure you have been tied up and been very busy this last little while. There have been a couple of very good magazine articles about *City Express*, which spell out the whole story. I presume they are reasonably factual, Mr. Pappalardo.

Mr. Pappalardo: Very much so. I think they are very factual and very objective.

Mr. Ellis: Good. They are very flattering as well.

Mr. Pappalardo: Let me put it this way. We have a good PR operation going.

Mr. Ellis: Yes. Let us move on. In terms of subsidy, the Auditor General has been very critical that some air services are not paying their own way. Would you see the installation by the Department of Transport of an MLS at the island as a subsidy, or as something that is absolutely essential for safety in the air? I appreciate the percentage of on-time history that you have now, but it nonetheless would make it that much better for you.

Mr. Pappalardo: Let me put it this way.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, MLS is not Multiple Listing Service. It is Microwave Landing Systems.

[Traduction]

M. Ellis: Vous ne pouvez l'amortir que très lentement. Or, n'est-il pas vrai que, si «Aller sans entraves» instaure une concurrence totale, cet élément de votre actif perdra toute valeur?

M. Pappalardo: Tout d'abord, monsieur, les permis d'exploitation ne peuvent pas être amortis, et, deuxièmement . . .

M. Ellis: Nous pourrions en discuter longtemps.

M. Pappalardo: En effet.

M. Ellis: Mais n'est-il pas vrai que ce permis d'exploitation perdrait toute valeur avec la déréglementation totale?

M. Pappalardo: À l'époque où nous sommes arrivés sur le marché, un permis d'exploitation avait une certaine valeur. Avec la déréglementation, n'importe qui pourra s'adresser, non pas à la CCT, mais à un organisme du type FAA américain. Il suffit de demander un certificat d'exploitation attestant qu'on respecte les normes de sécurité et qu'on est prêt à assurer des services.

M. Ellis: Qu'on le veut et qu'on le peut.

M. Pappalardo: En effet. Il faut le vouloir et en être capable. En ce qui me concerne, c'est très important. Votre remarque est donc tout à fait juste, mais je ne voulais pas attendre deux ans.

M. Ellis: Mais vous ne regrettez pas?

M. Pappalardo: Pas du tout.

M. Ellis: C'est ce que je voulais savoir.

M. Pappalardo: En fait, la déréglementation va nous donner une occasion en or d'exploiter d'autres lignes.

M. Ellis: Je suis sûr que vous êtes fort occupé depuis quelque temps. Plusieurs articles sont parus dans de bons magazines au sujet de *City Express*, relatant toute l'affaire. Je suppose qu'ils sont assez exacts, monsieur Pappalardo.

M. Pappalardo: Tout à fait. Ils sont à la fois factuels et objectifs.

M. Ellis: Bien. Ils sont aussi très flatteurs.

M. Pappalardo: Si je peux m'exprimer ainsi, nous avons un très bon service de relations publiques.

M. Ellis: Bien. Passons à autre chose. En ce qui concerne les subventions, le vérificateur général a reproché à certains services aériens de ne pas s'autofinancer. Pensez-vous que le ministère des Transports devrait, par souci de sécurité aérienne, installer, à titre de subvention, un SAM à l'aéroport de l'île de Toronto? Cela vous serait sans doute utile.

M. Pappalardo: Permettez-moi de formuler ma réponse de cette façon.

M. Ellis: Monsieur le président, SAM ne signifie pas système d'affichage multiple, mais plutôt système d'atterrissage par micro-ondes.

[Text]

• 1010

Mr. Pappalardo: I think it is the duty of Transport Canada to provide the necessary technical facilities at the airports, and that includes Toronto Island. It will add even more efficiency and more reliability to the operation.

Mr. Ellis: Yes, I think that is . . .

The Chairman: Mr. Suluk.

Mr. Suluk: I just have an observation I wish to make. I cannot agree more on what you said about Air Inuit in northern Quebec where at the same time as they are saying that they do not want people like you to come up there they also want to expand into the Territories.

The point I wished to make to the committee was this: since Air Inuit is owned and operated by the passengers, obviously any subsidies would not really matter because they are already owned by the people up there. But up in the Arctic regions they are not owned by the Inuit. There are three major regional airlines: Calm Air operating in the Keewatin region, First Air in Baffin Island and NWT Air in the central Arctic regions.

That is where I have said consistently that 80% of the passengers, if not more, are travelling on government-related business, and where we need a People's type of airline is up in that area if it is possible. I am sure that they could tap into a lot of those very high-paying passengers who are being subsidized by government. But 80% of the population just could not afford to travel and I just hope that there is some way we could get your type of airline up there.

That is all the comment I wish to make, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Suluk. Did you want a supplementary, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: On Mr. Ellis's question about MLS, the government has said that they are going to do something about greater cost recovery in the facilities they require. If they work up gradually to full cost recovery—whether it is MLS, increased landing fees, increased lease fees, rental fees, everything like that—do you feel the government should be getting the maximum of cost recovery that they can get, or will that make it that much tougher for airlines in fact to provide lower rates and fares?

Mr. Pappalardo: I think quite honestly that the higher cost in recovery programs that exist will make it tougher. I will tell you something, though: the problem that exists is the manner in which the government does business, and I am referring to the bureaucracy and all the cushions that are taken inter-departmentally to make sure they meet budgets, etc.

I am going to give you just one good example, and it is our own example. It was put forward that the microwave landing

[Translation]

M. Pappalardo: Le ministère fédéral des Transports a le devoir d'installer les équipements techniques nécessaires dans les aéroports, y compris celui de l'île de Toronto. Ce système devrait accroître l'efficacité et la sécurité des opérations.

M. Ellis: Oui, je pense que . . .

Le président: Monsieur Suluk.

M. Suluk: Je n'ai qu'une simple observation à faire. Je suis tout à fait d'accord avec vous lorsque vous dites que Air Inuit, dans le nord du Québec, s'oppose à ce que des gens comme vous aillent offrir des services dans cette région, alors que d'un autre côté, Air Inuit voudrait bien développer ses services dans les Territoires du Nord-Ouest.

Voilà ce que je voudrais vous dire: étant donné que Air Inuit appartient aux habitants de la région et est exploité par eux, l'octroi ou non de subventions importe peu, en fait. Par contre, dans les régions arctiques, les compagnies aériennes n'appartiennent pas aux Inuit. Il y en a trois, essentiellement: Calm Air, qui dessert la région de Keewatin, First Air, qui dessert l'île de Baffin, et NWT Air, qui dessert les régions du centre de l'Arctique.

Je dis depuis longtemps que 80 p. 100 des passagers, sinon plus, voyagent pour le gouvernement, et que par conséquent nous avons besoin, dans cette région, d'une compagnie aérienne qui appartienne vraiment au public, comme People Express. Je suis sûr que ce genre de compagnie pourrait satisfaire une grande partie des besoins de ces passagers qui payent des tarifs élevés et qui sont subventionnés par le gouvernement. Cependant, 80 p. 100 de la population ne peut pas se permettre de prendre l'avion, et j'aimerais beaucoup qu'une compagnie aérienne comme la vôtre vienne s'installer là-bas.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Suluk. Avez-vous une question supplémentaire, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Au sujet du SAM dont a parlé M. Ellis, le gouvernement a annoncé qu'il allait prendre des mesures pour assurer une meilleure récupération des coûts en ce qui concerne les équipements qu'il achète. Si le gouvernement arrive progressivement à une récupération totale des coûts, que ce soit avec le SAM, en augmentant les droits d'atterrissage, en augmentant les loyers ou quoi que ce soit, pensez-vous que le gouvernement devrait chercher à récupérer la totalité de ses coûts? Cela ne rendra-t-il pas la tâche plus difficile aux compagnies aériennes qui veulent vraiment diminuer leurs tarifs?

M. Pappalardo: Très franchement, je pense que le renforcement des programmes de récupération des coûts vont rendre cette tâche plus difficile. Cependant, les difficultés viennent surtout de la façon dont le gouvernement administre tout cela, et je veux parler plus précisément de toute la bureaucratie, de toutes les mesures prises par les ministères pour s'assurer qu'ils respectent les budgets, etc.

Je vais vous donner un exemple, celui de notre propre société. D'aucuns prétendaient que le système d'atterrissage

[Texte]

system at Toronto Island Airport was going to cost over \$6 million to do a full installation, which was not only the microwave but was the powerlines, the additional lighting on the airport, runway lights, etc. With all due respect to the people of Transport Canada, in a private manner and in a private fashion we have gone out and have, in written form—and I have advised the Minister's office that before they go ahead and do anything please give us an opportunity to do it in a privatized type of approach so we can save the government \$4 million to \$5 million on a \$6-million or \$7-million price ticket . . . The fact is very simply that in 30 days if we want to have it and want to move now, with some co-operation from the Transport department, we could have a microwave landing system at the Island. It may not be the Cadillac version, but all we need is a Chevrolet type of operation and it will work. It does work and it is efficient. That is one item, and that is so crucial as an example, to see exactly what is going on here. It is true that we are not going to increase the lights, because the lights are satisfactory to handle what we are doing. We have been doing it for a year with no microwave, landing safely and securely. So now, we do not necessarily need the lights. There was a problem with power. There is not enough power at the island. However, there is a thing called a portable diesel generator. You can buy or you can lease this diesel; you can maintain it on a temporary basis. That is efficiency today.

• 1015

Money and infrastructure are required at places like Toronto Island to build a proper tunnel. That is the number one situation. The next thing is terminal facilities. These are the things that affect the users directly.

The Chairman: Certainly your tunnel is the most interesting—

Mr. Benjamin: If you can save the government \$3 million or \$4 million, fine, by all means if you can talk them into it. But my question was: Do you support the idea of cost recovery by the department on the . . .

Mr. Pappalardo: Yes, provided the department is run efficiently. That is very important; that can escalate progressively.

The Chairman: We are just not really on that. I have one question that does not really flow from Mr. Benjamin's, but I want to get your practical experience as an entrepreneur who has had a market to work out of, who has developed it . . . Of course, you have admitted, fortunately, to Mr. Gray, that there are areas in the country that do not have a market.

This committee writes a report. In the *Freedom to Move*, there is a certain period of four or five years for a review procedure if things do not work well. It has to be there in the legislation in some time period. I think the weight of evidence so far is that a four- to five-year period is too long for review. From your practical experience, in terms of the legislation that is going to come off the drafting board, what is a reasonable time period for an agency, whatever shape or form, to review

[Traduction]

par micro-ondes, à l'aéroport de l'île de Toronto, coûterait plus de 6 millions de dollars à installer. En effet, il ne s'agissait pas seulement des micro-ondes, mais aussi de l'installation des pilônes électriques, de l'éclairage supplémentaire dans l'aéroport et le long des pistes, etc. J'ai beaucoup de respect pour les fonctionnaires du ministère fédéral des Transports, mais j'ai essayé d'obtenir un devis privé; j'ai ensuite proposé au bureau du ministre de ne pas s'embarquer dans l'installation de ce système, mais de le confier à une société privée, ce qui ferait économiser 4 à 5 millions de dollars au gouvernement, sur une facture totale de 6 ou 7 millions . . . Le fait est qu'en l'espace de 30 jours, nous pouvons, avec la collaboration du ministère des Transports, faire installer un système d'atterrissage par micro-ondes à l'aéroport de l'île de Toronto. Ce ne sera peut-être pas la version de luxe, mais il suffit d'avoir un système qui fonctionne. Or, le nôtre est efficace. Cet exemple est particulièrement intéressant, car il nous montre ce qui se passe. Je reconnais que, dans mon devis, je ne propose pas d'augmenter l'éclairage, car j'estime qu'il est suffisant. Nous nous en contentons depuis un an, sans système d'atterrissage par micro-ondes, et nous avons parfaitement réussi à atterrir en toute sécurité. J'estime donc que nous n'avons pas absolument besoin de ce nouvel éclairage. En ce qui concerne l'insuffisance de la puissance électrique, c'est un problème, mais il existe ce qu'on appelle un générateur diesel portatif. Vous pouvez l'acheter ou le louer pendant un certain temps. Voilà ce que c'est que l'efficacité, de nos jours.

Dans des aéroports comme celui de l'île de Toronto, il faut construire un tunnel adéquat. C'est le problème numéro un. Ensuite, il faut construire un aérogare, car cela touche directement les consommateurs.

Le président: Votre tunnel est certainement très intéressant . . .

M. Benjamin: Si vous pouvez faire économiser 3 ou 4 millions de dollars au gouvernement, faites-le; essayez au moins de le convaincre de vous écouter. Je voulais cependant savoir si vous appuyez le principe de la récupération des coûts par le ministère . . .

M. Pappalardo: Oui, à condition que le ministère soit géré de façon efficace. C'est extrêmement important.

Le président: J'aimerais poser une question qui ne découle pas directement de celle de M. Benjamin, mais étant donné que vous avez une certaine expérience du marché . . . vous avez créé votre propre compagnie aérienne . . . Par ailleurs, vous avez reconnu, en réponse à M. Gray, qu'il n'y avait pas suffisamment de demandes dans certaines régions du pays.

Notre comité va préparer un rapport. Le document intitulé *Aller sans entraves* prévoit une période de quatre ou cinq ans au bout de laquelle une procédure de révision pourra être entamée si le système ne fonctionne pas bien. Il faut que la loi prescrive une certaine période. Or, d'après tous les témoignages que nous avons entendus, j'ai bien l'impression qu'une période de quatre à cinq ans est beaucoup trop longue. Puisque vous avez une expérience pratique de tout cela, quelle période

[Text]

either a ministerial edict on policy or something else that might be in the legislation?

Mr. Pappalardo: As an operator, if you become involved in heavy capital expenditure items, acquiring airplanes—you do not acquire airplanes, even used ones, in less than a five-year payout type situation. I feel very optimistic about the situation. We have had an experience that is real. We are talking about a carrier here that has been moving within certain limitations, but we have been moving in anticipation of what is coming. Quite sincerely, I think the five-year review is fine. It is the responsibility of the government to be able to move in at any time should there be chaos created. I do not think there will be chaos. I think the public will respond beautifully, like they have to us. I think it is there for everyone to enjoy.

The Chairman: Mr. Pappalardo, I want to thank you very much for coming today with your very short, succinct and substantive brief. It is a very real success story and I wish you continued success in any environment. However, your environment is a lot richer in cream than some of the other environments around the country that we have to wrestle with. Thank you very, very much for coming.

This committee is adjourned until 3.30 Monday afternoon. The thought of having a Monday night meeting is almost extinct now, partly because of the Quebec election. I think that is the reality. I would like to give members a forewarning. We hope to have a draft document in your hands by Monday noon. This will give members time to read it. Tuesday, and it is not confirmed yet, but potentially we will be going to the O'Brien House. There is some consultation taking place, but we will let you know for your time clock and agenda. The bus should leave Parliament Hill at 8.30 Tuesday morning, so that we can spend all day at the O'Brien House.

• 1020

The meeting is adjourned.

[Translation]

devrait être prescrite dans la loi avant qu'un organisme quelconque puisse entamer une évaluation de l'efficacité de la politique ou des autres dispositions qui pourront être prévues par la loi?

M. Pappalardo: En tant qu'exploitant, je peux vous dire qu'on ne se lance pas dans des dépenses d'investissements considérables, notamment l'achat d'appareils, sans prévoir une période de remboursement sur au moins cinq ans. Je suis très optimiste. L'expérience que nous avons vécue est très réelle et très concrète. Jusqu'à présent, nous avons été assujettis à certaines contraintes, mais nous attendons avec une certaine impatience ce qui va arriver. Très sincèrement, je pense que cette période de cinq ans est adéquate. Le gouvernement pourra toujours, s'il le juge bon, intervenir plus tôt si c'est la pagaille. Je ne pense pas que ce sera le cas. Je pense que le public va réagir très positivement, et que tout le monde en profitera.

Le président: Monsieur Pappalardo, j'aimerais vous remercier de nous avoir présenté aujourd'hui un exposé fort succinct, mais très documenté. Je vous félicite de votre succès et vous souhaite bonne chance. Cependant, il faut reconnaître que l'environnement dans lequel vous travaillez est beaucoup plus favorable que dans certaines autres régions du pays. Merci beaucoup d'être venu.

La séance est levée jusqu'à 15h30 lundi après-midi. Nous envisageons de nous réunir lundi soir, mais étant donné les élections au Québec et d'autres raisons, il n'en est pratiquement plus question maintenant. Il faut être réaliste. Je voudrais également vous prévenir que nous devrions avoir un projet de rapport lundi midi. Vous aurez donc ainsi le temps de le lire. Mardi, nous devrions nous réunir à la maison O'Brien, mais ce n'est pas encore confirmé. Nous vous informerons de l'heure des réunions et de notre programme. L'autobus devrait quitter la Colline parlementaire à 8h30 mardi matin, afin que nous puissions passer toute la journée à la maison O'Brien.

La séance est levée.

[Text]

either a ministerial order on policy or something else that might be in the legislature?

Mr. Pappalardo: As an operator, if you become involved in heavy capital expenditure items, acquiring airplanes—you do not acquire airplanes every year, you do it in less than a five-year interval type situation. I feel very optimistic about the situation. We have had an experience that is real. We are talking about a carrier here that has been moving within certain limitations, but we have been moving in anticipation of what is coming. Quite sincerely, I think the five-year review is fine. It is the responsibility of the government to be able to move in at any time should there be chaos created. I do not think there will be chaos. I think the public will respond beautifully, like they have to us. I think it is there for everyone to enjoy.

The Chairman: Mr. Pappalardo, I want to thank you very much for coming today with your very short, succinct and substantive brief. It is a very real success story and I wish you continued success in any environmental. However, your environment is a lot richer in terms than some of the other environments around the country that we have to struggle with. Thank you very, very much for coming.

This committee is adjourned until 1:30 Monday afternoon. The thought of having a Monday night meeting is almost extinct here, partly because of the Quebec election. I think that is the reality. I would like to give members a heads-up. I hope to have our report in your hands by the end of the week. This will give members time to read it. Tuesday, and it is not a secret, we will be going to the O'Brien house on taking place, but we will be taking place and agree. The rest should be fine.

From Makivik Corporation:

Mark R. Gordon, President;
Minnie Grey Knox-Leet, Third Vice-President, Board Member;
George Simon, Vice-President, Operations.

From City Express:

Victor Pappalardo, President.

[Translation]

Le président: Monsieur Pappalardo, j'aimerais vous remercier de nous avoir présentés aujourd'hui un exposé fort succinct, mais très éloquent. Je vous félicite de votre succès et de vos réalisations malgré toutes les difficultés. Cependant, il faut reconnaître que l'environnement dans lequel vous travaillez est beaucoup plus favorable que dans d'autres régions du pays.

M. Pappalardo: En tant qu'opérateur, si vous êtes impliqué dans de lourds investissements, l'acquisition d'avions—vous n'acquies pas d'avions chaque année, vous le faites à l'intérieur d'un intervalle de moins de cinq ans. Je me sens très optimiste à l'égard de la situation. Nous avons eu une expérience qui est réelle. Nous sommes en train de parler d'un transporteur ici qui a évolué dans certaines limites, mais nous nous sommes déplacés en anticipation de ce qui va arriver. Très sincèrement, je pense que cette révision de cinq ans est adéquate. Le gouvernement a la responsabilité de pouvoir intervenir à tout moment en cas de chaos. Je ne pense pas qu'il y aura du chaos. Je pense que le public va répondre merveilleusement bien, comme il l'a fait pour nous. Je pense que c'est là pour tout le monde.

Le président: Monsieur Pappalardo, j'aimerais vous remercier de nous avoir présentés aujourd'hui un exposé fort succinct, mais très éloquent. Je vous félicite de votre succès et de vos réalisations malgré toutes les difficultés. Cependant, il faut reconnaître que l'environnement dans lequel vous travaillez est beaucoup plus favorable que dans d'autres régions du pays.

Le comité est levé jusqu'à 13h30 lundi après-midi. Nous envisageons de nous réunir lundi soir, mais étant donné les élections au Québec et d'autres raisons, il n'en est pratiquement rien. Je voudrais donner un avis aux membres. J'espère avoir notre rapport en votre possession à la fin de la semaine. Cela donnera aux membres le temps de le lire. Mardi, et ce n'est pas un secret, nous irons à la maison O'Brien pour prendre place, mais nous prendrons place et nous serons d'accord. Le reste devrait aller bien.

WITNESSES—TÉMOINS

De «Makivik Corporation»:

Mark R. Gordon, président;
Minnie Grey Knox-Leet, troisième vice-présidente, membre du Conseil;
George Simon, vice-président, Opérations.

De «City Express»:

Victor Pappalardo, président.

Issue No. 46

Fascicule n° 46

Monday, December 2, 1985

Le lundi 2 décembre 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

The Committee received for its consideration the paper entitled "Freedom to Move" (See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.)

Roger B. Hamel and John F. Aspin made opening statements and with Eugene M. Lymbert answered questions.

A.H. Hall made an opening statement and G.E. Bennett answered questions.

Clarence J. Roth made an opening statement and answered questions.

Terence L. Garvey made an opening statement and answered questions.

It was agreed that the Committee travel to Wilson House at Meach Lake on Tuesday, December 3, 1985 to consider a draft report.

At 5:54 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le Comité a reçu pour examen le document intitulé "Aller sans entraves" (Voir Procès-verbaux et témoignages de mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.)

Roger B. Hamel et John F. Aspin ont fait des déclarations préliminaires, puis ont répondu aux questions de M. Lymbert.

A.H. Hall a fait une déclaration préliminaire et G.E. Bennett a répondu aux questions.

Clarence J. Roth a fait une déclaration préliminaire et a répondu aux questions.

Terence L. Garvey a fait une déclaration préliminaire et a répondu aux questions.

Il a été convenu que le Comité se rende à Wilson House, à Meach Lake, le mardi 3 décembre 1985, pour examiner un projet de rapport.

À 17 h 54, le Comité s'est adjourné à l'appel du président.

First Session of the

Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la

trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, DECEMBER 2, 1985
(58)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:34 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Brian Tobin.

Alternate present: Jack Ellis.

Other members present: Jack Scowan, Ray Skelly.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From the Canadian Chamber of Commerce: Roger B. Hamel, President; John F. Aspin, Chairman, Transportation Committee; Eugene M. Ludwick, President, E.M. Ludwick & Associates Inc., Winnipeg. *From the Canadian Shippers' Council:* A.H. Hall, Chairman and representing the Canadian Manufacturers' Association, Distribution Manager, Ford Glass Ltd.; G.E. Bennett, Vice-Chairman, and Chairman of the Council's West Coast Committee, Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of B.C. *From the Government of Alberta:* Clarence J. Roth, Deputy Minister, Planning & Services, Economic Development. *From Westar Mining:* Terence L. Garvey, Director, Transportation.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

Roger B. Hamel and John F. Aspin made opening statements and with Eugene M. Ludwick answered questions.

A.H. Hall made an opening statement and with G.E. Bennett answered questions.

Clarence J. Roth made an opening statement and answered questions.

Terence L. Garvey made an opening statement and answered questions.

It was agreed,—That the Committee travel to Willson House at Meech Lake on Tuesday, December 3, 1985 to consider a draft report.

At 5:54 o'clock p.m., the Committee adjourned to to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 2 DÉCEMBRE 1985
(58)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 34, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Brian Tobin.

Substitut présent: Jack Ellis.

Autres députés présents: Jack Scowan, Ray Skelly.

Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: De La Chambre de commerce du Canada: Roger B. Hamel, président; John F. Aspin, président, Comité des transports; Eugene M. Ludwick, président, «E.M. Ludwick & Associates Inc.», Winnipeg. *De la «Canadian Shippers' Council»:* A.H. Hall, président et représentant de l'Association des manufacturiers canadiens, gérant de distribution, «Ford Glass Ltd.»; G.E. Bennett, vice-président, président du Comité du Conseil de la côte ouest, vice-président des Transports, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique. *Du gouvernement de l'Alberta:* Clarence J. Roth, sous-ministre, Planification et services, Développement économique. *De la «Westar Mining»:* Terence L. Garvey, directeur, Transports.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.)*

Roger B. Hamel et John F. Aspin font des déclarations préliminaires, puis eux-mêmes et Eugene M. Ludwick répondent aux questions.

A.H. Hall fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et G.E. Bennett répondent aux questions.

Clarence J. Roth fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Terence L. Garvey fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le Comité se rende à Willson House, au Lac Meech, le mardi 3 décembre 1985, pour y étudier un projet de rapport.

A 17 h 54, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, December 2, 1985.

• 1531

The Chairman: We have a quorum for taking evidence. I would like to welcome the witnesses from the Canadian Chamber of Commerce; it is quite an auspicious delegation, led by its president, Mr. Hamel. Mr. Hamel, I would like to welcome you. If you could identify those at the table for posterity and also for the functional purpose of the recorder and the translator so they know who is saying what, if and what anything is said other than yourself . . .

I understand there is a vote today, which does affect the business of the committee, as we have several witnesses. We appreciate your brief. I would ask you to introduce the people with you; then you have sort of an executive summary, I believe, and then we can get into the questions and answers. So with no further ado, we resume the hearing on *Freedom to Move*. This is the last day of witnesses at this stage in our proceedings; then of course we go into the real work of trying to write a report. So thank you very much for being here. You could start by introducing those with you.

Mr. Roger B. Hamel (President, Canadian Chamber of Commerce): Thank you very much, Mr. Chairman. It is a pleasure to do exactly that. I have with me Mr. John Aspin, who is chairman of our Transportation Committee at the Canadian Chamber of Commerce; he is also in real life General Manager and Director of Northumberland Ferries Limited and he is from Charlottetown. Other committee members are Bill Johnston, who is vice-chairman of the Transportation Committee, working with John; he is General Traffic Manager for Dofasco, and is from Hamilton, Ontario. We also have Eugene Ludwick, who is a member of our Transportation Committee; he is President of E.M. Ludwick and Associates out of Winnipeg. Finally, we have Marsha Gordon, a member of the Canadian Chamber of Commerce staff; she is our vice-president for policy and she comes from Toronto.

Mr. Chairman, I am delighted that you are hearing us this afternoon on the last day of your deliberations. We will be looking forward, of course, with a great deal of anticipation to your report and we are pleased that we have this opportunity to input.

As you know, the Canadian Chamber of Commerce is Canada's premier business organization. We have 500 member chambers across the country, with about 165,000 members. We have put a considerable amount of thought into transportation. We have been very active in the transportation area over the years, but it was particularly appropriate this year that our annual meeting, which just took place in Saskatoon at the beginning of October, had as one of its key elements transportation policy. We had an active panel, which was led by the Hon. Don Mazankowski, which enabled us to discuss,

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 2 décembre 1985

Le président: Nous avons le quorum pour l'audition des témoignages. Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Chambre de commerce du Canada; celle-ci a envoyé une importante délégation, dirigée par M. Hamel, président. Monsieur Hamel, je vous souhaite la bienvenue. Si vous voulez bien nous présenter les personnes qui vous accompagnent, pour le compte rendu officiel, ainsi que pour la sténographe et les traducteurs, afin qu'ils sachent qui parle, si les autres membres de la délégation devaient prendre la parole . . .

Je crois qu'il doit y avoir un vote à la Chambre aujourd'hui, ce qui bouscule un peu nos travaux, car nous avons plusieurs témoins. Nous vous remercions de votre mémoire. Je vous demanderais de nous présenter les personnes qui vous accompagnent; je crois que vous avez préparé un résumé du mémoire, après quoi nous pourrions passer aux questions. Donc, sans plus perdre de temps, nous reprenons notre étude du Livre blanc *Aller sans entraves*. C'est notre dernière journée d'audience publique; après quoi commencera le véritable travail, avec la rédaction du rapport. Merci donc d'être venus. Vous pouvez peut-être commencer par nous présenter vos collègues.

M. Roger B. Hamel (président, Chambre de commerce du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Je le ferai avec grand plaisir. Je suis accompagné de M. John Aspin, président du Comité des transports de la Chambre de commerce du Canada; dans la vraie vie, il est également directeur général et administrateur de la *Northumberland Ferries Limited*, et il vient de Charlottetown. Je suis également accompagné aujourd'hui de Bill Johnston, vice-président du Comité des transports et donc collaborateur de John; il est aussi directeur général des transports chez Dofasco, et il vient d'Hamilton, en Ontario. Il y a aussi Eugene Ludwick, membre de notre Comité des transports et président de *E.M. Ludwick and Associates*, de Winnipeg. Enfin, Marsha Gordon, employée de la Chambre de commerce du Canada; elle est vice-présidente des politiques, et elle est de Toronto.

Monsieur le président, nous sommes très heureux de pouvoir témoigner devant votre Comité cet après-midi, au dernier jour de vos délibérations. Nous attendrons bien sûr avec beaucoup d'impatience votre rapport et nous sommes heureux de pouvoir y apporter notre contribution.

Comme vous le savez, la Chambre de commerce est la principale organisation commerciale du Canada. Nous avons dans l'ensemble du pays 500 Chambres de commerce affiliées, représentant environ 165,000 membres. Nous avons beaucoup étudié la question des transports. Nous nous y intéressons de très près depuis de nombreuses années, mais plus particulièrement cette année où nous avons justement choisi de faire de la politique des transports l'un des principaux sujets de notre assemblée générale qui a eu lieu à Saskatoon au début d'octobre. Nous avons eu un panel très productif, animé par

[Texte]

review, consider, cogitate on various elements of transportation policy, and to review with the delegates at that time the first draft of our policy submission, which then went to our board and received its approval. So I think you have before you a document that fairly represents the interests of our very diverse members; because we do represent many, many shippers, but we also represent a lot of carriers. So I think we have a document that is viable. I hope you will find it valuable.

We thought we would take a minute and have John Aspin, our Transportation Committee chairman, go through just a few highlights of our submission and then over to you for questions and answers.

The Chairman: Thank you very much; that would be appreciated in view of the pressure of time. And I can tell you as the chairman that the members of this committee are looking forward to our report too, because we have some real heavy problems to wrestle with.

Mr. John Aspin (Chairman, Transportation Committee, Canadian Chamber of Commerce): Thank you, Mr. Chairman. We welcome the thrust of the government's paper toward deregulation of the transportation sector. We especially commend the Minister's express desire to reduce the federal presence in transportation operations, reduce the regulatory burden for both carriers and users, recognize transportation as a service industry, and streamline the mechanisms for solving disputes.

As we move toward a more open and competitive trading environment, the new approach to transportation will in our view help Canadian shippers to meet the challenge of the newer and more competitive world. We applaud the Minister's initiative to identify and segregate the commercial and public service roles of carriers. Carriers should not be required to cross-subsidize services operated at a loss or to comply with an imposed public duty. The best approach would be full and direct compensation for such services.

We remain concerned that the policy paper does not come to grips with the problem of Crown corporations, especially those in the transportation field. We urge that specific and forceful measures should be taken through legislation to subject Crown corporations to the same competitive rules that govern their free enterprise counterparts. We also feel that there should be a rational program for privatizing Crown corporations that compete with private sector operations. Also, if the full economic benefits of price deregulation in rail transport are to be realized, carriers' cost elements, such as line abandonment or operating procedures, should also be deregulated, subject to safety considerations.

We welcome the elimination of the need to licence marine equipment for resource exploration and the move to licence fleets rather than individual vessels for extended periods. We

[Traduction]

l'honorable Don Mazankowski, qui nous a permis de discuter, d'examiner, de ruminer divers aspects de la politique des transports, et de soumettre aux délégués la première ébauche de notre mémoire sur la politique, que nous avons ensuite envoyé au conseil d'administration qui l'a approuvé. Je pense donc pouvoir dire que le document que vous avez reçu rend justice aux intérêts fort variés de nos membres; nous représentons bien sûr de très nombreux expéditeurs, mais également de nombreux transporteurs. Je pense donc que notre document est valable, et j'espère que vous le trouverez utile.

Nous avons pensé que M. John Aspin, président de notre Comité des transports, pourrait en quelques minutes vous donner les points principaux de notre mémoire, après quoi nous serons prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup; nous vous en serions reconnaissants, étant donné le peu de temps dont nous disposons. Et je peux vous dire en tant que président que les membres du Comité eux aussi se réjouiront de la parution de notre rapport, car nous aurons à résoudre des problèmes fort complexes.

M. John Aspin (président, Comité des transports, Chambre de commerce du Canada): Merci, monsieur le président. Nous appuyons le principe de la déréglementation du secteur des transports que propose le Livre blanc. Nous félicitons particulièrement le ministre de sa volonté manifeste de réduire la présence fédérale dans le secteur des transports, de diminuer la réglementation qui pèse tant sur les transporteurs que sur les utilisateurs, de reconnaître la place des transports dans le secteur des services, et de simplifier les méthodes de règlement des différends.

Alors que nous nous rapprochons d'un marché plus ouvert et plus compétitif, la nouvelle politique des transports aidera, à notre avis, les expéditeurs canadiens à relever les défis d'un milieu plus compétitif. Nous félicitons le ministre de vouloir définir et séparer le rôle commercial et le rôle de service public des transporteurs. On ne devrait pas imposer à ces derniers de subventionner les services non rentables, ni de remplir des obligations publiques. La meilleure solution serait de subventionner directement et pleinement ces services.

Nous demeurons inquiets car le Livre blanc ne propose aucune solution à la question des sociétés de la Couronne, particulièrement dans le domaine des transports. Nous demandons instamment au gouvernement de prendre des mesures législatives précises et efficaces pour que les sociétés d'État soient soumises aux mêmes règles de concurrence que les sociétés privées. Nous estimons qu'il faut aussi préparer un programme rationnel de privatisation des sociétés d'État qui font concurrence à des sociétés privées. En outre, si l'on veut réaliser pleinement les avantages économiques de la déréglementation des prix du transport ferroviaire, il faudra également déréglementer, tout en tenant compte des exigences de la sécurité, certains facteurs de coûts pour les transporteurs, comme l'abandon d'embranchements ou certaines méthodes d'exploitation.

Nous approuvons l'élimination des licences pour les services d'exploration ou d'exploitation des ressources, de la mer, proposition de délivrer des permis pour la capacité totale d'une

[Text]

recognize that there are some difficult areas that will require further thought, and we hope our views will assist you in the complex task of drafting a satisfactory submission, which still remains before you.

Mr. Benjamin: Is he reading that?

The Chairman: He is sort of following an executive summary, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Hop, skipping and jumping.

The Chairman: That is fine; that is his prerogative.

Mr. Aspin: We have throughout followed the *Freedom to Move* paper, Mr. Chairman. Could we table a copy of our entire submission to the committee at this time?

The Chairman: Yes, no problem, Mr. Aspin. Is that this document, or . . . ? I have one here that is about nine or ten pages. Is that it?

Mr. Aspin: Yes.

The Chairman: It is tabled.

Mr. Benjamin: That is it?

Mr. Aspin: That is it.

Mr. Benjamin: No research documents, no . . . ?

Mr. Aspin: Can it be read into the minutes?

The Chairman: It is part of the record, and if you read it it is not going to give us much time for questions. I must say, you have given us a delightful executive summary of it. I mean delightful in the sense of delightfully short and succinct. Now if there is anything else you want to say . . . But we can get into the questions and answers, which frankly do illicit more information than just . . .

Mr. Hamel: Mr. Chairman, could I just clarify? You do have our document, which totals nine and a half pages?

The Chairman: That is right.

Mr. Hamel: Thank you.

The Chairman: We appreciate that and we appreciate the executive summary that Mr. Aspin just gave. So with no further ado, I am going to throw this open to questions. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Hamel de me donner une explication. Dans le document présenté par la Chambre de commerce du Canada, à la page 3, il est question des fusions et des acquisitions. La Chambre semble d'avis que le seuil de 20 millions de dollars proposé est quelque peu bas. En réalité, beaucoup d'organismes qui sont venus devant nous ont dit que ce montant de 20 millions de dollars était excessif. On a même parlé à un moment donné de 5 millions de dollars. L'argument qui nous est présenté le plus souvent est qu'il serait dangereux que des secteurs importants de l'industrie du camionnage et même certaines petites

[Translation]

flotte plutôt que pour des navires indépendants sur des périodes prolongées. Nous comprenons que certains domaines délicats devront être étudiés plus en détail, et nous espérons en vous donnant notre point de vue vous aider à mener à bien la tâche complexe qui vous attend dans la rédaction de votre rapport.

M. Benjamin: Est-ce qu'il lit?

Le président: Il s'appuie sur un résumé, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: En sautant beaucoup.

Le président: C'est son droit.

M. Aspin: Nous avons suivi l'ordre de présentation du document *Aller sans entraves*, monsieur le président. Nous est-il permis de déposer un exemplaire de notre mémoire complet auprès du Comité?

Le président: Oui, monsieur Aspin, sans problème. Voulez-vous parler de ce document-ci, ou . . . ? J'en ai un ici qui compte neuf ou dix pages. Est-ce le bon?

M. Aspin: Oui.

Le président: Il a été déposé.

M. Benjamin: C'est celui-ci?

M. Aspin: C'est cela.

M. Benjamin: Il n'y a pas de documents de recherche, pas de . . . ?

M. Aspin: Peut-il être inclus dans le compte rendu?

Le président: Il est déjà inclus au compte rendu, et si vous nous le lisez, il ne nous restera que très peu de temps pour les questions. Je dois dire que vous nous avez donné un excellent résumé. Je veux dire excellent en ce sens qu'il est très bref et concis. Maintenant, si vous avez autre chose à ajouter . . . Mais si nous pouvions passer aux questions, qui, en toute franchise, sont beaucoup plus informatives que . . .

M. Hamel: Monsieur le président, puis-je avoir une précision? Vous avez bien notre document, celui qui compte neuf pages et demie?

Le président: C'est cela.

M. Hamel: Merci.

Le président: Nous vous remercions et nous remercions également M. Aspin du résumé qu'il vient de nous faire. Sans donc plus perdre de temps, nous allons passer aux questions. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like an explanation from Mr. Hamel. In the brief which the Canadian Chamber of Commerce submitted, on page three, there was a reference to mergers and takeovers. The Chamber seems to feel that the proposed \$20 million limit is too low. Yet many other organizations we have heard from have told us that this \$20 million limit was too high. Some even suggested a \$5 million ceiling. The argument we heard most frequently was that it would be dangerous and that important sectors of the trucking industry or even some smaller airline companies could easily be gobbled up by foreign interests.

[Texte]

compagnies d'aviation soient bouffées très facilement par des intérêts étrangers.

Est-ce que la Chambre de commerce du Canada a des suggestions à faire à cet égard, compte tenu du fait qu'il y a une réglementation aux États-Unis qui dit qu'un propriétaire étranger ne peut détenir plus de 25 p. 100 des intérêts d'une compagnie de transport américaine dans certains domaines?

• 1540

M. Hamel: Monsieur Ouellet, la première phrase du paragraphe 2 de la page 3 dont vous parlez, ne concerne pas particulièrement les acquisitions des compagnies étrangères. Si ce montant de 20 millions de dollars est un peu bas à notre avis, c'est que les modifications proposées à la Loi sur la concurrence prévoient un seuil de 500 millions de dollars pour les acquisitions avant qu'il soit nécessaire de les réviser. Les 5 millions de dollars dont vous parlez et les 5 millions de dollars d'Investissement Canada concernent les acquisitions par des sociétés étrangères de sociétés canadiennes, et les 50 millions de dollars concernent les acquisitions indirectes. Mais nous trouvons que quand ce sont deux sociétés canadiennes qui veulent se fusionner, le seuil de 20 millions de dollars, surtout si on le compare au seuil de 500 millions de dollars dont on parle dans d'autres lois, est très bas.

Pourquoi disons-nous que le seuil de 20 millions de dollars est trop bas? On voit le Canada se diriger vers un régime beaucoup plus international dans les échanges commerciaux. On sait que nos marchés ne sont pas très importants et que nos sociétés ont été, dans un certain sens, protégées depuis bien des années, et cela pour de bonnes raisons. Si on se dirige vers des marchés internationaux, nous devons, je pense, être beaucoup plus compétitifs et avoir des sociétés à l'échelle mondiale. Cela amènera des sociétés canadiennes à se fusionner afin d'être plus efficaces. Si on fixe le chiffre de 20 millions de dollars, nous pensons que cela va compliquer considérablement ces fusions qui, à notre avis, sont préférables à la situation existante dans bien des cas. C'est pour cette raison qu'on fait ce commentaire. Il serait difficile de vous donner un chiffre précis, mais on trouve qu'entre ce seuil de 20 millions de dollars et les 500 millions de dollars d'Investissement Canada, il y a un écart vraiment considérable.

M. Ouellet: Mais vous dites à la fin de ce paragraphe:

Pour ce qui est de l'acquisition par des intérêts étrangers, nous recommandons que les entreprises étrangères soient sujettes au départ aux mêmes dispositions régissant les acquisitions et les fusions canadiennes.

En d'autres mots, vous êtes très tolérants vis-à-vis des acquisitions étrangères. Ne pensez-vous pas que le secteur du transport au Canada est tellement vital qu'il devrait, a priori, rester entre les mains d'intérêts canadiens? Il pourrait y avoir une plus grande souplesse quant aux fusions entre compagnies canadiennes, mais une certaine rigueur quant à la prise de contrôle de ces compagnies de transport au Canada par des compagnies étrangères.

M. Hamel: Je me demande si on se comprend bien. Il s'agit de l'acquisition de compagnies étrangères par des sociétés

[Traduction]

What are the views of the Canadian Chamber of Commerce in this respect, considering that the United States regulations forbid foreign owners from holding more than a 25% interest in American transport companies in some sectors?

Mr. Hamel: Mr. Ouellet, the first sentence of paragraph 2 on page 3, to which you refer, is not really related to acquisitions by foreign companies. We feel the \$20 million figure is somewhat low because the proposed amendments to the Competition Act establish a threshold of \$5 million for acquisitions before triggering review. The \$5 million that you and Investment Canada refer to is related to the acquisition of Canadian companies by foreign companies; the \$50 million refers to indirect acquisitions. We feel that when two Canadian companies want to merge, the threshold of \$20 million, especially compared to the threshold of \$500 million referred to in other acts, is very low.

Why do we say that the \$20 million threshold is too low? We feel that Canada's commercial trade is becoming much more international. We know that our markets are not very large, and that, to some extent, our companies have been protected for many years, for good reasons. If we are going to look to international markets, I believe we should be much more competitive and have worldwide companies. This will lead Canadian companies to merge in order to be more efficient. If we set a figure of \$20 million, we feel mergers will become much more complicated and, in our opinion, they are often preferable to the status quo. That is why we made that comment. It would be difficult to give you an exact figure, but we feel there is a considerable gap between a threshold of \$20 million and the \$5 million figure from Investment Canada.

Mr. Ouellet: But at the end of the paragraph you say:

Concerning acquisition by (sic) foreign interests, we recommend that foreign companies be subjected to the same provisions as govern domestic acquisitions and mergers, as a first step.

In other words, you have nothing against foreign acquisitions. Do you not think that the Canadian transportation sector is so essential that it should remain in Canadian hands? There might be more flexibility with respect to mergers among Canadian companies, but limits placed on foreign companies taking over a Canadian transportation company.

Mr. Hamel: I am wondering if we understand one another correctly. We are talking about the acquisition of foreign

[Text]

canadiennes et non de l'acquisition par des sociétés étrangères de sociétés canadiennes. C'est de cela qu'on parle dans notre mémoire.

M. Ouellet: Peut-être que votre texte français ne correspond pas au texte anglais, mais d'après ce que je lis, il s'agit de l'acquisition par des intérêts étrangers de compagnies canadiennes.

M. Hamel: Eh bien, je vois que vous avez absolument raison. J'avais devant moi le texte anglais et je vois qu'il y a une erreur dans la traduction. Permettez-moi de la corriger. Le texte anglais dit:

Concerning the acquisition of foreign interests . . .

En français on dit:

Pour ce qui est de l'acquisition par des intérêts étrangers . . .

C'est complètement le contraire. On aurait dû dire dans la version française:

Pour ce qui est de l'acquisition des intérêts étrangers . . .

Je m'excuse de cette erreur au nom de la Chambre de commerce du Canada.

M. Ouellet: Cette correction étant faite, quelle est la position de la Chambre de commerce du Canada sur la question de la possibilité de compagnies canadiennes passant à des intérêts étrangers? Croyez-vous qu'il devrait y avoir un pourcentage? On me dit qu'un tel pourcentage existe aux États-Unis; il est de 25 p. 100 dans le domaine du transport par exemple. Croyez-vous qu'il serait important de protéger les compagnies de transport canadiennes d'une prise de contrôle par des étrangers?

M. Hamel: Monsieur Ouellet, on n'a pas parlé précisément d'un pourcentage. La loi établissant Investissement Canada prévoit des normes et des critères. Nous favorisons une politique visant à attirer des investissements étrangers au Canada. Nous sommes satisfaits des normes et des politiques établies dans le cadre d'Investissement Canada pour «protéger» l'industrie du transport au Canada.

• 1545

M. Ouellet: À la page 9, vous parlez de réglementation, monsieur Hamel, et vous finissez le premier paragraphe en disant ceci:

Nous demanderions expressément que l'on nomme des experts en transport plutôt que des experts juristes aux postes de commissaires de la Commission canadienne des transports.

Cette suggestion m'étonne puisque votre organisme, la Chambre de commerce, a recommandé exactement le contraire à la Commission sur les pratiques restrictives du commerce. Vous vous plaignez toujours qu'il n'y a pas assez de juristes et trop d'experts pour statuer sur la Loi sur la concurrence. Ici vous faites exactement la recommandation contraire. Avez-vous une explication à nous donner?

M. Hamel: Monsieur Ouellet, je vais répondre très brièvement et je demanderai ensuite à mes collègues d'ajouter certains détails.

[Translation]

companies by Canadian companies and not the other way round. That is what we refer to in our brief.

Mr. Ouellet: Perhaps your French text does not correspond with the English text, but here it refers to the acquisition of Canadian companies by foreign companies.

Mr. Hamel: So it does. I have the English text in front of me, and I see that there is an error in the translation. Allow me to correct it. The English text says:

Concerning the acquisition of foreign interests . . .

In french it says:

Pour ce qui est de l'acquisition par des intérêts étrangers . . .

It is the complete reverse. The French text should have said:

Pour ce qui est de l'acquisition d'intérêts étrangers . . .

On behalf of the Canadian Chamber of Commerce, I would ask you to excuse this mistake.

Mr. Ouellet: Having made this correction, what is the position of the Canadian Chamber of Commerce with respect to the possibility of Canadian companies being taken over by foreign interests? Do you think we should set a percentage? I am told that such a percentage exists in the United States; for example, it is 25% in the field of transportation. Do you think it is important to protect Canadian transportation companies from takeovers by foreign companies?

Mr. Hamel: Mr. Ouellet, we have not really talked about percentages. The Investment Canada Act stipulates standards and criteria. We are in favour of a policy that would attract foreign investment to Canada. We are happy with the standards and policies established under the Investment Canada Act to protect the Canadian transportation industry.

Mr. Ouellet: On page 8, you refer to the regulatory process, Mr. Hamel, and you end the first paragraph by saying the following:

We would urge that consideration be given to engaging transportation, rather than legal, experts to act as such commissioners.

I am surprised at this suggestion since your agency, the Chamber of Commerce, recommended the exact opposite to the Restrictive Trade Practices Commission. You are always complaining that there are not enough legal experts and too many other kinds of experts to rule on the Competition Act. Here you are making the exact opposite recommendation. Do you have an explanation to give us?

Mr. Hamel: Mr. Ouellet, I will answer very briefly and I will then ask one of my colleagues to add certain details.

[Texte]

Monsieur Ouellet, chaque situation a des exigences particulières. Vous avez absolument raison de dire qu'en ce qui concerne la Loi sur la concurrence, nous avons demandé qu'il y ait un tribunal normal ainsi que des juristes. Mais ici, étant donné les éléments techniques, nous pensons qu'il serait préférable d'avoir des experts. Je demanderais à mon collègue de vous donner plus de renseignements à ce propos.

Mr. Aspin: We feel that specialists are more readily available. They are indigenous to Canada and they will be far more practical and understanding of the appeal process, without having to resort to outside specialists' expertise, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: In other words, you do not approve the suggestion made by the Minister to have part-time members who would have some expertise to complement the full-time members? You think there should be an expert board struck at the beginning with all the expertise on it immediately and not people it would draw in from time to time to complement the board. Is that what you are saying?

Mr. Aspin: No, just good grass roots transportation specialists. It could be a member if he is well versed in that particular area.

Mr. Eugène M. Ludwick (président, E.M. Ludwick & Associates Inc., Winnipeg): Monsieur Ouellet, nous avons suggéré l'utilisation d'experts en transport parce que quelques personnes oeuvrant au sein de l'industrie du transport se sont aperçues que lorsqu'il y a trop d'avocats, les gens ont un peu trop tendance à se comporter en adversaires aux audiences. Peut-être que ceux qui ont plus d'expérience dans le transport pourraient rendre des décisions plus rapides et plus pratiques que des avocats.

Il y a quelques avocats qui sont experts en transport, mais nous aimerions aussi trouver de bons transporteurs qui connaissent un peu la loi.

M. Ouellet: Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

• 1550

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, you talk against cross-subsidization. Some people construe this as some form of selfishness. This morning's *The Globe and Mail* says:

significantly lower fares will come only in the densest markets. Travellers on short hauls will have fewer frills, and the range of choice on long hauls will increase. De-regulation will not bring any significant reduction in average fares in Canada, although the rate of increase will slow. Real bargains have occurred on the most competitive routes, but for the most part, major U.S. airlines' fare structure has not been lower than present Canadian levels.

Gentleman, I ask you, when you were against cross-subsidization, what you are really telling this committee is that in the places where you can make a buck, whether you are a

[Traduction]

Mr. Ouellet, every situation has its particular requirements. You are absolutely right when you say that we asked for a normal tribunal, as well as legal experts, under the Competition Act. But given the technical factors that come into play here, we feel that it would be preferable to have experts. I will ask my colleague to give you more information.

M. Aspin: Nous pensons que les experts sont disponibles, ce sont des Canadiens, et ils comprennent très bien le processus d'appel; il n'est pas nécessaire de demander des experts de l'extérieur, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: En d'autres termes, vous n'êtes pas en faveur de la proposition du ministre selon laquelle il faudrait des membres à mi-temps pour compléter la compétence des membres à plein temps? Vous pensez qu'il faut établir dès le début un tribunal d'experts, sans y ajouter des experts de temps à autre. Ai-je raison?

M. Aspin: Non, nous voulons de bons experts en transport, des gens de la base. Ils pourraient être membres du tribunal s'ils comprennent bien le domaine.

Mr. Eugène M. Ludwick (Chairman, E.M. Ludwick & Associates Inc., Winnipeg): Mr. Ouellet, we proposed transportation experts because some people who work in the transportation industry noticed that when there are too many lawyers, people are too inclined to behave as adversaries during hearings. Perhaps people who have more experience in transportation would be able to make quicker and more practical decisions than lawyers.

Some lawyers are experts in transportation, but we would prefer to have transportation experts who know something about the law.

Mr. Ouellet: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Messieurs, vous parlez de subventions multiples. Pour certains c'est une forme d'égoïsme. Dans le *Globe and Mail* de ce matin on lit:

les tarifs ne baisseront vraiment que sur les lignes où le trafic est très dense. Pour les petits trajets, les passagers auront moins de confort, mais sur les grands trajets, les choix seront multipliés. La déréglementation ne changera pas vraiment les tarifs moyens au Canada, toutefois, les tarifs augmenteront lentement. Aux États-Unis, on a pu faire d'excellentes affaires sur les lignes où la concurrence est élevée, mais dans l'ensemble, les tarifs des principales compagnies aériennes américaines ne sont pas devenus plus bas que les tarifs canadiens actuels.

Messieurs, quand vous nous dites que vous êtes contre les subventions multiples, cela signifie que si vous pouvez gagner de l'argent, que vous soyez une compagnie chemin de fer-

[Text]

railroad trucking company or airline—and that is Vancouver, Toronto, Montreal, maybe Calgary, Edmonton, maybe Winnipeg, maybe Halifax—that this is fine. To hell with the rest of the country. Is this what you are saying?

Mr. Ludwick: No sir, I do not believe we have said that anywhere in our submissions.

Mr. Benjamin: It is a logical result of what you said in your submission. You said you are against cross-subsidization. Now, make up your mind. You are with this whole country. How many small chamber of commerces in the Atlantic provinces have you talked to that have said exactly the opposite to what you are saying? How many boards of trade have you talked to in Atlantic Canada, or northern Canada? I submit to you, none. You sit in Toronto and Montreal and Ottawa, in your little ivory towers, and think how many bucks you can make on the stockmarket tomorrow. Now, come off it. Cross-subsidization has to do with Confederation. It has to do with how we live together, and equalise the costs of delivering one another and our goods, in this big geography and terrible climate. You are telling us that everybody should be selfish. Now, get off this nonsense, or else tell us plainly and simply that you want everybody else in other parts of the country to take it or leave it.

Mr. Ludwick: I do not think we can say either of those things. I think what we can say is that we believe in market conditions ruling the situation as much as possible, and let the market supply and demand determine prices and services. However, in this country, there are some places where this just would not be possible. Some of the places you may have suggested, or have in mind. I believe the appeal processes, and compensation for imposed public duties, will serve well those Canadians in situations where market supply and demand are not quite appropriate.

Mr. Benjamin: How would the Canadian Chamber of Commerce like it if we picked out the City of Toronto and Montreal and Vancouver, and said that we are going to have a consumer subsidy. You people are not paying your fair share in the cost of food and the cost of a lot of other items. How would you like it, in your Canadian Chamber of Commerce mentality, if we made you people be victims of public exposures of recipients of a subsidy? How would you like it? Put the shoe on the other foot, just for a change. There is more to this country than where you guys come from.

Mr. Hamel: Maybe, I could just make one comment in response to that. We come from every part of the country. We have 500-member chambers that are in every constituency, including yours. As I mentioned in my introductory remarks, it just so happens that our transportation document, when it was in the draft stage, was reviewed at our annual meeting in Saskatoon, where everyone of those regions was present. It was a coincidental thing, but it so happens with this brief. It is not a question of our committee sitting in Toronto. Not that this would be any problem. It just so happens, in this particular instance, that it has had very wide review, including our board

[Translation]

camionnage, ou une compagnie d'aviation, vous trouvez que tout est parfait; je parle de Vancouver, Toronto, Montréal, peut-être Calgary, Edmonton peut-être Winnipeg, peut-être Halifax. Et que le reste du pays aille au diable. C'est bien ce que vous dites?

M. Ludwick: Non, monsieur, je ne crois pas que nous ayons jamais dit cela.

M. Benjamin: C'est la conclusion logique de ce que vous dites dans votre exposé. Vous dites que vous êtes contre les subventions multiples. Décidez-vous. Vous faites partie de l'ensemble du pays; combien de petites Chambres de commerce des provinces de l'Atlantique avez-vous consultées qui prétendaient exactement le contraire de ce que vous dites? Combien de Chambres de commerce avez-vous consultées dans les Maritimes ou dans le Nord du Canada? Probablement aucune. Vous êtes dans vos tours d'ivoire à Toronto, à Montréal et à Ottawa, et votre seule idée c'est de gagner le plus d'argent possible à la bourse demain. Descendez de votre piedestal. Les subventions, cela fait partie intégrante de la Confédération. Cela nous touche de près, la façon dont nous coexistons, le moyen d'égaliser le coût des produits livrés dans toutes les régions, dans ce pays où la géographie et le climat sont tellement démesurés. Vous nous dites que tout le monde devrait être égoïste. Arrêtez, je vous en prie, ou alors, dites-nous clairement et simplement que c'est à prendre ou à laisser pour le reste du pays.

M. Ludwick: Nous ne pouvons prétendre ni l'une ni l'autre de ces choses. Par contre, nous sommes convaincus que les conditions naturelles du marché doivent régler la situation le plus possible, il faut que la demande détermine les prix et les services. Toutefois, dans ce pays, il y a des régions où c'est tout simplement impossible. Certaines régions dont vous avez parlé ou auxquelles vous pensez. Je pense que ces processus d'appel, ces possibilités de compensation serviront très bien les Canadiens qui vivent dans les régions où l'offre et la demande ne suffisent pas à régler le marché.

M. Benjamin: Que dirait la Chambre de commerce du Canada si nous choisissons Toronto, Montréal et Vancouver, et si nous décidions d'imposer une subvention à la consommation. Vous ne payez pas votre part du coût de l'alimentation, de beaucoup d'autres coûts. Qu'en diriez-vous, dans votre mentalité de Chambre de commerce du Canada, si c'était vous qui deveniez les victimes? Qu'en diriez-vous? Essayez de vous imaginer de l'autre côté de la barrière, pour une fois. Dans ce pays, il y a autre chose que vos quartiers à vous.

M. Hamel: Permettez-moi une observation en réponse à cette question. Nous représentons toutes les parties du pays. Nous avons 500 Chambres de commerce membres qui se trouvent dans toutes les circonscriptions, y compris la vôtre. Comme je l'ai dit dans ma déclaration d'ouverture, nous avons eu l'occasion tout récemment, lors de notre réunion annuelle à Saskatoon, d'étudier un document sur les transports; toutes ces régions assistaient à la réunion. C'était une coïncidence, mais c'est le cas pour ce mémoire. Ce n'est pas notre Comité qui est isolé à Toronto, non pas que cela poserait un problème, mais il se trouve que dans ce cas particulier, le document a été étudié

[Texte]

of directors which has 47 people on it that come from every one of the regions of this country, including the Yukon and the Northwest Territories, and every one of the 10 provinces.

This association we represent here has, more than anything else, the interests of Canadians at heart. We are interested, fine, because we are a business association in creating wealth. It is very important to have a good transportation legislation in front of the people of Canada to ensure that this happens. Where specific regions have to be looked after, they should be looked after. It is the role of the government to decide this, but not specifically through having transportation companies cover up losses. Let us do it through other policies that put the cost straight up front, so that Canadians know exactly what they are paying for.

Mr. Benjamin: I want to tell you, sir, that you do not know one end of a boxcar from the other.

The Chairman: No, no. We have the opinions of witnesses. We have this—

Mr. Benjamin: Well, I have given my opinion.

• 1555

Mr. W. Johnston (Vice-Chairman, Transportation Committee, Canadian Chamber of Commerce): I agree with Mr. Tobin. As is so often the case, when you are writing it yourself you know what you are talking about and it is clear, but I agree it is somewhat confusing. Essentially, what we are saying is yes; if you are going to allow prices to move downward, then you should be prepared to allow them to move upward.

Mr. Tobin: Has the chamber undertaken any analysis that would indicate in your mind whether or not in an unfettered regulatory system or deregulated system, you would expect that prices would rise, decrease, remain the same? Do you have any expectation with regard to prices?

Mr. Ludwick: We have not conducted any analysis on the topic. However, our indication from watching the American scene has been that in certain markets—the very high-density markets—prices have declined due to much more competition. In some other markets, the people are now paying what it costs to fly or now costs to move a pound of freight. Occasionally, it is more. Fortunately, however, there are options for people to escape some of those higher costs in a deregulated environment, small shippers and so on, that many of them are not aware of.

For example, there are freight forwarders and consolidators, shippers' agents, etc. who can use their bargaining power to negotiate with railways and motor carriers, etc. to buy freight space at volume wholesale rates and then sell it back to smaller shippers at a better rate than they could have obtained themselves. I believe our chamber would hope that people would become more aware of what some of their alternatives are, and perhaps our problem becomes one of education.

[Traduction]

par beaucoup de gens, y compris notre conseil d'administration de 47 personnes qui viennent de toutes les régions du pays, y compris le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et chacune des 10 provinces.

Cette association que nous représentons a les intérêts des Canadiens à coeur avant tout. Effectivement, comme nous sommes une association commerciale, nous voulons créer de la richesse. C'est très important d'avoir une bonne législation sur les transports pour parvenir à cette fin. Mais lorsque certaines régions méritent des soins particuliers, il faut les leur donner. C'est au gouvernement d'en décider, mais pas forcément en demandant aux compagnies de transport de compenser les pertes. Au contraire, adoptons d'autres politiques, annonçons quels sont les coûts, pour que les Canadiens sachent exactement ce qu'ils paient.

M. Benjamin: Monsieur, je tiens à vous dire que vous ne sauriez même pas faire la différence entre le devant et l'arrière d'un wagon.

Le président: Non, non. Nous sommes là pour entendre les opinions des témoins. Nous avons...

M. Benjamin: Eh bien, je vous ai donné mon opinion.

M. W. Johnston (vice-président, Comité des transports, Chambre de commerce du Canada): Je suis d'accord avec M. Tobin. Le plus souvent, lorsqu'on écrit un texte soi-même on sait de quoi on parle et les idées sont claires, mais je conviens avec vous que ce texte peut porter à confusion. Notre réponse est essentiellement affirmative: si vous permettez aux prix de baisser vous devez accepter qu'ils montent.

M. Tobin: La Chambre a-t-elle entrepris des analyses qui, à votre avis, démontreraient, que l'on peut s'attendre dans un système non réglementé ou déréglementé, que les prix augmentent, baissent, ou demeurent au même niveau? Qu'attendez-vous au niveau des prix?

M. Ludwick: Nous n'avons pas étudié ce sujet. Cependant, nous avons observé qu'aux États-Unis, sur certains marchés de très haute densité, les prix ont baissé à la suite d'une forte intensification de la concurrence. Sur certains autres marchés, les gens paient l'équivalent du coût de transport aérien, et parfois plus, par livre de fret. Cependant, il existe heureusement d'autres solutions pour éviter certains de ces coûts élevés dans un milieu déréglementé, comme le recours aux petits expéditeurs, solutions que beaucoup de personnes ne connaissent pas.

Il existe, par exemple, des maisons d'expédition et des groupements de fret, des agents d'expédition, qui peuvent se servir de leur pouvoir de négociation pour négocier avec des chemins de fer et des transporteurs routiers, l'achat de l'espace de fret à des tarifs de gros, qu'ils revendent par la suite pour un meilleur tarif à de petits expéditeurs qui n'auraient pas pu l'obtenir eux-mêmes. Notre Chambre de commerce espère que les gens seront mis au courant de ces possibilités. Il se peut que l'information soit notre problème.

[Text]

Mr. Tobin: I would just indicate to you that both Mr. Carty of CP Air and Mr. Taylor of Air Canada appearing before this committee have indicated that in their judgment, air prices have pretty well bottomed out and the benefits of deregulation, so far as prices are concerned, are by and large now with us. In general prices across the board we should not expect further dramatic decreases, perhaps in some kind of special packages or deals which might be put together.

• 1600

I want to ask the chamber if they are familiar with the position taken by the provincial governments at the First Ministers' Conference in St. John's about six weeks ago. We were told by Premier Richard Hatfield, who appeared before us in Halifax, that it would be reiterated during the course of some of the discussions this past week. It said transportation would be recognized as a key tool in regional development. A request by the Premiers that this principle be up front in the new national transportation act flowing out of this exercise was unanimously passed.

Having said that, I want to ask you first of all whether you have any trouble with the premier's position. Then I would ask a supplementary question, Mr. Chairman.

Mr. Ludwick: I think our comments towards cross-subsidization would perhaps apply a little bit here. We do not really believe transportation should be used as the device or the scapegoat for making companies' or individual's needs viable. If you wish to subsidize somebody, subsidize them directly. If you wish to subsidize one industry, give it a grant. Do not make it pay artificially low freight rates because it happens to be in a funny location.

Mr. Benjamin: So it is funny out there, is it?

Mr. Ludwick: Sorry. Pardon me, I should have used the word remote.

Mr. Tobin: If I understand you correctly, you say the chamber would not be opposed, under some definition yet to be arrived at, to communities' being designated as requiring certain essential and basic minimum services, or once that designation had been made, to the government's providing the necessary funds to ensure minimum levels of transportation or to a bidding process being set up—or whatever the case might be—for transportation companies to bid on providing that service. You would not be opposed to that concept at all, would you?

Mr. Ludwick: I believe the Minister's proposals for such communities are acceptable to us.

Mr. Tobin: The Minister's proposals for such communities are very unclear. I do not know what proposals you are talking about.

Mr. Ludwick: The proposal that a tender system would be held to find a carrier who could provide, for example, a service which is to be withdrawn or a service which is required which cannot make its own way economically.

[Translation]

M. Tobin: Sachez que M. Carty de CP Air et M. Taylor d'Air Canada ont déclaré lorsqu'ils ont comparu devant ce Comité, que les tarifs aériens avaient atteint selon eux leur plus bas niveau et que nous bénéficions déjà des avantages de la déréglementation, sur le plan des prix. De façon générale, nous ne devons pas nous attendre à ce que les prix chutent encore radicalement, à moins qu'il ne s'agisse d'une entente ou d'une offre spéciale.

Je voudrais savoir si la Chambre de commerce est au courant de la position adoptée par les gouvernements provinciaux lors de la conférence des premiers ministres à St-Jean il y a environ six semaines. Le Premier ministre Richard Hatfield, qui a comparu devant nous à Halifax, nous a indiqué que cette position serait de nouveau présentée lors des discussions cette semaine. Le transport devait être reconnu comme un élément principal du développement régional. On a adopté à l'unanimité une demande des premiers ministres, à savoir que ce principe soit introduit dans la future Loi nationale sur les transports.

Cela dit, je veux vous demander tout d'abord si vous appuyez la position du Premier ministre. J'aurai ensuite une question supplémentaire à poser, monsieur le président.

M. Ludwick: Je crois que nos commentaires sur l'inter-financement sonneraient justes dans ce cas. Nous ne croyons pas vraiment que le transport devrait servir à justifier les besoins des sociétés ou des particuliers. Si vous voulez subventionner quelqu'un, subventionnez-le directement. Si vous voulez subventionner une industrie, accordez-lui une subvention. Ne lui faites pas payer des tarifs de fret artificiellement bas parce qu'elle est située au diable.

M. Benjamin: Au diable?

M. Ludwick: Excusez-moi, j'aurais dû dire dans un endroit reculé.

M. Tobin: Si je vous comprends bien, vous dites que la Chambre de commerce ne s'opposerait pas à ce que, selon une définition qui reste à établir, on désigne les localités qui nécessitent un minimum de services. Vous ne verriez pas non plus d'inconvénients à ce que, une fois cette désignation faite, le gouvernement accorde les fonds nécessaires pour assurer un minimum de services de transport, ou qu'il ait recours à un processus quelconque, qu'il s'agisse d'appel d'offres ou autres, afin que les compagnies de transport puissent se proposer d'assurer le service. Vous n'auriez pas d'objection à cette façon de procéder, n'est-ce pas?

M. Ludwick: Je crois que les propositions du ministre pour ces localités me conviennent.

M. Tobin: Les propositions du ministre dans le cas de ces localités sont très vagues. Je ne sais pas de quelles propositions il s'agit.

M. Ludwick: Il s'agit d'établir une procédure d'adjudication pour trouver un transporteur qui fournirait, par exemple, un service qu'on veut éliminer ou un service indispensable mais non rentable.

[Texte]

Mr. Tobin: The problem is the kinds of communities where the Minister might designate that as being a necessity are probably radically different from those I, or others—the Premiers—might designate that as being a necessity and my list is probably much longer than his.

Thank you very much, Mr. Chairman. I do not share Mr. Benjamin's view about the Canadian Chamber of Commerce.

Mr. Benjamin: No, you would be covering your ass.

Mr. Tobin: No, I am not covering my ass. You would be happy to know three Chambers of Commerce from my own riding—one in Corner Brook, one in Deer Lake and one in Stephenville . . .

Mr. Benjamin: Do not agree with you.

Mr. Tobin:—all appeared before our committee in Halifax, and you are right, Mr. Benjamin, they do not quite agree with your submission although they are great free enterprisers—tremendous free enterprisers. They like CN, but they like competition, so they want us to subsidize a private carrier to compete against a subsidized CN. I am not being facetious.

Let me just ask you this: It seems to me in a country as large as Canada there is a cost to pay—and this has nothing to do with government enterprise versus private enterprise; it has to do with sovereignty to some extent, especially in the north.

Some cost has to be borne to ensure that no matter where they live, people have a sense of being Canadian citizens—have an ability to move goods and themselves around this country in a reasonable manner. Would the chamber object in principle to a piece of legislation reflecting that philosophy? It would not be in the exact terms of the premier's memo, promotion, but in some other terms which would define certain regions of this country or certain communities and which would guarantee them certain basic levels of service. Would you see that as a problem in terms of the position you take in *Freedom to Move*?

• 1605

Mr. Hamel: In response to that, Mr. Chairman, I might say that there are, I think, as high a percentage of patriots in the Canadian Chamber of Commerce as there are in any other associations in this country.

Mr. Tobin: And I have never cast doubt on it.

Mr. Hamel: Pardon?

Mr. Tobin: And I have not doubted that.

Mr. Hamel: No, you have not.

Mr. Tobin: Good.

Mr. Hamel: I am just emphasizing that. I think what we would like to see in transportation policy and what we have

[Traduction]

M. Tobin: Le problème est que les localités que le ministre pourrait désigner comme exigeant un service essentiel seraient sans doute radicalement différent de celles que moi, ou d'autres—les premiers ministres—nous pourrions désigner, et ma liste est sans doute beaucoup plus longue que la sienne.

Merci beaucoup, monsieur le président, je ne suis pas du même avis que M. Benjamin à propos de la Chambre de commerce du Canada.

M. Benjamin: Non, vous essayez sans doute de vous protéger.

M. Tobin: Non, je n'essaie pas de me protéger, vous seriez heureux d'apprendre que trois Chambres de commerce de ma propre circonscription—à Corner Brook, à Deer Lake et à Stephenville . . .

M. Benjamin: Ne sont pas d'accord avec vous.

M. Tobin: Elles ont toutes comparu devant notre Comité à Halifax, et vous avez raison de dire, monsieur Benjamin, qu'elles ne partagent pas entièrement votre avis bien qu'elles croient fermement à la libre entreprise. Elles aiment le CN, mais elles aiment aussi la concurrence, et elles veulent donc que nous subventionnions un transporteur privé qui ferait concurrence au CN subventionné. Ce n'est pas une plaisanterie.

Permettez-moi de vous poser la question suivante: il me semble que dans un pays aussi vaste que le Canada, nous devons assumer certains coûts—et ceci n'a rien à voir avec la question de l'entreprise publique par opposition à l'entreprise privée; ceci a trait plutôt à la souveraineté, en particulier dans le Nord.

Certains coûts doivent être assumés pour que tous les habitants, quel que soit l'endroit où ils demeurent, aient le sentiment d'être citoyens canadiens—qu'ils puissent transporter des marchandises ou qu'ils puissent voyager à travers ce pays sans trop de difficulté. La Chambre de commerce aurait-elle une objection de principe contre une loi qui refléterait ce point de vue? Elle ne reprendrait pas les termes exacts du Premier ministre mais elle définirait certaines régions du pays ou certaines localités et leur garantirait l'indispensable service de base. Cela serait-il contraire à la position que vous adoptez dans *Aller sans entraves*.

M. Hamel: En réponse à cela, monsieur le président, je dirai qu'il doit y avoir un pourcentage de patriotes aussi élevé à la Chambre de commerce du Canada que dans n'importe quelle autre association du pays.

M. Tobin: Je n'en ai jamais douté.

M. Hamel: Pardon?

M. Tobin: Je n'en ai jamais douté.

M. Hamel: Non, c'est vrai.

M. Tobin: Bien.

M. Hamel: Je ne fais qu'insister sur ce point. Dans le cas de la politique des transports, et nous l'avons dit dans notre

[Text]

said in our brief—it is consistent with all of the positions we take on issues of this kind—is that we want the minimum amount of government intervention and the maximum amount of free market system at work. We believe the free market system is the way to provide the most efficient and least cost transportation systems. Now, that is the principle.

However, we recognize that in a country like ours you are going to have, on the periphery of a principle like that, requirements to make some adjustments. All we say is that they are different policies . . . We have broadened out our discussion today into issues that I would call social issues, and we need other legislation. In a country as wealthy as ours there is no doubt that we can look after those situations.

But I think the basic, the majority of transportation issues, as your colleague so well referred to, are in the major markets, the major population areas and so on. Now, that is where most of the transportation takes place, for obvious reasons; that is where most of the money is spent; that is where most of the obligations are; that is where most of the savings and efficiencies can come from. Let us develop a broadly based transportation policy that is as competitive and as low cost and as safe as possible.

There will be other legislation, and maybe we will appear before you on that, that will look after the social issues that have to do with remote communities; that have to do perhaps with sovereignty issues and so on. I think they need to be handled in a different way than through a basic transportation policy.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have one last comment.

First of all, I thank you for your answers to my questions. But what I am hearing from you is that you are suggesting to us that if public duties have to be imposed or if cost is imposed, that it be done in separate legislation other than the new National Transportation Act. In other words, we should have a level playing field in so far as transportation is concerned across this country. Am I understanding you correctly?

Mr. Hamel: As a minimum we would certainly like to see that set aside and up front, so that all Canadians see the cost of that and see the benefit of it, that they realize what we are doing. This is better than having it buried inside corporations or transferring costs and cross-subsidization and so on. That is the main thrust of that particular chapter in our brief.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I think we have some others to listen to today.

I have no real quarrel with the chamber's brief, in particular their remarks on cross-subsidization. I think under the circumstances I will step down and allow someone else to question them.

[Translation]

mémoire—cela correspond à toutes les positions que nous avons adoptées là-dessus—nous voulons un minimum d'intervention gouvernementale et un marché aussi libre que possible. Nous sommes d'avis que la libre concurrence permet d'avoir des réseaux de transport les plus efficaces et les moins coûteux. C'est le principe que nous préconisons.

Cependant, nous admettons que dans un pays comme le nôtre certaines conditions exigent des ajustements, et ce principe ne pourra pas être suivi à la lettre. Nous disons seulement qu'il y a des politiques différentes . . . Nous avons élargi le débat aujourd'hui pour englober des questions d'ordre social, et nous avons besoin d'autres mesures législatives. Dans un pays aussi riche que le nôtre, nous pouvons très bien en tenir compte.

Néanmoins, je crois que la plupart des questions essentielles en matière de transport, comme l'a si bien dit votre collègue, sont liées aux marchés importants, aux régions les plus peuplées. C'est là que la plupart du transport se fait, pour des raisons évidentes; c'est là que la plupart de l'argent est dépensé; c'est là où se trouve la plus grande part des obligations; c'est de là que découle le plus d'économies et où le rendement est le plus élevé. Essayons de mettre au point une politique globale des transports qui soit aussi compétitive, aussi rentable et aussi sûre que possible.

Il y aura d'autres mesures législatives, et peut-être comparaitrons-nous à cette occasion, qui porteront sur les questions sociales et qui touchent les localités éloignées; qui se rattachent peut-être aux questions de souveraineté et ainsi de suite. Je crois que nous devons les aborder d'une autre façon que par le truchement d'une politique de base sur les transports.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai un dernier commentaire.

Tout d'abord, je vous remercie de vos réponses à mes questions. Cependant, vous semblez nous suggérer que si l'on doit nous imposer des obligations publiques ou des coûts quelconques, cela devra relever d'une loi autre que la nouvelle loi nationale sur les transports. En d'autres termes, nous devrions être sur le même pied d'égalité dans le domaine des transports à travers le pays. Vous ai-je bien compris?

M. Hamel: Nous souhaiterions au moins que cela soit présenté ainsi pour que tous les Canadiens puissent être mis au courant des coûts et des avantages, et qu'ils soient conscients de ce nous faisons. Cela vaut mieux que de l'enterrer dans des sociétés, de transférer les coûts ou de passer par l'interfinancement. C'est le thème principal de ce chapitre de notre mémoire.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Tobin.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, je crois que nous avons d'autres témoins à entendre aujourd'hui.

Je n'ai pas d'objections particulières à formuler à l'égard du mémoire de la Chambre de commerce, en particulier sur ses commentaires à propos de l'interfinancement. Je crois que

[Texte]

[Traduction]

[Traduction]

[Texte]

The Chairman: The only other person I see is Mr. Suluk.

Mr. Suluk: I have a very brief question, Mr. Chairman.

I think there has been very few, very oblique references to sovereignty during the time I have participated in this committee. I am wondering if those comments relate to the \$500 million which Canadians will be paying for a Polar Class 8 icebreaker, how exactly that fits in.

In reference to discussions regarding the north, for example, how do you see the issue of sovereignty or some other issue coming in, and what reference does it have to transportation? With regard to this discussion, there has been limited reference to sovereignty. Could you tell me how you view this and other references to remote areas? Perhaps if you presented me with a clearer picture I would be able to come up with a specific question.

Mr. Hamel: Mr. Chairman, I guess the only response we could give at this time is that we have limited ourselves in our discussion to this particular brief. This brief is a proposed policy by the Minister of Transport concerning *Freedom to Move*. We are really not prepared to broaden the discussion to include such areas as sovereignty at this time.

• 1610

The Chairman: I must say I do not understand . . .

Mr. Suluk: In what reference did you mention sovereignty?

The Chairman: The word 'sovereignty' came up in the exchange of questions, Mr. Suluk, and I am not sure who mentioned it first. I think it was part of an answer, but it may have been part of a question too. It is good question but not in terms of *Freedom to Move*. Mr. Hamel is correct. The service to the north is a different thing and your question was . . .

Mr. Suluk: I asked it because . . .

The Chairman: He answered it.

Mr. Suluk: I thought perhaps there had been muted discussions about how much the north is already getting in terms of an icebreaker and yet it really does not belong to the northern people at all. They do not use the Northwest Passage for any commercial purposes. Only the nation as a whole has arguments with other countries in relation to that.

The Chairman: I understand your concern, Mr. Suluk, but I agree with Mr. Hamel that in terms of *Freedom to Move*, the question is not even in a grey area. It is for another committee. I think they gave some evidence before that committee in the summer, I am not sure.

Do you have any other question on . . . ? He sort of answered your earlier question on the remote areas, in terms of the general question that Mr. Tobin put forward and as I

dans ces conditions je vais céder mon tour et permettre à quelqu'un d'autre de leur poser des questions.

Le président: La seule autre personne que je vois est M. Suluk.

M. Suluk: J'ai une question très brève, monsieur le président.

On a très rarement fait allusion de façon détournée à la souveraineté depuis que je siège sur ce Comité. Je me demande si ces remarques portent sur les 500 millions de dollars que les Canadiens devront défrayer pour le brise-glace polaire de catégorie 8.

Pour en revenir à la discussion à propos du nord, par exemple, quel est votre point de vue sur la souveraineté et les autres questions qui s'y rattachent, et quels sont les liens avec le transport? On a très peu parlé de souveraineté dans le cadre de cette discussion. Pouvez-vous me dire quelle est votre opinion sur la question des régions éloignées? Si vous pouviez me brosser un tableau plus précis, je pourrais peut-être formuler une question précise.

M. Hamel: Monsieur le président, je crois que la seule réponse que nous pouvons donner en ce moment et que nous avons limité notre discussion à ce mémoire particulier. Il s'agit là d'un projet de politique annoncé par le ministre des Transports et intitulé *Aller sans entraves*. Nous ne pouvons vraiment pas élargir la discussion pour aborder des sujets comme la souveraineté.

Le président: Je dois dire que je ne comprends pas . . .

M. Suluk: À propos de quoi a-t-il été question de souveraineté?

Le président: Le terme «souveraineté» a été utilisé au cours de la période de questions. Je crois que c'était dans une réponse mais c'était peut-être aussi dans la question. C'est un sujet intéressant mais pas à propos d'*Aller sans entraves*. M. Hamel a raison. Le service dans le Nord est quelque chose de différent et votre question . . .

M. Suluk: Je l'ai posée car . . .

Le président: Il y a répondu.

M. Suluk: Je pensais qu'il y avait peut-être eu certaines discussions muettes sur ce que reçoit déjà le Nord avec un brise-glace alors que rien ne semble appartenir à la population du Nord. Ce passage n'est jamais utilisé à des fins commerciales. Ce n'est que le pays pris dans son ensemble qui discute de cela avec d'autres pays.

Le président: Je vous comprends bien, monsieur Suluk mais je conviens avec M. Hamel que pour ce qui est d'*Aller sans entraves* cela n'a vraiment rien à voir. C'est une question qui intéresse un autre comité et je crois que celui-ci a déjà entendu certains témoignages à cet effet au cours de l'été. Je n'en suis toutefois pas sûr.

Avez-vous d'autres questions sur . . . ? Il vous a à peu près répondu à propos des régions isolées, si j'ai bien compris la réponse donnée à la question générale posée par M. Tobin.

[Text]

understood the answer. In areas of remote distance and where there is a public interest duty to provide transportation service and goods, any subsidy should be up front and clearly defined. That is their opinion.

I am interested in page 6 in the brief. I do not quite understand this wording about the chamber's comments about the railway tracks. You mention that:

We look forward to commenting on the criteria for exercising government authority in this regard

That was in regard to the shared useage of railway tracks. Is it your plan to comment on the criteria or are you waiting for the Minister to put it in legislation?

Mr. Aspin: We are waiting for the Minister to put it in legislation because it is so complex and undetermined at this time.

The Chairman: Good.

Mr. Benjamin: I want to say that I know you are all very competent, capable people and that there is nothing personal about this. I take it the chamber is opposed to monopolies and concentration in the transportation industry. Is that a correct assumption on my part?

Mr. Aspin: No.

Mr. Benjamin: You are not opposed to monopolies.

Mr. Aspin: Would you rephrase your question then, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Are you or are you not opposed to monopolies and concentrations in transportation in Canada?

Mr. Aspin: We are opposed to them.

Mr. Benjamin: With what has been happening since deregulation in the air industry in Canada, are you opposed the takeover of EPA and the prospective takeover of Nordair by CP Air? Are you opposed to the agreement by Air Canada and PWA to absorb part of Air Ontario?

Mr. Hamel: We do not comment on individual business deals in the private sector. We feel those deals are best handled by the individuals involved and we let them answer the questions about their business dealings.

Mr. Benjamin: Do you not object then to any kind of concentration as a logical result of the deregulation that is occurring in Canada right now, whether it is with airlines or trucking industries? That is just left to the free and open market. As the airlines say themselves, it will not bring any significant reduction in fares and will bring about reduced services in isolated areas. That does not concern the chamber.

• 1615

Mr. Hamel: Mr. Chairman, we are concerned with everything that has to do with business in this country and transport-

[Translation]

Dans les régions isolées où le service de transport devient un service d'utilité publique, toute subvention devrait être clairement désignée comme telle. C'est l'avis qui a été émis.

À propos de la page 6 du mémoire, je ne comprends pas exactement ce qui est dit sur les commentaires de la Chambre au sujet des voies ferrées. Vous dites

Nous espérons pouvoir faire des commentaires sur les critères selon lesquels le gouvernement pourra exercer certains pouvoirs à cet égard

Il s'agissait de l'utilisation conjointe des voies ferrées. Avez-vous l'intention de faire des commentaires sur les critères ou attendez-vous que le ministre les présente sous forme de projet de loi?

M. Aspin: Nous attendons que le ministre présente un projet de loi car tout est pour le moment très complexe et trop peu précis.

Le président: Bien.

M. Benjamin: Je sais que vous êtes tous des gens très compétents et très capables mais je suppose que la Chambre s'oppose aux monopoles et à la concentration de l'industrie des transports. Est-ce bien cela?

M. Aspin: Non.

M. Benjamin: Vous ne vous opposez pas aux monopoles?

M. Aspin: Pourriez-vous reformuler votre question, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Vous opposez-vous ou non aux monopoles et aux concentrations dans le secteur des transports au Canada?

M. Aspin: Oui, nous nous y opposons.

M. Benjamin: Avec ce qui s'est passé dans l'industrie aéronautique au Canada depuis la déréglementation, vous opposez-vous à la prise de contrôle d'EPA et au projet de prise de contrôle de Nordair par CP Air? Vous opposez-vous à l'entente entre Air Canada et PWA en vue d'absorber une partie d'Air Ontario?

M. Hamel: Nous ne faisons pas de commentaires sur les transactions individuelles dans le secteur privé. Nous estimons qu'il appartient aux personnes concernées de répondre à ce genre de questions.

M. Benjamin: Ne voyez-vous donc pas d'objections à toute forme de concentration qui résulterait logiquement de la déréglementation que l'on constate à l'heure actuelle au Canada, qu'il s'agisse des compagnies aériennes ou des transports routiers? Tout cela est en fait laissé aux forces du marché. Comme le disaient même les compagnies aériennes, cela n'amènera pas de diminution sensible des tarifs mais ne manquera pas de réduire les services dans les régions isolées. Cela n'inquiète pas la Chambre.

M. Hamel: Monsieur le président, nous nous soucions de tout ce qui touche les affaires au Canada et les transports sont

[Texte]

tation is a very, very important element, so I must respond to your question to say that we are very interested with the development and evolution of the whole transportation scene. As far as deregulation is concerned, we believe it will lead to greater efficiencies in the transportation market . . .

Mr. Benjamin: For whom?

Mr. Hamel: . . . which will lead to greater efficiencies in the transportation market, which will lead to greater wealth for all Canadians. Now this may lead to transportation companies merging in some cases—and we talk about that in our brief—which will make them able to compete better on a global scale, in competition with international transportation companies.

As we indicated, we believe as a country we are moving towards internationalization of our trading patterns and therefore, we will have to compete on a worldwide scale. That may lead to some mergers, to some joint ventures between transportation companies. We believe that will happen when market forces cause it to happen, which will lead to greater efficiencies. I guess we are saying we would like to see the market have the greatest freedom to move in the transportation business, as it does in other areas of our economy.

Mr. Benjamin: That happened under regulated agencies, too.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hamel. I want to thank you and the members of your delegation for appearing today with your brief which, as I said earlier, is and does become part of our record, along with the exchanges we have had. Thank you very, very much for appearing today.

I would like to call the next witness with no further ado; the Canadian Shippers' Council. I understand appearing on its behalf is Mr. Hall, its chairman. I think he is in the room, and if he is, could he take the table and identify those appearing with him. We have your brief which has been circulated and it is relatively short. In a big brief, I usually ask to give the highlights; this may be just as quick for you to go through it.

I welcome Mr. Hall, and if you could identify those taking the table with you. You also have a very august looking group; august in the sense of awesome. Fine, Mr. Hall, if you could identify those with you. As I say, we have your brief and it is very brief and you may want to refer to it directly before we get into questions. Take it away.

Mr. A.H. Hall (Chairman, Canadian Shippers' Council): Thank you, Mr. Chairman. We appreciate this opportunity of appearing before you and I would like to introduce those colleagues of mine at this table. First of all, my name is Allan Hall and I am Chairman of the Canadian Shippers' Council. I represent the Canadian Manufacturers' Association on the council, and my full time occupation is Distribution Manager of Ford Glass Limited.

This is Mr. Gerry Bennett, Vice Chairman of the Canadian Shippers' Council, and Chairman of the Council's West Coast

[Traduction]

extrêmement importants si bien que je dois vous répondre que nous nous intéressons beaucoup au développement et à l'évolution de tout le secteur des transports. Pour ce qui de la déréglementation, nous estimons que cela rendra le marché des transports beaucoup plus rentable . . .

M. Benjamin: Pour qui?

M. Hamel: . . . ce qui enrichira tous les Canadiens. Peut-être que cela amènera certaines compagnies de transport à fusionner—nous en parlons dans notre mémoire—afin de devenir plus compétitives face aux autres compagnies de transport internationales.

Nous réitérons qu'à notre avis, notre pays doit internationaliser son commerce et que nous devons ainsi faire face à la concurrence internationale. Cela occasionnera peut-être certaines fusions, certaines co-participation. Nous estimons que ce sera provoqué par les forces du marché et que tout le système en deviendra plus rentable. Nous aimerions ainsi que le marché puisse fonctionner avec un minimum d'entraves dans le secteur des transports comme dans les autres secteurs de l'économie.

M. Benjamin: C'était également possible avec la réglementation.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hamel. Je vous remercie ainsi que les membres de votre délégation d'être venus aujourd'hui et de nous avoir présenté ce mémoire, qui, je le répète, fait partie intégrante de nos délibérations, tout comme les échanges que nous avons eues. Merci infiniment de votre témoignage.

J'invite maintenant les prochains témoins à s'approcher. Je crois que c'est le président de ce Conseil, M. Hall qui est ici. Il doit être dans la salle et je l'invite donc à venir s'asseoir à la table et à nous présenter ceux qui comparaissent avec lui. Nous avons reçu votre mémoire qui a été distribué et qui est relativement bref. Lorsque les mémoires sont plus longs, je demande habituellement aux témoins de nous en présenter simplement les grandes lignes. Dans votre cas, vous aurez peut-être aussi vite fait de nous le lire.

Bienvenue, monsieur Hall. Pourriez-vous nous présenter les gens qui vous accompagnent. Quelle auguste délégation, auguste au sens d'impressionnante. Monsieur Hall, je vous serais reconnaissant de nous présenter tout le monde. Je vous répète que nous avons votre mémoire entre les mains et comme il est très bref, vous pourrez peut-être nous le lire rapidement avant que nous ne passions aux questions. Allez-y.

M. A.H. Hall (Président, Canadian Shippers' Council): Merci, monsieur le président. Nous vous remercions de cette occasion de comparaître devant vous. Je vais tout d'abord vous présenter mes collègues. Tout d'abord, je m'appelle Allan Hall et je suis président du *Canadian Shippers' Council*. Je représente au sein du Conseil l'Association des manufacturiers canadiens et mon poste à plein temps est celui de directeur de la distribution de Ford Glass Limited.

Voici maintenant M. Gerry Bennett, vice-président du Canadian Shippers' Council et président du Comité de la

[Text]

Committee. His full time occupation is Vice-President of Transportation of the Council of Forest Industries of British Columbia. Mr. Robert Yarnell, Chairman of the Canadian Shippers' Council Conference Liaison Committee is representing the Canadian Mining Association on the council. His full time occupation is Manager of Traffic Department, Inco Limited.

Next is Mr. Don Chisholm, a Council Director at Large, and his full time occupation is Traffic Manager of Courtaulds (Canada) Inc. Last is our secretary, Mr. Jim Moore, Secretary of the Canadian Shippers' Council and also representing the Canadian Export Association.

Mr. Benjamin: I think we saw one of your members in Vancouver. The man we saw out in Vancouver was Mr. Bennett of COFI.

• 1620

Mr. Hall: Mr. Chairman, I would like to read through this and paraphrase it as I go because I think we have covered the main points.

First of all, as I said earlier, we wish to thank you for this opportunity to present our views:

The Canadian Shippers' Council is comprised of individual shippers and shippers' associations. Collectively, we are responsible for most of Canada's international trade. We have attached to this a membership list. If you refer to that, on page 3, you will note that we cover the majority of the larger associations representing export and import trade in Canada.

Our estimate of the amount of export trade we represent is approximately 95%. We represent the shippers' interest primarily with respect to ocean transportation.

The council was formed by shippers' associations and our major goal has the objective of providing a counterweight to the power inherent in the ocean conference cartel shipping system. Our mandate deals primarily with conditions of carriage, general rate increases, surcharges and quality of services provided by liner shipping.

On a responsive basis, the council becomes involved where there is a shared concern among shippers but where, by virtue of the cartel structure of conferences, individual shippers or groups of shippers have had their concerns ignored. Unfortunately, experience has shown that conferences feel they can impose their will over shippers whenever they feel they have achieved a dominant position. We do not, as a council, intervene in individual rate negotiations between the conferences and the shippers. The council was established as an alternative to government regulation of conferences.

You will appreciate, therefore, that the primary concern of the council is with that section of *Freedom to Move* which deals with the Shipping Conferences Exemption Act. We will not be commenting on the other sections of *Freedom to Move* about which you have already heard from many of our constituent members.

[Translation]

Côte-ouest du Conseil. Il est d'autre part à plein temps vice-président des transports du Council of Forest Industries de la Colombie-Britannique. M. Robert Yarnell, président du Comité de liaison avec les conférences du *Canadian Shippers' Council*, représente au sein du Conseil l'Association canadienne des Mines. Son poste à plein temps est directeur du service des transports d'*Inco Limited*.

Nous avons ensuite M. Don Chisholm, administrateur chargé de mission du Conseil dont le poste à plein est directeur des transports de Courtaulds (Canada) Inc.. Enfin, notre secrétaire, M. Jim Moore qui représente également l'Association canadienne des exportateurs.

M. Benjamin: Je crois que nous avons vu l'un de vos membres à Vancouver. Il s'agissait de M. Bennett de COFI.

M. Hall: Monsieur le président, j'aimerais en effet lire ceci et faire quelques commentaires au fur et à mesure car je crois que les principaux points sont ainsi couverts.

Tout d'abord, comme je le disais tout à l'heure, nous vous remercions de nous avoir invité à présenter notre point de vue.

Le Canadian Shippers' Council regroupe des expéditeurs et des Associations d'expéditeurs. Ensemble, nous sommes responsables de presque tout le commerce international du Canada. Nous avons annexé une liste de membres. Elle se trouve à la page 3 et vous y constaterez que nous couvrons la majorité des grandes associations représentant les exportateurs et les importateurs canadiens.

Nous pensons représenter environ 95 p. 100 des exportations canadiennes. Nous représentons essentiellement les intérêts des expéditeurs pour ce qui est des transports par mer.

Le Conseil a été constitué par des Associations d'expéditeurs et notre objectif principal est d'offrir un contre-poids à la puissance inhérente du cartel des conférences maritimes. Notre mandat porte essentiellement sur les conditions de transport, les majorités tarifaires générales, les frais complémentaires et la qualité des services fournis par les transporteurs maritimes.

Le Conseil intervient lorsqu'il y a entre expéditeurs un souci commun et que du fait de la structure de cartel des conférences, les expéditeurs ou groupes d'expéditeurs n'ont pu se faire entendre. Malheureusement, l'expérience a démontré que les conférences estiment pouvoir imposer leur volonté aux expéditeurs chaque fois qu'elles ont l'impression d'avoir atteint une opposition dominante. Notre Conseil n'intervient pas dans les négociations individuelles de tarifs entre les conférences maritimes et les expéditeurs. Il a été constitué comme solution de rechange à la réglementation gouvernementale des conférences maritimes.

Vous comprendrez ainsi que le souci premier du Conseil porte sur le chapitre de «Aller sans entraves» qui traite de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Nous ne ferons pas de commentaires sur les autres chapitres du Livre blanc car vous avez déjà dû beaucoup en entendre parler.

[Texte]

We appreciate this timely appearance and opportunity to appear before you because we understand that the Shipping Conferences Exemption Act is presently in the writing stage and that it is hoped that it will appear on the floor of the House sometime this month.

Our reaction to the Shipping Conferences Exemptions Act proposals in *Freedom to Move* is extremely positive in that it takes into account many of the points we have previously made to government. The council has argued that if legislation in Canada permits conference cartels to operate, it is essential that legislation also provide for countervailing powers for shippers or the views of the consumers of conference services will continue to be too often ignored by some conferences. The first line of defence for shippers should be competition, not regulation. We have therefore urged that new SCEA legislation be introduced which encourages competition both within and without conferences and to avoid measures which make it harder for competitors to enter into lines of trades. We have made recommendations in this regard and are extremely pleased to see that many of the key recommendations we have made are contained in the measures proposed. We therefore strongly support the following:

the introduction of legislative provisions which will prohibit conference carriers from requiring shippers to transport 100% of their cargo under loyalty contracts;

legislation permitting shippers to negotiate confidential service contracts with individual—and I stress “individual”—conference members;

legislation requiring conferences to allow the right of independent action by members on rates or levels of service.

We also endorse measures that will prohibit the conferences—as opposed to individual member lines—from negotiating the inland portion of a multi-modal conference rate with non-ocean carriers.

• 1625

Implementation of these measures will go some way to meet the needs of Canadian users of ocean liner shipping; will introduce needed compatibility with the U.S.A. Shipping Act of 1984; and will place the onus for the negotiation of shipping terms and conditions where it belongs—namely between shippers and carriers, with minimum need for regulatory or other counterweights to legalize conferences.

However, there are growing fears among shippers at this time that the powerful conference shipping cartels may be having some success in advocating measures which would maintain the balance of negotiating power in their favour, curtailing the kind of competition envisaged in *Freedom to Move*.

[Traduction]

Nous sommes satisfaits de pouvoir donner notre avis maintenant car il semble que l'on rédige actuellement la Loi dérogatoire et qu'elle sera présentée d'ici peu à la Chambre des Communes.

Nous estimons que les propositions faites dans «*Aller sans entraves*» à propos de cette Loi tiennent bien compte de nombre des points de vue que nous avons soumis à d'autres occasions au gouvernement. Le Conseil a en effet déclaré que si la Loi canadienne permettait d'opérer au cartel des conférences maritimes, il était essentiel que cette Loi prévoit également des pouvoirs compensatoires pour les expéditeurs si l'on ne voulait pas que le point de vue des consommateurs des services de ces conférences maritimes ne soient pas trop souvent négligé par ces dernières. La première ligne de défense des expéditeurs doit être la concurrence et non pas la réglementation. Nous avons ainsi préconisé que la nouvelle Loi dérogatoire sur les conférences maritimes encourage la concurrence au sein et à l'extérieur des conférences et évite des mesures qui empêchent les concurrents de diversifier leurs activités. Nous avons présenté des recommandations à cet égard et sommes extrêmement satisfaits de voir que nombre d'entre elles ont été adoptées. Nous sommes donc tout à fait favorable à ce qui suit:

l'introduction de disposition législative qui empêche les transporteurs des conférences d'exiger des expéditeurs de transporter 100 p. 100 de leurs cargaisons dans le cadre de contrats de fidélité;

des dispositions qui permettent aux expéditeurs de négocier des contrats de services confidentiels avec des membres—et j'insiste sur membres—des conférences;

des dispositions exigeant que les conférences reconnaissent à leurs membres le droit de décider indépendamment de leurs tarifs ou de leurs niveaux de service.

Nous endossons également les mesures qui empêcheront les conférences—et non pas les membres individuels—de négocier l'élément de transport intérieur d'un tarif de conférence multi-modal avec des transporteurs non-maritimes.

La mise en oeuvre de ces mesures répondra en partie aux besoins des clients canadiens des compagnies de transport maritimes; assurera la compatibilité nécessaire avec la Loi américaine de 1984 sur les transports maritimes; fera retomber la responsabilité des négociations des termes et conditions de transport sur ceux à qui elle revient—entre les expéditeurs et les transporteurs, avec un minimum de réglementation et sans qu'il soit besoin de beaucoup d'autre contrepois pour légaliser les conférences.

Toutefois, les expéditeurs s'inquiètent actuellement de plus en plus du fait que les puissants cartels de conférences maritimes puissent réussir à préconiser des mesures qui leur laisseraient l'avantage dans les négociations et limiteraient le genre de concurrence envisagée dans *Aller sans entraves*.

[Text]

We believe strongly that any emasculation of the specific proposals and the thrust of *Freedom to Move* in respect to the Shipping Conferences Exemption Act will result in the continuation of a situation which permits conferences to exploit their market power.

Having made conferences legal with changes in the ocean shipping environment, more shippers are querying whether this is even desirable. It is essential that government provide shippers with countervailing powers, or the view of shippers will continue to be largely ignored. The SCEA proposals in *Freedom to Move*, if carried forward without offsetting provisions, will achieve the most effective and desirable of all countervailing forces—namely competition on price as well as service.

We urge the committee to endorse this view and to keep a wary eye open for legislation which might include additional provisions undermining competition for Canadian export and import cargoes.

In my last paragraph, Mr. Chairman, we refer to a number of council position papers. On second thoughts on this we have withheld distributing these, however should you wish them to be distributed, we will be glad to do so. We felt that probably more papers at this stage would just be cumbersome for you. But we are quite prepared to table them, if you so desire. Thank you.

The Chairman: Mr. Hall, I want to thank you very much for your very short and succinct brief which does not leave very much ambiguity in where you stand. I must say I do compliment you also for not loading us down with more paper, which is a rather heavy burden that we have right now—to carry the briefs and even to get the briefs all together. I think perhaps that will become more relevant when we see the Shipping Conferences Exemption Act, and whatever committee—I guess it will be the Legislative committee.

We have this two-tier structure now in committee—Standing committees hear issues and problems and make a report, and then the Minister, of course, can do what he wants with the report and he prepares legislation. When the legislation gets second reading, it is referred to a Legislative committee, of which many members of this Standing Committee on Transport would switch over to the Legislative committee.

I will not get into that any further. There is quite a lot of interesting discussion amongst members as to how this new procedure is working. The Shipping Conferences Exemption Act is a perfect example and there will be an opportunity then, I would think, for further briefs—if the legislation is not borne out by your optimism and does have features in it which really concern you.

In terms of *Freedom to Move* and the philosophy there, I have your point. I just do not know . . . I know Mr. Tobin has stepped down. Mr. Benjamin, do you have some questions?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman; I was wondering, gentlemen, if what you are referring to in essence is that shippers in Canada—what you are saying to us is they are victims of

[Translation]

Nous sommes fermement d'avis que tout allègement des propositions précises et de la portée de *Aller sans entraves* à propos de la Loi dérogatoire aboutira au maintien d'une situation qui permet aux conférences d'exploiter le pouvoir dont elles disposent sur le marché.

Les conférences maritimes étant devenues légales suite à certaines modifications législatives, beaucoup d'expéditeurs se demandent si cela est même souhaitable. Il est essentiel que le gouvernement consente aux expéditeurs des pouvoirs compensatoires si l'on ne veut pas que leur point de vue soit continuellement négligé. Les propositions visant la Loi dérogatoire dans *Aller sans entraves*, représenteront, telles quelles, si elles ne sont pas assorties d'autres mesures, le contrepoids le plus efficace et le plus souhaitable possible—à savoir la concurrence sur les prix et les services.

Nous invitons instamment le Comité à endosser ce point de vue et à veiller à ce que le projet de loi n'inclut pas d'autres dispositions qui limiteraient la concurrence pour l'importation et l'exportation de marchandises canadiennes.

Au dernier paragraphe, nous faisons allusion à un certain nombre de documents émanant du conseil. Après y avoir réfléchi, nous avons décidé de ne pas vous les soumettre mais si vous les souhaitez, nous nous ferons un plaisir de les distribuer. Nous avons pensé que vous n'aviez probablement pas envie de vous encombrer davantage de papiers. Nous sommes toutefois tout à fait disposés à vous les remettre, si vous les souhaitez. Merci.

Le président: Monsieur Hall, je vous remercie infiniment de ce mémoire très bref qui expose aussi nettement que succinctement votre position. Je vous félicite d'autre part de ne pas vouloir nous encombrer de plus de papiers car nous en avons évidemment déjà beaucoup. Peut-être que cela nous sera par contre plus utile lorsque nous étudierons le projet de loi, même si je ne sais pas exactement quel comité s'en chargera. Probablement le comité législatif.

Nous avons maintenant une structure de comité à deux niveaux: les comités permanents font enquête et soumettent un rapport et le ministre peut alors faire ce qu'il souhaite de ce rapport en préparant un projet de loi. Lorsque le projet de loi a été adopté en deuxième lecture, il est renvoyé à un comité législatif, dont seront membres beaucoup de membres du Comité permanent des transports.

Je ne vous donnerai pas d'autres détails là-dessus et je dois dire que les députés discutent déjà beaucoup entre eux des avantages et des inconvénients de ce système. La loi dérogatoire sur les conférences maritimes est un excellent exemple et je crois qu'il sera alors possible de soumettre d'autres mémoires si le projet de loi ne rend pas justice à votre optimisme et contient des éléments qui vous causent du souci.

Pour ce qui est de *Aller sans entrave* et de ce que vous en pensez, c'est bien clair. Je ne sais pas . . . Je vois que M. Tobin décline. Monsieur Benjamin, avez-vous des questions?

M. Benjamin: Nous dites-vous, messieurs, qu'en fait les expéditeurs au Canada sont victimes des conférences maritimes internationales où le Canada ne compte vraiment pas

[Texte]

international shipping conferences, in which Canada is of little or no account. We do not have a merchant marine worthy of the name. So are you saying to us that the international conferences have some kind of . . . well, even infringing on our sovereignty . . . influence on what your members have to do in terms of dealing with them?

Do you want Canada, by itself, to prohibit international shipping conferences from—how do you say it?—requiring shippers to transport 100% of their cargo under loyalty contracts or the right of independence, if there was a Canadian carrier? Because, we cannot legislate on foreign carriers, except when they land in Canadian waters; the right of independent action by members on rates or levels of service—oh, I beg your pardon—permitting shippers to negotiate confidential service contracts with individual conference members. I find difficulty in reconciling all three of those items together. There seems to be a conflict in what you are saying.

• 1630

Mr. Hall: If I might back up a little, Mr. Benjamin. Under the present legislation, the Shipping Conferences Exemption Act of 1979, which is now in its second year of extension—it expired on March 31, 1984, and was extended to March, 1985, and now again until March, 1986—this legislation presently exempts the shipping conferences from the Combines Investigation Act and the Criminal Code, and permits them to operate legally in Canada. Therefore, when a Canadian shipper wishes to export, he has a choice: He can either use the conference system—foreign-owned conference vessels, as most shipping lines are owned. You go to the conference, or find an independent line.

The conferences control the majority of the shipping lines which operate in and out of Canada. An example of how much they control, at this stage, would be a new conference which has grown across the Pacific, called the Trans-Pacific West-bound Rate Agreement, which had 19 shipping lines and now is down to 17. On the North Atlantic, there are six-member lines. They probably carry 70% to 80% of the traffic across the North Atlantic. There are six small independent operators, the Russians and the Poles included, but the majority of the shipments across oceans, from and to Canada, are carried by conference lines. As I said, these conferences are permitted to operate under the Shipping Conferences Exemption Act, with fairly wide latitude. It is this latitude which, we are recommending strongly, should be curtailed.

Prior to the termination of the Act of 1979, coming up in 1984 and sometime in 1982, a survey of Canadian shippers across the country was made to ask the question: Are they in

[Traduction]

beaucoup. Nous n'avons pas de marine marchande digne de ce nom. Nous dites-vous alors que les conférences internationales, en quelque sorte, enfreignent notre souveraineté . . . dictent plus ou moins à vos membres ce qu'ils doivent faire?

Voulez-vous que le Canada empêche les conférences maritimes internationales d'exiger—je ne sais plus exactement ce que vous disiez—que les expéditeurs transportent 100 p. 100 de leur cargaison aux termes de contrats de fidélité et consentent une certaine indépendance aux transporteurs canadiens? C'est parce que nous ne pouvons légiférer les déplacements des transporteurs étrangers, sauf lorsqu'ils pénètrent les eaux canadiennes; le droit pour nos membres pour prendre des mesures indépendantes en ce qui concerne les tarifs et les niveaux de services—je vous demande pardon—permettent aux expéditeurs de négocier des contrats de services confidentiels avec les membres d'une conférence maritime à titre individuel. J'ai de la difficulté à concilier ces trois points, puisqu'ils semblent contradictoires.

M. Hall: Monsieur Benjamin, permettez-moi de revenir en arrière. En vertu de la loi actuelle, c'est-à-dire la loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, qui en est actuellement à sa deuxième année de prorogation—elle est venue à échéance le 31 mars 1984 et a été prorogée d'abord jusqu'en mars 1985, puis jusqu'en mars 1986—les conférences maritimes sont actuellement exemptes de l'application de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions et de l'application du code criminel, ce qui leur permet de fonctionner légalement au Canada. Par conséquent, lorsqu'un expéditeur canadien désire exporter, il peut, soit avoir recours au système des conférences—c'est-à-dire à des vaisseaux de conférences étrangers, étant donné que la plupart des lignes d'expéditions sont étrangères, soit se trouver une ligne indépendante.

Les conférences contrôlent la plus grande partie des lignes d'expéditions qui fonctionnent au Canada et à partir de notre pays. Pour vous expliquer à quel point elles ont la haute main sur le domaine, je vous citerai l'exemple d'une nouvelle conférence qui s'est développée dans le pacifique et appelée l'Accord sur les tarifs trans-pacifiques vers l'Ouest, qui regroupait dix-neuf lignes d'expéditions, mais n'en regroupe plus que dix-sept. Dans le nord de l'Atlantique, il existe six lignes membres de la conférence qui transportent probablement 70 à 80 p. cent de toutes les marchandises à travers l'Atlantique du nord. Il existe néanmoins six petits exploitants indépendants, dont des exploitants russes et polonais, mais la majorité des cargaisons qui traversent l'océan, à partir du Canada et vers le Canada, sont transportées par des lignes maritimes membres de la conférence. Je répète que ces conférences ont beaucoup de latitude en vertu de la loi dérogatoire sur les conférences maritimes. C'est cette latitude que nous recommandons fermement de restreindre.

Avant l'extinction de la loi de 1979, extinction qui devait survenir d'abord en 1984 et qui doit maintenant survenir en 1986, un sondage avait demandé aux expéditeurs canadiens du

[Text]

favour of the continuance of the conference system or against it? The majority of Canadian shippers were in favour of continuing the conference system; in that, besides fixing prices it gives regular service. Actions by conferences since that time—particularly the actions of the North Atlantic conferences in August of 1982, whereby, without warning, they imposed a 24% rate increase across the North Atlantic—caused the credibility of the Canadian shipper toward the conferences to be severely challenged. If such a survey were taken today, we are confident that this percentage would be drastically reduced. We are still not recommending that Canada be the lone country of the world that outlaws conferences. It would be foolhardy on our part. We could probably lose a lot of opportunities for foreign lines to service Canada. In our estimation, Canada could not go it alone against the rest of the world. Conferences are extra-territorial. You are quite correct that, on the high seas, they are foreign controlled, but Canada needs shipping.

We have always opposed the deep-sea fleet. Because, with our geographical extremities, the volumes and the various markets that Canada needs to serve—both from and to; from two coasts—and with the limited volumes that Canada has to offer, in our opinion, a deep-sea fleet would not be viable.

• 1635

However, one of the problems is that—and if I may address the three specific points on the top of page 2—under the present legislation, all conferences require shippers to commit 100% of their cargo in order to enjoy conference rates.

We are recommending that be prohibited, and *Freedom to Move* has picked up this recommendation. Our reasons are that it inhibits the opportunity of the exporter to try innovative ventures with a new independent line, or it inhibits the opportunity for a potential exporter to . . .

Mr. Benjamin: What you are saying is the present situation is such that if the conference is offering lower rates, you are still required to deal with them.

Mr. Hall: That is right. The conference will offer two rates. It offers a regular rate and a conference rate. In order to get the conference rate you must sign the conference agreement.

The Chairman: All your business.

Mr. Hall: All your business—100%.

The Chairman: It is called a cartel.

Mr. Benjamin: It is called a cartel.

[Translation]

pays s'ils étaient favorables au maintien du système de conférences ou non. La majorité des expéditeurs canadiens étaient d'accord avec le maintien des conférences parce que celles-ci, outre qu'elles fixaient les prix, offraient un service régulier. Mais les mesures prises par certaines conférences depuis ce sondage—particulièrement les mesures prises par les conférences de l'Atlantique du nord en août 1982, mesures par lesquelles elles ont imposé sans préavis une augmentation de 24 p. cent dans les tarifs à travers l'Atlantique du nord—ont beaucoup nui à la crédibilité des conférences et ont fait baissé leur cote auprès des expéditeurs canadiens. Si l'on devait reprendre ce sondage aujourd'hui, nous sommes sûrs que le nombre d'expéditeurs satisfaits serait considérablement réduit. Mais nous ne sommes pas prêts de recommander au Canada d'être le seul pays du monde à refuser de participer aux conférences, ce qui serait tout à fait téméraire de notre part. Nous y perdriions sans doute beaucoup d'occasions de voir des lignes étrangères desservir le Canada. À notre avis, inutile de songer que le Canada pourrait faire front seul contre le reste du monde. Les conférences sont des regroupements extra-territoriaux. Le Canada a besoin d'une marine marchande, même si celle-ci est contrôlée par des intérêts étrangers en haute mer, comme vous le dites à juste titre.

Nous avons toujours été contre la notion d'une flotte de haute mer, à cause de l'immensité de notre géographie, des volumes de marchandises qu'il faut transporter et des divers marchés que le Canada doit desservir à partir de ses deux côtes; étant donné le faible volume de marchandises que le Canada peut offrir en contrepartie, nous sommes d'avis qu'une flotte de haute mer ne serait pas rentable.

Permettez-moi de revenir aux trois points que nous avons énumérés au haut de notre page 2: l'un des problèmes que pose la Loi actuelle, c'est que les conférences peuvent exiger de leurs expéditeurs membres qu'ils s'engagent à transporter la totalité de leurs marchandises en vertu de contrat de clientèle, afin de pouvoir profiter des tarifs de conférence.

Nous recommandons l'abrogation de cette exigence, et *Aller sans entraves* le recommande aussi. En effet, cette imposition empêche l'exportateur de se lancer dans des entreprises innovatrices de façon indépendante avec une nouvelle ligne, et empêche des exportateurs éventuels de . . .

M. Benjamin: Dites-vous qu'en vertu de la Loi actuelle, vous êtes obligés de faire affaire avec une conférence, même si celle-ci vous offre des tarifs moins élevés.

M. Hall: C'est exact. En fait, la conférence vous offre deux tarifs, le tarif régulier et le tarif de conférence. Or, il vous est nécessaire de signer un contrat avec la conférence pour pouvoir jouir du tarif de conférence.

Le président: Cela vous engage à y transporter la totalité de vos marchandises.

M. Hall: Oui, 100 p. 100 de nos marchandises.

Le président: C'est ce qu'on appelle un cartel.

M. Benjamin: En effet, c'est un cartel.

[Texte]

The Chairman: Mr. Forrestall, I think Mr. Benjamin, as the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, would have some useful comment to make on your brief. He was muttering under his breath in an affirmative way at some of the points you made about what might be in the legislation. He is much more familiar with it than any of us here are.

Mr. Benjamin: I have not finished.

The Chairman: Fine. One question more.

Mr. Benjamin: Well, the gentlemen . . .

The Chairman: He is finished.

Mr. Benjamin: —has taken up all my time with his answer, but I appreciated his answer.

Mr. Hall: Sorry.

The Chairman: That is part of the total time, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On the legislation . . .

The Chairman: This legislation is not before us now. This is why I really am trying to move this thing along.

Mr. Benjamin: No, but your organization supports legislation permitting shippers to negotiate confidential service contracts with individual conference members.

Mr. Hall: That is right.

Mr. Benjamin: I presume that includes independent shippers who are not part of a conference.

Mr. Hall: No, actually as far as your . . .

Mr. Benjamin: What you are inviting is some kind of a rate war in order to break a cartel.

Mr. Hall: Just permit me to refer to the Shipping Conferences Exemption Act. The independent carriers do not fall under—and do not need—the protection of the Shipping Conferences Exemption Act.

Mr. Benjamin: But number 2 does not go with number 1, then. You cannot have independent carriers all around all the time.

Mr. Hall: I think that . . .

Mr. Benjamin: I am having difficulty reconciling those three items. I do not see how it will work.

Mr. Hall: First of all, if a shipper wished to present 100% of his business to a carrier, that is his privilege. He may wish to do this to negotiate a service contract to get his best deal. What we are against in the first item is the requirement of the conference that if you wish to deal with them you must give them 100%. We are suggesting something less, so this carrier has the opportunity to go to an independent shipper or carrier at any time, if he so desires.

[Traduction]

Le président: Monsieur Benjamin, le secrétaire parlementaire du Ministre des Transports, M. Forrestall, voudrait sans doute commenter le mémoire. D'ailleurs, il semblait opiner à ce que vous proposiez d'inclure au projet de loi. En outre, il s'y connaît beaucoup plus que nous tous.

M. Benjamin: Mais je n'ai pas fini.

Le président: Bien. Posez votre dernière question.

M. Benjamin: Mais le témoin . . .

Le président: Il a terminé.

M. Benjamin: . . . a répondu si longuement qu'il ne me reste plus de temps; mais sa réponse m'a satisfait.

M. Hall: Je suis désolé.

Le président: J'ai fait le décompte du temps qu'il vous reste.

M. Benjamin: Au sujet du projet de loi . . .

Le président: Mais ce n'est pas le projet de loi que nous étudions actuellement. Voilà pourquoi j'essaie de faire avancer notre discussion.

M. Benjamin: Peut-être pas, mais l'organisme qui témoigne appuie tout projet de loi qui permettrait aux expéditeurs de négocier des marchés confidentiels de services avec les membres d'une conférence à titre individuel.

M. Hall: C'est exact.

M. Benjamin: Je suppose que cela inclut des expéditeurs indépendants n'appartenant pas à une conférence maritime.

M. Hall: Non, car en ce qui concerne . . .

M. Benjamin: Mais vous ouvrez la porte à une guerre des tarifs afin de pouvoir briser le cartel.

M. Hall: Laissez-moi revenir à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Les transporteurs indépendants n'ont pas besoin de la protection qu'offre la loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

M. Benjamin: Dans ce cas, votre deuxième recommandation ne concorde pas avec la première. Il n'est pas possible d'avoir uniquement des transporteurs indépendants.

M. Hall: Je pense que . . .

M. Benjamin: J'ai de la difficulté à concilier ces trois recommandations. Je ne vois pas comment ça peut marcher.

M. Hall: Tout d'abord, si un expéditeur veut réserver 100 p. 100 de sa marchandise à un seul transporteur, c'est son privilège. Il peut vouloir le faire afin de négocier un marché de services qui lui offre les meilleurs taux. Ce à quoi nous nous opposons, dans le premier point, c'est l'obligation pour un expéditeur de réserver la totalité de ses cargaisons à des transporteurs membres de la conférence, contre le seul privilège de faire affaire avec la conférence. Nous voulons que cette obligation soit réduite, pour que le transporteur ait la possibilité de faire affaire de temps en temps avec des expéditeurs indépendants, s'ils le désirent.

[Text]

Mr. Benjamin: So you would go back to the agreed charges of the railroads. You could not have more than 75% of the business.

Mr. Hall: That is right. Something of that nature. Even the agreed charges allowed 85%, and you were still allowed to handle 15% outside of that agreed charge.

Mr. Benjamin: And mess around for a better rate.

Mr. Hall: That is right.

Mr. Benjamin: Fine. Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall, would you make a comment please to explain perhaps business along . . .

Mr. Forrestall: He treads perhaps where he should not. As the chairman had heard me, I just wanted to observe that I do not think you will be disappointed in SCEA. The legislation is prepared. It will be in front of us sometime this month and I hope it will be dealt with before the House adjourns for Christmas.

Could I ask you just how big a mover of goods and products we have to be before people like myself can begin to think out loud in this country, not about building a Canadian merchant marine, but about removing the obstacles already there? How big do we have to be?

• 1640

The Chairman: I am not surprised at the question, in view of the comment from Mr. Hall.

Mr. Forrestall: I had undertaken to remain silent, as is the wont of parliamentary secretaries, but I could not resist it. I do not expect an answer.

The Chairman: They are thinking.

Mr. G.E. Bennett (Vice-Chairman, Canadian Shippers' Council): I do not think it is a matter of size, I think it is a matter of what is going to happen to the economic backbone of this nation—the exports. I think you all agree that this is the backbone of our country and anything that has the slightest chance of inhibiting that strong element of our economy should be discounted. There is not just a slight chance but a very great chance that it is going to impact very adversely on the exports of this country.

Mr. Forrestall: You will understand if I do not share that concern. I do not share it because it has not been founded. The debate is 15 years old now, almost 20 years old. It seems to me that if you go down the track that suggests that we should build a Canadian merchant marine, it should be subsidized, we should be looking at cargo reservations and all of the other things, it would throw fear into anybody's heart. It would throw fear into mine.

On the other hand, if you go down the other track, the one that suggests that it is not the business of the Government of Canada to establish a Canadian merchant marine or a greater

[Translation]

M. Benjamin: Mais, dans ce cas-là, vous accepteriez de revenir au système des taxes convenues des chemins de fer. On ne pourrait donc pas exiger d'avoir plus de 75 p. 100 de tous les contrats.

M. Hall: Cela pourrait être en effet quelque chose comme cela. Mais même avec les taxes convenues, vous n'étiez obligé de leur réserver que 85 p. 100 de vos contrats, ce qui vous permettait d'agir de façon indépendante pour les autres 15 p. 100 de vos contrats.

M. Benjamin: Et d'aller à gauche et à droite pour essayer de trouver de meilleurs taux.

M. Hall: C'est exact.

M. Benjamin: Bien. Merci.

Le président: Monsieur Forrestall, seriez-vous prêt à nous expliquer . . .

M. Forrestall: Le député parle peut-être de choses qu'il ne connaît pas. Comme le président l'a si bien dit, je voulais tout simplement remarquer que la nouvelle LDCM ne vous décevra sans doute pas. Le projet de loi est déjà prêt; il sera sans doute déposé au cours du mois, et j'espère qu'il aura été adopté avant l'ajournement de Noël.

Faut-il vraiment que le Canada devienne un gros expéditeur de biens et marchandises avant de pouvoir songer—comme je le fais moi-même—non pas à bâtir sa propre marine marchande, mais uniquement songer à supprimer les obstacles qui existent déjà? Faut-il être vraiment un gros transporteur?

Le président: La question ne me surprend pas, étant donné les observations de M. Hall.

M. Forrestall: Je voulais rester silencieux, comme c'est l'habitude chez les secrétaires parlementaires, mais je n'ai pas pu résister. Je ne m'attend pas à ce que l'on me réponde.

Le président: Les témoins réfléchissent.

M. G.E. Bennett (vice-président, Canadian Shippers' Council): Cela n'a rien à voir avec le volume de marchandises transporté mais plutôt tout à voir avec les exportations qui sont le fer de lance économique de notre pays. Je pense que vous êtes tous d'accord avec cela; par conséquent, tout ce qui pourrait le moins empêcher l'épanouissement de cet élément de notre économie devrait être supprimé. Or, il y a de fortes chances que cela puisse nuire à nos exportations.

M. Forrestall: Vous comprendrez que je ne partage pas vos inquiétudes, parce qu'elles ne sont pas fondées. Le débat remonte à 15, et même à 20 ans. Si vous, vous êtes d'avis que nous devrions bâtir une marine marchande canadienne et qu'elle devrait être subventionnée, il nous faudrait alors songer à réserver un certain pourcentage des cargaisons, entre autres choses, ce qui peut en effet en inquiéter beaucoup, et notamment moi-même.

D'autre part, si vous êtes au contraire d'avis qu'il ne revient pas au gouvernement du Canada de monter une marine marchande canadienne ni d'accentuer la présence de navires

[Texte]

presence offshore—Mr. Benjamin and I disagree, but I do not think it is—I think it is our responsibility to remove the impediments that now stand in the way of that happening and allow the private sector, where they find targets of opportunity acceptable to them, their shareholders and their board of directors, to be allowed to pursue them. We maintain these artificial barriers that make it very very difficult.

As you well know, we now have 86 substantial Canadian ships, vessels, operating offshore under Canadian flags. Why can we not go that other route?

Mr. Bennett: Mr. Forrestall, since 1949, the year in which the Canadian fleet was dismantled, I think there have been about 15 separate studies, the latest one being the task force on deep sea shipping. Without exception, each one of them has confirmed that the Canadian fleet could not be viable.

I think the most comprehensive study was just completed by the task force. The Canadian Shippers' Council was represented before that group by the exporters' coalition who was really drawing attention to the potential damage that can be done to Canada's exports.

Canada is well served by the international market. It is the freest enterprises there is.

The Chairman: We are going to have this before us in another committee, and some of the members are going to be on that committee.

Mr. Ellis, you indicated that you wanted to ask a question.

Mr. Ellis: I am a little confused. I am not knowledgeable when it comes to the Canadian Shippers' Council. Am I correct in assuming you deal only with maritime shipping, or do you deal with shipping on rail, by truck and so on?

Mr. Hall: Although the Canadian Shippers' Council has that ability in its overall mandate, it concentrates on marine shipping.

Mr. Ellis: Thank you.

Mr. Skelly: Do any of the Canadian forest industries own vessels that carry their product to the market?

Mr. Bennett: I do not think any of them own vessels. I know that they have a lot of vessels on long-term charter.

Mr. Skelly: I wonder if you might be able to give us an indication of the kinds of threats to Canadian export that you indicated to Mr. Forrestall would exist. If we had a Canadian merchant fleet, what kinds of threats do you perceive?

• 1645

Mr. Bennett: If we have terminated our discussion on *Freedom to Move*, I guess I do not mind . . .

[Traduction]

canadiens en haute mer—ce sur quoi M. Benjamin et moi-même sommes en désaccord—il me semble qu'il revient au Parlement de supprimer les obstacles qui vous empêchent de nous orienter en ce sens et qui empêchent les actionnaires et les conseils d'administration du secteur privé, dans la mesure où ils acceptent ces propositions, de parvenir à cet objectif. En maintenant ces obstacles artificiels, nous leur rendent la tâche très difficile.

Vous savez bien qu'il y a actuellement 86 vaisseaux battant pavillon canadien qui transportent des marchandises en mer. Pourquoi ne pas choisir une autre orientation?

M. Bennett: Monsieur Forrestall, depuis l'année au cours de laquelle la flotte canadienne a été démantelée, c'est à dire depuis 1949, il y a eu environ quelque 15 études menées séparément, dont la dernière portait sur l'expédition de marchandises en haute mer. Chacune de ces études a confirmé sans exception qu'une flotte canadienne ne pourrait jamais être rentable.

Je pense que c'est le groupe d'étude sur l'expédition maritime en haute mer qui a publié l'étude la plus exhaustive. D'ailleurs, notre conseil y était représenté par la coalition des exportateurs qui a clairement expliqué à quel point cela pourrait être préjudiciable aux exportations canadiennes.

Le Canada est très bien servi par le marché international qui représente l'une des entreprises les plus libres qui soit.

Le président: Nous en reparlerons dans le cadre d'un autre comité auquel siègeront certains des députés qui sont ici.

Monsieur Ellis, vous vouliez poser une question?

M. Ellis: Je suis un peu confus. Je ne connais pas très bien le *Canadian Shippers Council*. Ai-je raison de croire que vous vous occupez uniquement du transport maritime des marchandises, ou est-ce que vous vous occupez également de l'expédition de marchandises par chemin de fer ou par camion entre autres?

M. Hall: Notre conseil a pour mandat de s'occuper de tous les modes d'expédition, mais il se concentre particulièrement sur l'expédition des marchandises par voie maritime.

M. Ellis: Merci.

M. Skelly: Les industries forestières canadiennes possèdent-elles leurs propres vaisseaux pour transporter leurs produits vers les marchés qu'elles desservent?

M. Bennett: Je pense qu'aucune d'entre elles ne possède ses propres bateaux. Mais je sais cependant qu'elles en nolisent beaucoup à long terme.

M. Skelly: Pourriez-vous nous dire quelles sont les menaces aux exportations canadiennes que cette proposition pourraient entraîner, comme vous l'avez dit à M. Forrestall? Quelles sont les menaces que pourraient entraîner la présence d'une flotte marchande canadienne?

M. Bennett: Si nous ne discutons plus de *Aller sans entraves*, je suis prêt à . . .

[Text]

The Chairman: I guess we have. That is why I want to get on to the next witness.

Mr. Benjamin: No, they opened up the subject.

The Chairman: It is a good question, but let us make the answer short, because we are going back to *Freedom to Move*. You raised the question. I knew when Mr. Hall mentioned the deep-sea fleet that we were going to have a question on it, but it is out of the brief. Another committee is going to deal with it later on.

Mr. Bennett: If I may just draw a very brief illustration. Right now, shipping around the world has 33% of its tonnage tied up. I am one Canadian who is very happy that there are no Canadian ships in this 33%.

The Chairman: We are going to get this back, fellows. You are going to have lots of time when this act comes before the proper committee.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have a brief comment, and then an even briefer question. First of all, gentlemen, I want to say thank you for coming and giving us your presentation. I, for one, do not have as much knowledge about the shippers' conferences, or cartels, as I would like to have. Therefore, I am not terribly comfortable asking questions about something I know very little about. I will tell you this, up front. However, having said that—and bearing in mind that we are engaged in an exercise that supposedly is going to, or should, generate more competition in the transportation industry—I would just tell you that I know my colleague, André Ouellet, is certainly much more knowledgeable and interested in this area.

At face value, I certainly endorse the three specific proposals you make to this committee to try, as much as is possible, to introduce an element of competition in a cartel system. Nevertheless, recognizing, at the same time, that the cartel, for all intents and purposes, is going to remain, and for international reasons will remain, with us for some time. It is really an international problem; not one that we can solve here. Having said that, you indicate on page 2 that:

... there are growing fears among shippers that the powerful conference shipping cartels may be having some success in advocating measures ...

That would discourage the government from proceeding with the kind of initiatives outlined in *Freedom to Move*.

You ask us to keep a wary eye on legislation that might include additional provisions undermining competition for Canadian export-import cargoes. I would want you to comment briefly on what are the grounds for these growing fears, I take it, in recent weeks, that have emerged. If you can be more specific, what ought we to keep our eyes open for, by way of legislative hooks, that may be contained in the proposed draft legislation coming forward? I ask that, again as someone who is a self-admitted innocent in the field of shippers' conferences.

[Translation]

Le président: Je suppose que nous n'en discutons plus, et c'est d'ailleurs pourquoi je voudrais passer au prochain témoin.

M. Benjamin: Ce sont les Néo-démocrates qui ont lancé le sujet.

Le président: C'est une bonne question, mais que l'on y réponde brièvement, puisque nous devons revenir à *Aller sans entraves*. Je savais bien, lorsque j'ai entendu M. Hall parler de la flotte de haute mer, que quelqu'un poserait une question, mais cela n'a rien à voir avec le mémoire. Cela doit relever d'un autre comité.

M. Bennett: Permettez-moi une brève illustration. À l'heure actuelle, pour ce qui est de l'expédition des marchandises par voie maritime, 33 p. 100 du tonnage mondial est réservé. En ce qui me concerne, je suis très heureux de savoir qu'aucun navire canadien ne fait partie de ce pourcentage.

Le président: Nous y reviendrons, messieurs. Vous aurez tout le temps voulu pour poser des questions, lorsque ce projet de loi sera à l'étude d'un autre comité.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai une petite observation, et une brève question à poser. Tout d'abord, messieurs, je vous remercie d'avoir comparu et de nous avoir présenté votre mémoire. En ce qui me concerne, je ne connais pas aussi bien que je le voudrais les conférences d'expéditeurs maritimes ni les cartels. Voilà pourquoi j'hésite à poser des questions. Mais je vous dirai directement ce que je pense. N'oublions pas, après tout, que l'exercice auquel nous nous livrons devrait permettre une concurrence encore plus vive dans l'industrie du transport; je suis sûr que mon collègue, André Ouellet, s'y connaît beaucoup mieux que moi et s'y intéresse encore plus.

A première vue, je souscris sans réserve aux trois propositions que vous avez émises devant le comité, visant à introduire, dans la mesure du possible, un élément de concurrence dans les cartels. Il faut néanmoins être prêt à reconnaître qu'à toutes fins pratiques, les cartels ne disparaîtront pas du jour au lendemain, pour toute sorte de raisons d'ordre international. Le problème est vraiment d'envergure internationale, et nous ne pouvons le résoudre ici. Cela dit, vous prétendez, à la page 2 de votre mémoire que:

... les expéditeurs craignent de plus en plus que les cartels d'expédition maritime issus de conférences puissantes puissent réussir à proposer des mesures ...

Est-ce que cela ne pourrait pas décourager notre gouvernement de lancer les initiatives proposées dans *Aller sans entraves*?

Vous nous demandez d'être très circonspects devant tout projet de loi qui pourrait inclure des dispositions supplémentaires qui mineraient la concurrence pour tous les cargos canadiens transportant de l'export-import. Pouvez-vous nous expliquer d'où proviennent ces craintes qui semblent faire surface depuis quelques semaines? Pouvez-vous être plus précis? Quels sont les pièges législatifs dont il faudrait se méfier et qui pourraient être proposés dans le projet de loi qui sera déposé bientôt? Je répète que je suis un véritable profane en ce qui concerne les conférences d'expéditeurs maritimes.

[Texte]

Mr. Hall: Thank you, Mr. Tobin. We appreciate the question, because it gives us the opportunity to air, publicly, the concerns that we have. Through our contacts—who we obviously cannot reveal—we have four specific items, which we understood may be being considered, each one of which would be changing, in our opinion, the thrust and the philosophy of *Freedom to Move*. The first is with respect to the question of confidential contracts. The proposed legislation on the bottom of page 44 in *Freedom to Move* says:

Shippers will be able to negotiate confidential service contracts with individual conference members.

It was our understanding, from our contact, that there was consideration that this be changed to permit the conferences to control these individual contracts.

Mr. Tobin: Versus individual members of the . . .

Mr. Hall: Versus individual members of the conferences.

Mr. Tobin: Okay.

Mr. Hall: The second item we have is on page 45 of *Freedom to Move* at the last paragraph, under the SCEA, which states:

Legislation will also include specific safeguards against conferences participating in the setting of multimodal (waterborne plus inland) rates. Only individual conference members will be allowed to negotiate with individual non-ocean carriers.

• 1650

Mr. Tobin: Again, not the entire . . .

Mr. Hall: Not the entire conference.

Mr. Tobin: Okay.

Mr. Hall: You see, it is our understanding that consideration is being given to having this changed to allow the conference to continue, as they do now, to negotiate these rates with the individual non-ocean carriers, say the railroads.

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Hall: Third item: Coming back to the first item with respect to freight forwarders. Although *Freedom to Move* does not refer to freight forwarders as such, it was our understanding that consideration is being given to prohibit freight forwarders from being able to negotiate confidential service contracts with individual conference members.

It is our concern that if such legislation were introduced, it would inhibit the opportunities of the small shipper who deals through the freight forwarder. The United States Shipping Act permits shippers' associations, which could possibly be interpreted to include freight forwarders, and we feel freight forwarders should not be prohibited from being able to negotiate.

[Traduction]

M. Hall: Merci, monsieur Tobin. Votre question nous permet d'exposer publiquement nos inquiétudes. Nos contacts—dont nous devons évidemment taire le nom—nous ont fait comprendre que quatre propositions pourraient être à l'étude; chacune d'entre elles pourrait changer, à notre avis, la portée et la philosophie de *Aller sans entraves*. La première proposition porte sur les marchés de services confidentiels. Au haut de la page 45 de *Aller sans entraves*, je peux lire ce qui suit:

Les autres expéditeurs pourront négocier des marchés confidentiels de services avec les membres d'une conférence maritime à titre individuel.

Nos contacts nous ont laissé entendre que l'on envisageait la possibilité de révoquer ces deux propositions pour permettre aux conférences de contrôler ces contrats individuels.

M. Tobin: Plutôt que de laisser les membres à titre individuel . . .

M. Hall: En effet, plutôt que de laisser cela entre les mains des membres de la conférence à titre individuel.

M. Tobin: Je vois.

M. Hall: Notre deuxième inquiétude a trait au dernier paragraphe du chapitre sur la LDCM, page 45 de *Aller sans entraves*:

La législation prévoira également des dispositions précises quant à l'établissement de taux de transports multimodal (transport maritime et terrestre). Seuls les membres des conférences à titre individuel seront autorisés à négocier des ententes avec les transporteurs autres que maritimes agissant également à leur propre compte.

M. Tobin: Encore une fois, ce n'est pas la totalité . . .

M. Hall: Ce n'est pas toute la conférence.

M. Tobin: Bien.

M. Hall: Vous comprenez, nous pensons qu'on envisage de modifier cette disposition pour permettre à la conférence de continuer, comme elle le fait actuellement, à négocier ces tarifs avec les transporteurs autres que maritimes, par exemple les chemins de fer.

M. Tobin: Oui.

M. Hall: Troisièmement: pour revenir à la première question au sujet des transporteurs de fret. Bien que le document *Aller sans entraves* ne parle pas spécifiquement des transporteurs de fret, nous avons cru comprendre qu'on envisageait d'interdire aux transporteurs de fret de négocier des contrats confidentiels avec les membres des conférences individuellement.

Si cette disposition était adoptée, nous craignons que cela ne restreigne les possibilités des petits expéditeurs qui traitent avec les transporteurs de fret. La loi américaine sur la navigation autorise les associations d'expéditeurs—et cela pourrait comprendre les transporteurs de fret—à négocier ce genre de chose, et nous ne pensons pas que les transporteurs de fret devraient en être empêchés.

[Text]

The fourth and last item was a question of a sunset clause. The present act has a sunset clause and the act preceding it had a sunset clause of five years. In a meeting with the ministry in March, we recommended that this five years, in view of rapid changes in the international ocean scene, such as the introduction and rise of around the world cargo carriers and severe concerns about some of the major carriers of the world, major shipping lines being in financial straits, that we will see in the next few years rapid change on the ocean scene.

We suggested that possibly a three-year act would be better, just for the concern that any legislation which may be introduced, if we are locked in for five years, it may be more loopholes can be found.

We understand that there is consideration being given to elimination of such a sunset clause, to leave an open act. We feel this would be disastrous. It would be like trying to change the Bank Act. Once it is in, it must be able to be changed and our only opportunity for change in the past has been to raise it at the time of review for revision of the act. So we would recommend strongly the continuation of a sunset clause.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me just say to the gentleman, I think it is very interesting and specific information you have given us and we will certainly undertake... I know my colleagues share an interest in keeping our eyes open and I would say to you by way of a word of friendly and free advice, do not hold your breath on seeing that legislation through the House before Christmas. I know that Mr. Forrestall speaks with the best of intentions, sincere heart and a dedicated mind. However...

Mr. Forrestall: If there is no stonewalling...

Mr. Tobin:—even a young rookie, like I...

Mr. Forrestall:—of the legislation...

Mr. Tobin:—knows unbridled optimism when I hear it.

Mr. Forrestall:—we will take care of the orderly government of this country.

The Chairman: Thanks very much, Mr. Tobin. That was an interesting question and an interesting response.

Mr. Hall, I want to thank you and your august group for appearing today. Let us hope that perhaps some of your fears are not realized in the potential bill that may be before, certainly some of us, in whatever form it takes in the legislative committee or standing committee when I know this will be gone into in further detail and perhaps a little longer than we have had the chance to do today, because we are really on the Shipping Conferences Exemption Act and you have been very ingenious in drawing our attention to your concerns about something that is so fundamental to you. Quite frankly, we have not stayed on the track of all the philosophy of *Freedom to Move* but you were in order because you mentioned confidential contracts and some other things.

I commend you on your ingenuity and your short and succinct points. Thank you.

[Translation]

Quatrièmement, c'est le dernier point, la clause de caducité. La loi actuelle contient une clause de caducité et la loi qui l'a précédée contenait une clause de cinq ans. Lors d'une réunion au Ministère en mars, nous avons recommandé de remplacer cette clause de cinq ans par une clause de trois ans. En effet, la situation évolue très rapidement sur la scène internationale, par exemple, l'introduction des gros cargos océaniques, et les difficultés financières qu'éprouveraient actuellement certaines grosses compagnies de navigation. D'ici quelques années le transport océanique va subir de gros changements.

Nous avons donc recommandé une loi de trois ans, car si nous faisons des prévisions sur cinq ans, cela donnera peut-être le temps de trouver un plus grand nombre d'échappatoires qu'on ne l'avait prévu.

Nous savons qu'on a envisagé de supprimer totalement cette clause de caducité, mais nous pensons que ce serait désastreux. C'est un peu comme si l'on essaie de changer la Loi sur les banques. Une fois qu'une mesure est adoptée, il faut pouvoir la changer, et la seule possibilité de le faire, jusqu'à présent, c'est au moment de la révision de la loi. Nous recommandons donc le maintien de la clause de caducité.

M. Tobin: Monsieur, vous venez de nous donner des informations très intéressantes et très précises et nous essaierons certainement... Je sais que mes collègues tiennent également à suivre cette situation de près mais si je peux me permettre de vous donner un conseil amical, n'espérez pas trop que ce projet de loi sera adopté d'ici Noël. Je sais que M. Forrestall parle avec les meilleures intentions du monde, une grande sincérité de coeur et un grand dévouement. Toutefois...

M. Forrestall: S'il n'y a pas d'obstruction...

M. Tobin: ... même un nouveau venu comme moi...

M. Forrestall: ... à la législation...

M. Tobin: ... reconnaît de l'optimisme débridé quand il en voit.

M. Forrestall: ... nous assurerons le gouvernement de ce pays dans l'ordre et le calme.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Une question très intéressante et une réponse très intéressante.

Monsieur Hall, je vous remercie ainsi que vos collègues pour avoir comparu aujourd'hui. Espérons que certaines de vos craintes ne se réaliseront pas; de toute façon, nous aurons l'occasion de revenir sur cette question lorsqu'elle sera à l'étude en comité législatif ou en comité permanent. Nous aurons peut-être alors l'occasion d'approfondir un peu plus cet aspect de la situation mais, pour l'instant, nous devons étudier la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes et c'est avec beaucoup d'ingéniosité que vous avez réussi à attirer notre attention sur vos préoccupations. Franchement, nous sommes sortis du sujet du document *Aller sans entraves*, mais comme vous avez eu l'esprit de parler des contrats confidentiels, c'était tout de même recevable.

Je vous félicite pour votre adresse, et également pour vos observations très succinctes. Merci.

[Texte]

We now have the next witnesses who has been waiting patiently. They are representatives of the Government of Alberta and appearing on behalf of the Government of Alberta is Mr. Clarence Roth, Deputy Minister of Planning and Services, Economic Development. Mr. Roth, if you could identify and introduce those appearing with you. I want to tell committee members, we have received a tremendous amount of material from the Government of Alberta in three very comprehensive briefs with a lot of statistical information and costing material that, frankly, in the experience of this chairman and with all the 170 briefs that we have received, is as valid and as complete as anything we have had. Mr. Roth, that will all be part of the record and will be assessed, and has been in part, for the briefs we have already received. You brought a new one today which I am going to read tonight, and we hope you will give us, in this case, an overview of those briefs so we can get into the questions.

• 1655

I certainly want to commend you for the work you and your staff have done in real statistical information. A lot of what we are dealing with here in the *Freedom to Move* is philosophy. Perhaps whatever we recommend is going to have to be tested by time, yet you have certainly put an awful lot of interesting figures before us in your material. I commend you for it, and I will ask you to introduce your compatriots and then give us an overview. After all, the Minister of Transport is from Alberta.

Mr. Clarence J. Roth (Deputy Minister, Planning and Services, Department of Economic Development, Government of Alberta): Mr. Chairman, thank you very much. With me today are Ray Bassett, the Senior Director of Transportation, Economic and Analysis, with the Alberta Department of Economic Development; and Garry Rosko, Director of Pricing Analysis with our Department of Economic Development. Both of these gentlemen are part of our Transportation Services Branch in our department.

As you indicated, Mr. Chairman, we had earlier submitted a brief to the committee which forms the October submission. That I will not refer to. I presume you have either read or had the opportunity to read; likely, you have read. We have brought an additional volume today which is some 37 pages, and you will notice that the only difference on the front is that it says 'supplemental' and that it says it is November 1985. I would like to speak to this. We will not go through all of it, but I will speak to it.

The other thing I should note is that, with that particular submission, there is also an executive summary that is a part of the Burden study work we have done. It is simply the summary of the information that was provided by the railways as confidential, and therefore, the remainder of the information in that the requirement of the railways. I was the guy who signed my life away to get that information; I guess that is the way to say it.

[Traduction]

Nos témoins suivants ont attendu patiemment. Ils représentent le gouvernement de l'Alberta et comparaissent au nom du gouvernement de l'Alberta. Nous avons M. Clarence Roth, sous-ministre au développement économique, planification et services. M. Roth, pouvez-vous nous présenter vos collègues? Je tiens à dire aux membres du Comité que nous avons reçu une énorme quantité de documents du gouvernement de l'Alberta, ces trois mémoires très exhaustifs qui contiennent beaucoup d'informations statistiques, beaucoup d'informations sur les coûts et, franchement, dans les 170 mémoires que nous avons reçus, nous n'avons rien trouvé de plus complet et de plus valable. Monsieur Roth, tout cela sera versé au dossier et évalué, et nous avons d'ailleurs commencé pour les mémoires déjà reçus. Vous en avez apporté un nouveau aujourd'hui, je vais le lire ce soir, et j'espère que pour l'instant vous allez nous donner une idée d'ensemble de ces documents pour que nous puissions vous poser des questions.

Je vous félicite pour le travail que vous avez accompli avec votre personnel, vous avez recueilli des informations statistiques solides. Ce document, *Aller sans entraves*, évolue souvent dans le domaine de la philosophie. Ce que nous recommandons subira probablement l'épreuve du temps, mais vous avez inclus dans vos documents énormément de chiffres intéressants. Je vous en félicite et je vous demande maintenant de nous présenter vos compatriotes et de nous donner une idée de la teneur de votre intervention. Après tout, le ministre des Transports est albertain.

M. Clarence J. Roth (sous-ministre, Planification et services, ministère du Développement économique, gouvernement de l'Alberta): Monsieur le président, merci beaucoup. Je suis accompagné de Ray Bassett, directeur principal du Service des transports et de l'analyse économique du ministère du Développement économique de l'Alberta; Garry Rosko, directeur de l'analyse des prix au ministère du Développement économique. Tous deux font partie de la direction des Services de transport de notre ministère.

Comme vous l'avez dit, monsieur le président, nous avons déjà soumis un mémoire au Comité, c'était notre intervention d'octobre. Je n'ai pas l'intention de revenir sur cette intervention. J'imagine que vous l'avez lu ou que vous avez eu l'occasion d'en prendre connaissance; j'imagine que vous avez dû le lire. Nous sommes venus aujourd'hui avec un volume supplémentaire, environ 37 pages; vous constaterez que la seule différence sur la page de couverture, c'est qu'on a ajouté le mot «supplémentaire», et également la date: novembre 1985. Je vais vous parler de ce document, nous n'allons pas le lire en entier, mais j'en parlerai.

D'autre part, ce document est accompagné d'un résumé qui fait partie de l'étude Burden. En fait, c'est un résumé d'informations qui nous ont été communiquées par les chemins de fer à titre confidentiel. Par conséquent, le reste des informations qui ont servi à l'étude sont confidentielles, simplement à la demande des chemins de fer. C'est moi qui ai signé au péril de ma vie pour obtenir ces informations. Je pense ne pas exagérer.

[Text]

Mr. Tobin: I am sorry, Mr. Chairman. The executive summary is confidential information; is that what you are telling us?

Mr. Roth: No, the overall study is.

Mr. Tobin: I see, okay.

The Chairman: The summary is something fundamental which was run off for the press.

Mr. Roth: We would love it if you would put it in the press because we think it has some important points.

The Chairman: So you are going to highlight the one you gave us today, the supplemental, dated November 1985.

Mr. Roth: Correct.

The Chairman: Thank you.

Mr. Roth: I would like to thank the committee for providing the Government of Alberta with the opportunity of appearing today to comment on an issue as significant as our national transportation policy. As a representative of the Government of Alberta, we are appearing here today with two purposes in mind: first, to indicate Alberta support for the direction taken in the federal government paper *Freedom to Move*; and second, to address some specific concerns and provide suggestions on certain issues of special interest to Alberta.

The Government of Alberta agrees with the basic premise of the *Freedom to Move* paper that the Canadian transportation system needs to be provided with a new direction to ensure that Canada remains competitive in world markets in the 1980s and beyond. The orientation of the proposed changes to the needs of the users of transportation and the increased role given to the marketplace are appropriate and consistent with today's requirement for lower-cost and more efficient transportation services.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, what is the witness reading from?

Mr. Roth: I am speaking to our supplemental brief, sir.

The Chairman: He is speaking to the November 1985 brief, using his own notes, I presume.

Mr. Roth: Correct. I am simply speaking to the brief, sir.

Mr. Benjamin: Thank you.

Mr. Roth: The economic restructuring now under way means that the old approach—regulations, investment strategies and the intervention of government—must be improved drastically or replaced. Greater reliance on individual and corporate initiative in the marketplace will be required. To achieve this, a rebalancing of the respective roles of the private sector and government is necessary.

There is a significant challenge in developing a national transportation policy which fits all modes and regions. While Alberta is confident that the transportation system can accommodate increased competition in many sectors and

[Translation]

M. Tobin: Monsieur le président, excusez-moi. Le résumé est confidentiel, c'est ce que vous nous dites?

M. Roth: Non, le reste de l'étude.

M. Tobin: Je vois. D'accord.

Le président: Le résumé est un document fondamental qui a été photocopié pour la presse.

M. Roth: Nous aimerions beaucoup que vous le fassiez publier, car il contient des choses importantes.

Le président: Vous allez donc nous donner les idées principales de votre document d'aujourd'hui, le supplément daté de novembre 1985.

M. Roth: Exactement.

Le président: Merci.

M. Roth: Je tiens à remercier le Comité d'avoir donné au gouvernement de l'Alberta l'occasion de comparaître aujourd'hui pour parler d'une question particulièrement importante, la politique nationale des transports. En notre qualité de représentants du gouvernement de l'Alberta, nous comparaissons aujourd'hui avec deux objectifs: premièrement, vous faire part du soutien de l'Alberta pour les mesures énoncées dans le document gouvernemental *Aller sans entraves* et, deuxièmement, vous faire part de préoccupations précises, et vous apporter certaines suggestions sur des questions qui intéressent particulièrement l'Alberta.

Le gouvernement de l'Alberta reconnaît, tout comme *Aller sans entraves*, que le système canadien de transports a besoin d'être réorienté pour assurer au Canada sa position concurrentielle sur les marchés mondiaux pendant les années 1980 et plus tard. Les modifications nécessaires dépendent des besoins des usagers des transports et également du rôle accru que l'on accorde aujourd'hui au marché, et qui est compatible avec la nécessité de faire baisser les coûts et d'améliorer le système de transports.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement; qu'est-ce que le témoin est en train de lire?

M. Roth: Je parle de notre mémoire supplémentaire, monsieur.

Le président: J'imagine qu'il parle du mémoire de novembre 1985, d'après ses notes, j'imagine.

M. Roth: Exactement. Je parle du mémoire.

M. Benjamin: Merci.

M. Roth: La restructuration économique qui est en cours signifie que l'ancienne démarche—réglementation, stratégie d'investissement et intervention gouvernementale—doit être améliorée énormément ou remplacée. Il faut se reposer de plus en plus sur l'initiative individuelle et corporative. Pour y parvenir, il faut repenser l'équilibre des rôles respectifs du secteur privé et du gouvernement.

La mise en place d'une politique nationale des transports adaptée à tous les modes de transport et à toutes les régions représente un défi certain. L'Alberta est convaincue que le système des transports peut accueillir une concurrence accrue

[Texte]

modes, it has also recognized that the need to protect certain user groups, communities and regions will remain. There is a large portion of the Canadian transportation market where there is only one economically suitable carrier and/or where traffic volumes are light. For users in these situations, there must be a timely, low-cost form of protection. Consequently, Alberta is of the view that the proposals to increase competition and user protection are a package. Only when the two are combined will all transportation users be able to benefit from a new transportation policy. Alberta, indeed, all of western Canada, has a significant dependence on the rail mode for the movement of goods to market. Currently, approximately two-thirds of the railways' total workload occurs west of Thunder Bay. Alberta traffic alone accounts for more than 30% of the railways' total gross tonne miles. Of Alberta's total traffic, more than 60% may be considered captive. The bulk nature and volumes of commodities shipped, and the long distances to market, make it economically impractical to consider modes other than rail. Even when statutory grain traffic is excluded, more than 50% of Alberta's traffic may still be considered captive to the rail mode.

• 1700

It is this dependence on the rail mode and the ineffective shipper protection provisions of the 1967 National Transportation Act which causes Alberta to focus its attention on the user protection issues in the current transportation policy review. Therefore, my comments today will specifically address the need for user protection and provisions.

Information requirements: Information is a key ingredient to economic efficiency in a deregulated transportation environment. Rail shippers must be provided with information sufficient to allow effective transportation and marketing decisions. In addition, appropriate information is necessary to allow the required dispute resolving and shipper protection mechanisms to work effectively. Therefore, Alberta believes publicly available information must be provided in two areas. First of all, rail rates that are not contained in confidential contracts must continue to be published by the railway and distributed upon request to shippers for a nominal fee. The second area is rail cost disclosure. The United States has required public cost disclosure in the railway industry for many years. Alberta believes it is imperative that similar publication of basic railway data be provided in a form useful to shippers in Canada.

Rate Dispute Resolving Mechanisms: Alberta supports federal proposals for improving the effectiveness of dispute resolving mechanisms available to shippers. Mediation, final offer arbitration, and an improved section 23 procedure, if carefully designed, will be an effective package of provisions. A mediated resolution of a dispute is always more desirable than an imposed one. Where this course of action is not feasible, final offer arbitration and section 23 should be

[Traduction]

dans beaucoup de secteurs et dans beaucoup de modes, mais cette province reconnaît en même temps qu'il est nécessaire de protéger certains groupes d'utilisateurs, certaines collectivités et certaines régions. Une grande partie du marché des transports canadiens n'a qu'un seul transporteur possible et, parfois, les volumes de trafic sont très faibles. Dans ces situations, les usagers doivent jouir d'une forme de protection peu coûteuse. Par conséquent, l'Alberta estime que les propositions destinées à augmenter la concurrence et à mieux protéger les usagers doivent aller de pair. C'est uniquement avec ces deux conditions que les usagers pourront profiter d'une nouvelle politique des transports. L'Alberta, tout l'ouest du Canada, dépend du rail pour acheminer les biens vers le marché. À l'heure actuelle, les deux tiers environ du trafic de chemins de fer se situent à l'ouest de Thunder Bay. En Alberta, le trafic seul représente plus de 30 p. 100 des tonnes brutes par mille transportées. Plus de 60 p. 100 du trafic de l'Alberta peut être considéré comme captif. L'encombrement et les volumes de biens expédiés, la longueur des distances font que les autres modes de transport ne sont pas pratiques. Même si l'on exclut le trafic des grains statutaires, plus de 50 p. 100 du trafic de l'Alberta peut être considéré comme captif du rail.

C'est cette dépendance des chemins de fer et l'inefficacité des dispositions relatives à la protection des expéditeurs contenues dans la Loi nationale des transports de 1967 qui a poussé l'Alberta à s'intéresser aux questions de protection des usagers dans le cadre de cette révision de la politique des transports. Par conséquent, je parlerai surtout aujourd'hui de la protection des usagers et des dispositions que cela suppose.

Exigences en matière d'information: L'information est un élément clé de l'efficacité économique dans un environnement déréglementé. Les expéditeurs par chemins de fer doivent avoir suffisamment d'informations pour prendre des décisions en matière de transport et de mise en marché. De plus, les informations doivent forcément permettre aux mécanismes de solution des différends et aux mécanismes de protection des expéditeurs de fonctionner efficacement. Par conséquent, l'Alberta estime que l'information doit être librement publiée dans deux secteurs; premièrement, les tarifs de chemins de fer qui ne font pas partie de contrats confidentiels doivent continuer à être publiés par les chemins de fer et distribués, sur demande, aux expéditeurs pour un prix nominal. Deuxièmement, la publication des coûts des chemins de fer. Aux États-Unis, on exige depuis longtemps que les chemins de fer publient leurs coûts. L'Alberta pense que cela doit être fait au Canada également, sous une forme qui soit utile aux expéditeurs.

Mécanismes de solution des différends en matière de tarif: L'Alberta est d'accord avec la proposition du gouvernement fédéral pour améliorer l'efficacité des mécanismes de solution des différends qui sont à la disposition des expéditeurs. Médiation, arbitrage des dernières offres et amélioration de la procédure de l'article 23, toutes ces mesures, si elles sont conçues comme il faut, devraient être très efficaces. La médiation d'un différend est toujours préférable à une solution imposée. Évidemment, lorsque c'est impossible, l'arbitrage et

[Text]

available to all shippers as alternative mechanisms. All shippers should have access to either mechanism.

Alberta views arbitration as a concept capable of providing expeditious resolution to disputes of narrow interest between a shipper and a carrier. Actual legislation should identify only the key elements of the arbitration process. These elements which should be identified include: access to the process by all shippers; decisions to be binding upon the disputing parties; reparations are to be provided where appropriate. The arbitrator should have the power to mandate that a shipper be required to make a traffic commitment to the carrier.

Alberta believes the more specific rules of operation of the arbitration process should be provided in regulation. However, at the outset of those regulations, it should not be so specific as to restrict the effectiveness of the process. Because rate arbitration is a new concept in transportation, arbitration must be carefully examined in an ongoing federal review process and any necessary changes made as quickly as possible.

Alberta agrees with the federal proposals to expedite the section 23 process, but believes shippers should not be required to equate appeals with the public interest. The procedure should be available to all shippers to address more complex issues. The complexity of a dispute can vary, depending on the number of issues involved or the number of carriers or shippers involved. From a shipper's perspective, the amount of dollars at stake in a dispute could be the determining factor as to whether he accesses the faster arbitration process or the more formal section 23 process.

As a final point on dispute resolving mechanisms, we wish to comment on a Canadian National proposal to limit access to such mechanisms.

• 1705

CN proposes that intervention of the regulatory agency in rate disputes be based on the U.S. model and be limited to cases of appeal where market dominance of a carrier is determined. Railway rates exceed a level necessary to maintain the rail system and to attract capital, and rates exceed a threshold level of 180% of variable cost. Alberta believes the experience in the U.S. has clearly demonstrated that these rules severely constrain the Interstate Commerce Commission's jurisdiction to review rate disputes and has made it virtually impossible for a shipper to initiate the rate appeal process. We believe the intent of *Freedom To Move* to provide effective shipper protection would be lost with the adoption of the U.S. model.

Shipper protection. The federal paper contains various proposals for providing for a rail shipper who has access to only one carrier to gain access to a competing second carrier. Alberta believes the joint-line rate concept has merit for shippers who move goods in smaller car lots. The application of

[Translation]

les dispositions de l'article 23 doivent être à la disposition de tous les expéditeurs. Ceux-ci devraient pouvoir faire appel à l'un ou l'autre mécanisme.

Pour l'Alberta, l'arbitrage est un principe qui devrait permettre de régler rapidement les différends entre expéditeurs et transporteurs. La législation doit mentionner uniquement les éléments-clés du processus d'arbitrage. Ces éléments qui doivent être identifiés sont les suivants: accès au processus par tous les expéditeurs; décisions obligatoires pour les parties au différend; réparation le cas échéant. L'arbitre devrait avoir le pouvoir d'ordonner à un expéditeur de prendre certains engagements envers le transporteur au sujet du trafic.

L'Alberta estime que les détails du processus d'arbitrage devraient figurer dans la réglementation. Toutefois, au départ, il ne faudrait pas que ces règlements soient trop restreints, ce qui porterait atteinte à l'efficacité du processus. L'arbitrage sur les tarifs est un nouveau principe dans le domaine des transports, et pour cette raison le gouvernement fédéral doit suivre l'évolution de la situation de très près et effectuer des changements, le cas échéant, et le plus rapidement possible.

L'Alberta reconnaît que les propositions du gouvernement fédéral en vue d'accélérer le processus prévu par l'article 23 est une bonne idée, mais estime que les expéditeurs ne devraient pas être forcés d'assimiler les appels à l'intérêt public. La procédure devrait être à la disposition de tous les expéditeurs et pourrait servir à régler des questions plus complexes. La complexité d'un différend varie, elle dépend du nombre de problèmes, ou du nombre de transporteurs ou d'expéditeurs qui sont en cause. Du point de vue de l'expéditeur, les sommes en cause dans un différend pourraient constituer un facteur déterminant et lui permettre de choisir entre le processus d'arbitrage plus rapide et les dispositions plus officielles de l'article 23.

Une dernière observation au sujet des mécanismes de solution des différends; nous voulons parler de la proposition du Canadien National de limiter l'accès à ces mécanismes.

Le CN propose qu'on suive l'exemple américain et que l'organisme de réglementation n'intervienne dans les différends sur les tarifs que dans les cas d'appel lorsqu'un transporteur a une prépondérance certaine sur le marché. Les tarifs des chemins de fer dépassent un niveau nécessaire pour assurer la survie du réseau de chemins de fer et attirer du capital, et les tarifs dépassent un seuil de 180 p. 100 du coût variable. D'après l'Alberta, l'expérience américaine a clairement prouvé que ces règles constituent un gros obstacle pour la commission américaine *Interstate Commerce Commission* et l'empêchent d'étudier les différends de tarif tout en empêchant les expéditeurs de faire appel. Le document *Aller sans entraves* souhaite protéger les expéditeurs, mais si l'on suivait l'exemple américain, cette détermination serait perdue.

Protection des expéditeurs. Le document fédéral contient plusieurs propositions qui devraient permettre aux expéditeurs qui n'ont accès qu'à un seul transporteur de faire appel à un transporteur concurrent. D'après l'Alberta, le principe des tarifs sur voies communes a des avantages pour les expéditeurs

[Texte]

the concept to larger shippers under actual working conditions is probably less feasible. For unit train and solid train operations, a large measure of service and cost efficiency would likely be lost through increased switching and car cycle times resulting from a two-line operation. In addition, the alternate routing of the movement from origin to destination via two carriers may be less efficient than the original single carrier routing.

Canadian Pacific has proposed an alternative to joint line rates whereby the current 6.4 kilometre inter-switching limit would be extended to 15 kilometres and terminal running rights would be provided for a distance of 30 kilometres from any point of intersection of CP and CN lines. CP proposes that the concept of terminal running rights be established in legislation to allow either railway to apply to the regulatory agency to have access to the other's trackage for the purpose of providing direct service to customers. Compensation by the accessing carrier to the carrier owning a line would include 50% of the ownership costs of that line.

While *Freedom To Move* does not address the issue of inter-switching limits, we believe the extension of such limits to be a critical provision to increasing shipper access to competing rail carriers. However, extension on a strict mileage basis, as CP has proposed, is likely to be too inflexible to be effective. Alberta proposes that inter-switching limits be extended so they are determined to be the maximum distance a terminal carrier switches its own traffic at a specific intersection.

The CP proposal for terminal running rights appears to be very similar to the federal proposal for shared running rights. Alberta prefers the federal proposal, in that the provision may be initiated by the regulatory agency and there are no mileage restrictions on the concept. We believe both proposals require careful assessment of their potential impact and practical limitations prior to drafting of legislation.

Freedom To Move also proposes the imposition of joint track usage where it is justified on the basis of public interest or in consideration of economy and efficiency of the rail system. The example cited in the federal paper for potential use of this concept by sharing of road-bed down the Fraser-Thompson River corridor of British Columbia is a good one. Alberta believes joint track use in this area to be particularly suitable at appropriate traffic levels. It should result in significant cost savings to the railways through the avoidance of duplication of infrastructure.

Maximum rate protection. Alberta Economic Development recently completed a study entitled *Burden Study: 1982 Alberta Rail Traffic*, July 1985. This study examined rail carload traffic moving out of and into the province, excluding U.S. transborder traffic, by means of a detailed analysis which compared the variable costs incurred and revenue received by CN and CP in the haulage of Alberta traffic in 1982. The

[Traduction]

qui font de petites expéditions. Par contre, pour les gros expéditeurs, c'est probablement moins faisable. Si l'on augmentait les correspondances et si l'on modifiait les cycles pour adapter le système à l'exploitation de deux voies, on perdrait beaucoup d'avantages et le service souffrirait pour les trains unitaires et les trains normaux. De plus, les itinéraires parallèles d'un point d'origine à un point de destination sont probablement moins efficaces que l'itinéraire d'un transporteur unique.

Le Canadien Pacifique a proposé une solution autre que les tarifs sur les voies communes; il s'agirait de faire passer la limite actuelle de 6.4km pour les correspondances à 15km et les droits d'utilisation des gares seraient assurés sur une distance de 30km en provenance de n'importe lequel point ou intersection des voies du CP et du CN. Le CP propose que les droits d'utilisation des gares soient consignés dans la législation pour que l'une ou l'autre compagnie puisse demander à l'organisme de réglementation un accès aux voies de l'autre compagnie dans le but d'offrir un service direct aux clients. Le transporteur qui emprunterait les voies de l'autre transporteur verserait à celui-ci une compensation qui comprendrait 50 p. 100 des coûts de propriété de cette voie.

Aller sans entraves ne parle pas des limites de correspondance, mais nous pensons que ces limites doivent être prolongées pour permettre aux expéditeurs de faire appel à des transporteurs concurrents. Toutefois, si ces limites sont prolongées uniquement en distance, comme le CP l'a proposé, le système sera probablement trop rigide pour être efficace. L'Alberta pense que les limites de correspondance doivent être prolongées et doivent être équivalentes à la distance maximum où un transporteur fait correspondre son propre trafic à une intersection donnée.

La proposition du CP pour les droits d'utilisation des gares ressemble beaucoup à la proposition fédérale de partage des droits de passage. L'Alberta préfère la proposition fédérale car l'initiative peut venir de l'organisme de réglementation et il n'y a pas de restrictions de millage. Nous pensons que les deux propositions doivent être étudiées très soigneusement pour qu'on détermine quelles en sont les limitations pratiques avant de rédiger un projet de loi.

Aller sans entraves propose également d'imposer la double utilisation des voies lorsque l'intérêt public, des considérations économiques ou d'efficacité du réseau de chemins de fer le justifient. Le document fédéral en cite un excellent exemple, la possibilité de partager une voie dans le corridor Fraser-Rivière Thompson en Colombie-Britannique. Dans cette région, il est particulièrement souhaitable de partager les voies si les niveaux de trafic le justifient. Les chemins de fer, qui n'auraient plus à entretenir deux infrastructures, pourraient réaliser des économies importantes.

Protection maximum des tarifs. Le ministère du Développement économique de l'Alberta vient de terminer une étude intitulée *Burden Study: 1982 Alberta Rail Traffic*, juillet 1985. Cette étude se penche sur le trafic par chemin de fer à destination et en provenance de la province, à l'exclusion du trafic transfrontalier avec les États-Unis; on y étudie en détail les coûts variables et les revenus du CN et du CP pour le

[Text]

revenue-to-cost comparison allows a calculation of the contribution made by traffic to the railways' overhead costs. Results of the study indicate that Alberta traffic, including statutory grain, contributed to railway overhead costs an amount equal to 34% of variable costs directly assignable to that traffic. By comparison, throughout the total Canadian system the railways only received a contribution equal to 6% of their total variable costs.

• 1710

In a transportation environment such as Alberta's where much of the freight traffic is captive and where freight rates are set by a carrier which must recover its own infrastructure costs, ineffective rate protection in legislation allows carrier pricing practices to create a substantial financial burden on a region. The Burden Study demonstrates this problem.

Alberta believes it is imperative that the province's industries be provided every opportunity to sustain their position in increasingly competitive world markets. To allow this, the burden created by the overall level of rail freight rates must be reduced. Federal proposals to increase intramodel competition between rail carriers by means of confidential contracts, the elimination of price collusion and joint line rates have the potential of reducing rates to shippers at competitive points. However, it is our concern that rail carriers will attempt to recover revenues lost in this way by further increasing rates to the captive shipper.

Proposed measures to ensure shipper protection through improved dispute resolution include final offer arbitration and streamlined section 23 procedures. Both are essential components of a shipper protection package. However, these procedures are aimed primarily at resolving disputes, not at the overall level of rates within a region.

Alberta proposal: Alberta believes that a multi-faceted effort is required to lessen the overhead cost burden on the west while at the same time giving the railways sufficient opportunity to make up lost revenue. The first objective could be accomplished by phasing in a maximum rate limit on railway contribution ratios. A number of initiatives are required to accomplish the second objective; that is, to ensure sustainability of the rail system.

These initiatives include giving the railways greater freedom to reduce their costs, compensating the railways for imposed public duties and encouraging increased use of joint running rights.

The following maximum rate rule is proposed:

1. Maximum rate enforcement would be achieved by shipper application to the regulator for the establishment of a maximum rate. It would be the responsibility of the regulator to do

[Translation]

transport des marchandises en Alberta en 1982. La comparaison revenu-coût permet de calculer la contribution du trafic aux frais généraux des chemins de fer. D'après cette étude, le trafic en Alberta, y compris les grains statutaires, contribue aux frais généraux des chemins de fer pour 34 p. 100 des coûts variables qui sont directement attribuables à ce trafic. En comparaison, l'ensemble du réseau canadien de chemins de fer a reçu une contribution égale seulement à 6 p. 100 des coûts variables totaux.

Dans une situation comme celle de l'Alberta où le transport des marchandises est captif en grande partie, où les taux de transport sont fixés par un transporteur qui est forcé d'amortir son infrastructure, une protection législative insuffisante permet aux transporteurs d'imposer des prix qui constituent un fardeau financier considérable pour une région. L'étude effectuée par l'Alberta dont nous avons parlé explique bien ce problème.

Pour l'Alberta, il importe de donner aux industries de la province toutes les chances de maintenir leurs positions sur les marchés mondiaux qui sont de plus en plus concurrentiels. Pour y parvenir, il importe de réduire l'incidence totale des tarifs de transport. Les propositions fédérales pour augmenter la concurrence entre les différents modes de transport et entre les transporteurs par chemin de fer grâce à des contrats confidentiels, l'élimination des ententes sur les prix et les taux sur des lignes communes, toutes ces mesures devraient permettre de faire baisser les taux consentis aux expéditeurs aux points de concurrence. Toutefois, nous craignons que les chemins de fer n'essaient de compenser ces pertes de revenus par une augmentation des tarifs pour leurs expéditeurs captifs.

Les mesures destinées à protéger les expéditeurs grâce à un meilleur système de règlement des différends comprennent l'arbitrage et une procédure simplifiée dans le cadre de l'article 23. Ces deux éléments sont essentiels pour la protection des expéditeurs. Toutefois, ces procédures sont destinées avant tout à régler les différends, et ne doivent pas servir à l'établissement des prix dans une région.

Proposition de l'Alberta: L'Alberta pense qu'il faut faire des efforts sur plusieurs fronts pour diminuer le fardeau que constituent les frais généraux dans l'Ouest tout en donnant aux chemins de fer la possibilité de compenser leurs pertes de revenus. On parviendrait au premier objectif en introduisant progressivement un tarif maximum sur les rapports de contribution des chemins de fer. Un certain nombre d'initiatives sont nécessaires pour parvenir au second objectif, c'est-à-dire le maintien du réseau de chemins de fer.

Parmi ces initiatives, on pourrait donner aux chemins de fer une plus grande liberté de réduire leurs coûts, les compenser pour leurs charges publiques imposées et les encourager à exploiter des droits de passage communs.

Nous proposons la règle suivante pour le tarif maximum:

1. Il serait possible d'appliquer un tarif maximum en exigeant que l'expéditeur fasse une demande à l'organisme de réglementation pour la création d'un tarif maximum. Ce serait

[Texte]

the costing and set the rate. Public cost disclosure similar to that in the United States would avoid frivolous applications and make the regulation self-enforcing.

2. The maximum rate rule would not apply where the railways could show there is effective competition. If exemption by commodity is allowed, it must be realized that commodities having competitive options in one region of Canada may not have them in others.

3. The maximum would be a universal limit on all traffic with no differentiation by commodity.

4. The maximum would be 150% of the long-run variable cost of the movement with no key weight. The current maximum rate rule has a 15-ton key weight, which has the effect of rendering the maximum rate rule ineffective.

5. The maximum would be phased in over a five-year period, starting at 190% and dropping by 10% per year until it reached 150%. As long-run variable costs represent about 80% of railway total costs, the average mark-up required by the railways to recover all costs is a ratio 1.25. A maximum ratio of 1.50 would allow the railways to charge rates up to twice the average required.

The Burden Study clearly demonstrates that shippers into and out of Alberta, and most likely western Canada as a whole, make an excessive contribution to railway overhead costs. The corollary of this is that other parts of the rail system are not supporting their share of the overhead cost burden. While it is not possible to identify with certainty where the problems are, it is possible to speculate that the following situations may have contributed.

1. There exist unsubsidized imposed public duties; for example, TerraTransport.

2. Traffic levels in central and eastern Canada have declined creating excess capacity.

• 1715

3. Competition from other modes has reduced contribution ratios.

4. A minimum rate rule based on long-run variable costs may cause the railways to turn down traffic which if taken could make a contribution to railway constant cost recovery.

The existence of these problems, when combined with the downward pressure on railway revenues which would result from a maximum rate provision, gives rise to a concern with overall railway viability. Therefore it is necessary to give equal consideration to resolving these problems and to identifying methods for improving railway contributions through increases in revenue or decreases in cost. Considerations should include the following:

[Traduction]

alors à l'organisme de réglementation d'établir les coûts et de fixer le tarif. Les coûts étant publiés comme aux États-Unis, on éviterait ainsi les demandes non réalistes et la réglementation serait suivie plus à la lettre.

2. La règle sur le tarif maximum ne s'appliquerait pas lorsque les chemins de fer réussissent à prouver l'existence d'une concurrence véritable. Si l'on autorise les exemptions par catégorie de produit, il faut savoir que les produits qui ont des options concurrentielles dans une région du Canada peuvent se trouver dans une situation différente dans une autre région.

3. Le maximum serait une limite universelle pour tout le trafic, sans différence de produit.

4. Le maximum serait équivalent à 150 p. cent des coûts variables de transport sur des longues distances sans poids témoin. À l'heure actuelle, la règle du tarif maximum a un poids témoin de 15 tonnes, ce qui porte atteinte à l'efficacité même de la règle.

5. Le maximum serait étalé sur une période de cinq ans, et commencerait à 190 p. 100 et baisserait de 10 p. cent par année pour atteindre 150 p. 100. Étant donné que les coûts variables représentent environ 80 p. 100 des coûts totaux des chemins de fer, l'augmentation moyenne nécessaire aux chemins de fer pour entrer dans leurs coûts est un rapport de 1.25. Un rapport maximum de 1.50 permettrait aux chemins de fer d'exiger le double du prix moyen nécessaire.

L'étude Burden démontre clairement que les expéditeurs à destination et en provenance de l'Alberta, et surtout dans l'ouest du Canada en général, font une contribution excessive aux frais généraux des chemins de fer. En corollaire, il y a d'autres parties du réseau de chemins de fer qui ne paient pas leur part des frais généraux. Il est impossible d'identifier clairement quelles sont les régions problèmes, mais on peut tout de même supposer que les situations suivantes ont joué un rôle.

1. L'existence d'une charge publique imposée, par exemple, TerraTransport.

2. Les niveaux de trafic dans le centre et l'est du Canada ont baissé, ce qui a créé un excédent de capacité.

3. La concurrence d'autres modes de transport a réduit les rapports de contribution.

4. Un tarif minimum basé sur les coûts pour les longs parcours risque d'obliger les compagnies de chemins de fer de refuser de transporter des marchandises qui auraient dû en principe leur permettre de mieux recouvrer leurs frais.

Ces problèmes joints à la baisse des recettes des chemins de fer due à la fixation d'un tarif maximum risquent de saper la rentabilité générale des chemins de fer. Il faut donc essayer de résoudre ces problèmes de façon à ce que les compagnies de chemins de fer puissent améliorer leurs contributions en augmentant leurs recettes et en diminuant leurs coûts. Il faut notamment tenir compte des facteurs suivants:

[Text]

1. Cost deregulation. The railways should be given more flexibility to reduce their costs through simplification of regulatory approval procedures.

2. System rationalization. Provision should be made to facilitate abandonment of uneconomic services by the railways; or, where such services are deemed to be necessary in the public interest, direct compensation for their provision should be made. Where excess capacity exists, the railways should be encouraged to attract traffic on the basis of its contribution over and above short-run variable costs, as opposed to long-run variable costs. Also, joint track usage provides an opportunity to avoid unnecessary duplication of facilities.

3. Government-provided infrastructure and user charges. As a provider of the air, marine, and highway transportation infrastructure system in Canada, governments recover their investments through user charges at widely varying rates, depending on the mode. As rail carriers must recover their own infrastructure costs, any adjustment in the level of user charges in other modes must be carefully considered for its impact on the railways' ability to compete within the transportation system.

4. Canadian National. As a Crown corporation, CN is used as an instrument of public policy and is required to provide various services for which it is not adequately compensated. A number of questions about the role and method of operation of Crown corporations must be addressed. Of primary importance is how to compensate the Crown corporation effectively for those services provided for public policy reasons as imposed public duties, thereby removing the need for higher contributions from captive shippers.

Alberta believes the implementation of the above provisions as a package will generate cost savings for carriers while lessening the burden on the West.

Basic levels of service. With a reduction in regulation, Alberta believes it is essential that service be provided for the movement of goods and people in Canada. In this respect we view the operation of railway branch lines and air services to rural communities to be major issues for consideration in a revised transportation policy in Canada.

In Alberta's view, the rail branch lines are a basic part of the infrastructure necessary to support the fundamental economic and social activities of rural communities. We believe for the branch-line network to be operated as efficiently and cost-effectively as possible an approach to branch-line rationalization and compensation similar to that recommended in the CTC report on the inquiry into railway branch lines should be adopted.

Alberta favours an air transportation system which features unimpeded market entry and exit and pricing. Such a system likely would precipitate only minimal service disruptions in Alberta. Alberta suggests the community air service program in the U.S. be considered as a possible model for safeguarding

[Translation]

1. La déréglementation des coûts. Les compagnies doivent être libres de réduire leurs coûts grâce à une simplification de la réglementation en vigueur.

2. Rationalisation du réseau. Les chemins de fer doivent être autorisés à abandonner les parcours non rentables; parce que ces derniers sont essentiels à l'intérêt public, les chemins de fer doivent être compensés pour ces services. En cas d'excédent de capacité, les chemins de fer doivent être encouragés à accroître leurs charges en fonction des coûts variables sur les parcours de courte distance par opposition aux coûts variables sur les longs parcours. L'utilisation des voies ferrées par plusieurs compagnies de chemins de fer permettrait d'éviter le double emploi des installations.

3. Infrastructure fournie par l'État et frais à charge des usagers. L'État qui assure l'infrastructure pour le transport aérien, maritime et routier recouvre ses dépenses par le biais de redevances versées par les usagers selon des taux variables pour chaque mode de transport. Vu que les chemins de fer doivent recouvrer leurs propres coûts d'infrastructure, toute modification des redevances à charge des usagers dans les deux autres modes de transport peut être examinée compte tenu de l'incidence qu'elle aurait sur l'aptitude des chemins de fer à rester concurrentiels.

4. Le Canadien National. Étant une société de la Couronne, le CN est tenu de fournir tout un éventail de services pour lesquels il n'est pas suffisamment compensé. Il faudra examiner les modalités de fonctionnement des différentes sociétés de la Couronne. Il faudrait avant tout décider comment compenser les sociétés de la Couronne pour les services obligatoires qu'elles fournissent dans l'intérêt général, afin que ce ne soit pas les expéditeurs captifs qui soient obligés d'encaisser seuls des hausses de tarifs.

L'Alberta est d'avis que la mise en oeuvre des propositions ci-dessus permettrait de réaliser des économies pour les transporteurs tout en diminuant le coût pour l'ensemble de l'Ouest.

Niveau minimum de service. En même temps qu'on réduit le nombre de règlements en vigueur, des mesures doivent être prises pour assurer le transport des voyageurs et des marchandises au Canada. Une nouvelle politique des transports devra examiner en priorité le fonctionnement de lignes de chemins de fer secondaires ainsi que des liaisons aériennes pour les agglomérations rurales.

Nous sommes d'avis que les lignes de chemins de fer secondaires constituent une partie essentielle de l'infrastructure indispensable à la vie économique et sociale des agglomérations rurales. Si l'on veut que ce réseau fonctionne de la façon la plus efficace et rentable possible, il faudra à notre avis mettre en oeuvre la recommandation de la CCT concernant la rationalisation et les compensations de ce réseau.

Le transport aérien devra à notre avis être entièrement déréglementé tant au plan de l'exploitation qu'au plan des prix. Les perturbations que cela risque de provoquer en Alberta seront minimales à notre avis. On devrait peut-être prendre comme exemple le programme américain de transport aérien

[Texte]

communities from the loss of essential air services in Canada, particularly remote communities.

Federal Review Process. The federal government has indicated that an ongoing review will be conducted of the new legislative provisions subsequent to their introduction. Alberta supports this approach. The introduction of a number of new mechanisms and concepts into the Canadian transportation environment requires that such a review be ongoing and that where particular provisions are not working in the manner intended, the appropriate adjustments are made quickly. Shipper protection and dispute-resolving mechanisms must be carefully reviewed for their effectiveness and evolved to achieve this objective.

The introduction of confidential contracts into the rail transportation environment is a significant step in Canada. As there are potential benefits to many shippers in Canada through confidential contracts, Alberta has supported their allowance but believes that the federal government must provide a very specific review of their impact on the Canadian environment with respect to, first, the captive shipper, second, particular commodities, and third, regions.

• 1720

Finally, we recommend that the federal government, as part of the review process, undertake a burden study similar to that conducted by Alberta. The determine the extent of the shift of the burden of railway overhead costs between regions.

Mr. Chairman, in conclusion, we would note our overall support for the proposals contained in the *Freedom to Move* paper. As stated at the beginning of this presentation, our purpose in appearing before this committee is to elaborate on a number of specific issues important to Alberta transportation users. We are confident that increased competition, combined with effective shipper protection provisions, will yield a transportation system which will benefit Canadian transportation users and carriers.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Roth, I want to thank you very much for your oral exposition to supplement, as I said earlier, three very comprehensive briefs. Actually, it was a little longer than I thought, but I am going to throw it right open to questions. It was very interesting and again, like your brief, very logically developed.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I would share your comments that, indeed, it is an extremely detailed and succinct brief and very much to the point.

I have a number of questions, Mr. Chairman, and I would try to get through them all in my allotted time. First of all, you express some concern in your presentation about merger, about the \$20 million ceiling or kicker level for federal review on mergers and acquisitions, and you make the point that perhaps

[Traduction]

communautaire afin que les agglomérations reculées puissent continuer à être desservies.

Le processus de révision fédéral. Le gouvernement fédéral a fait savoir que les nouvelles dispositions législatives seraient revues en permanence dès leur mise en application, ce dont nous nous félicitons. La nouvelle orientation en matière de politique nationale de transport exige en effet une surveillance permanente, afin que l'on puisse aussitôt redresser le cas dès qu'il aura été constaté que telle ou telle disposition ne donne pas les résultats escomptés. Il faudra notamment surveiller que les mesures destinées à protéger les expéditeurs ainsi que les méthodes mises en place pour régler les différends répondent aux objectifs que l'on s'est fixés.

L'introduction de contrats confidentiels dans le transport ferroviaire constitue une innovation importante au Canada. Étant donné que les contrats confidentiels présentent des avantages éventuels pour les expéditeurs canadiens, nous nous sommes prononcés en faveur de leur introduction mais nous estimons néanmoins que le gouvernement fédéral devra suivre leur incidence notamment pour les expéditeurs captifs, certaines marchandises et enfin les régions.

Enfin, nous recommandons que le gouvernement entreprenne une étude sur la répartition des frais généraux des chemins de fer comme nous en avons entreprise une en Alberta. Cette étude devrait porter sur l'ensemble des régions du pays afin de déterminer la mesure dans laquelle ces charges évoluent d'une région à l'autre.

Pour conclure, nous voudrions réitérer notre soutien aux dispositions prévues dans le document *Aller sans entraves*. Ainsi que nous l'avons dit au début, nous sommes venus pour vous exposer certains problèmes qui préoccupent tout particulièrement tous ceux qui en Alberta doivent se servir du réseau de transport. Nous sommes convaincus que la concurrence accrue, doublée de mesures de protection pour les expéditeurs, donnera un système de transport satisfaisant pour tous les usagers.

Merci, monsieur le président.

Le président: Permettez-moi de vous remercier de votre exposé ainsi que des trois mémoires que vous nous avez fait parvenir. Votre exposé était plus long que je n'avais cru et je vais donc immédiatement passer aux questions.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président. Nous avons effectivement entendu un exposé très détaillé et intéressant.

J'espère avoir suffisamment de temps pour poser toutes mes questions. Parlant des fusions, vous semblez exprimer des réserves quant au plafond de 20 millions de dollars à partir duquel le gouvernement fédéral institue une enquête en cas de fusion ou de prise de contrôle, en proposant notamment un

[Text]

there ought to be a different level where the federal review kicks in for each mode versus a straight \$20 million figure.

I appreciate that comment and I want you to tell the committee, if you can, what kind of levels you are looking at for each mode and which modes you suspect are more susceptible than others to take-overs, such that you are concerned about this \$20 million level. Are you concerned about trucking or are you proposing a different level for each mode?

Mr. Roth: Mr. Chairman, we have proposed that it would be appropriate to have a different level for each mode, and that is simply that the amount of investment in a trucking firm is considerably different than that of an airline, for example, because \$20 million might buy one airplane whereas \$20 million in a trucking firm is a substantial investment. Finally, you get to the rail industry, of course, and you are talking in the hundreds of millions of dollars with respect to railways. So we think it is appropriate that there be different levels. We have not attempted to set a level. We felt that Transport Canada and the CTC would have a better appreciation of the appropriate levels required.

Mr. Tobin: But are you telling us, for example, that while \$20 million may be too high in so far as trucking is concerned, it is too low with respect to other modes in the transportation industry?

Mr. Roth: That is correct.

Mr. Tobin: Let me ask this question, at least, if you have not addressed any numbers in your mind: that \$20 million is too high in so far as trucking is concerned. Can we draw that conclusion from it?

Mr. Roth: Yes, you could.

Mr. Tobin: Okay. Mr. Chairman, I have one other question on the government's review of acquisitions and mergers. What about the whole question of foreign ownership? Is that a concern you have? Would you favour seeing in legislation provisions that would provide for or allow for a maximum percentage of foreign ownership of Canadian transportation companies, or do you want to leave it wide open and let the Investment Canada Act work where applicable?

Mr. Roth: Our view is that we would not rely on mergers to increase competition and therefore have concern with respect to mergers. We believe the regulations that are in place under Investment Canada should apply and that there is, as we have indicated, a need for review.

• 1725

Mr. Tobin: I guess I am saying to you that at the time the Investment Canada Act passed through Parliament we certainly were not sitting down discussing in this kind of detail a deregulation package. We certainly were not contemplating, at least with the same clarity we are today, the transition that is likely to occur as we move into a deregulated environment.

Does this government in Alberta have any concerns that the Investment Canada Act as now written may not be sufficient to deal with the kind of transitional stage the transportation

[Translation]

chiffre différent selon les modes de transport plutôt qu'un plafond unique de 20 millions.

Quel devrait être ce chiffre pour chaque mode de transport à votre avis et dans lequel de ces derniers y a-t-il le plus grand risque de prise de contrôle? Est-ce que c'est le camionnage qui vous préoccupe plus particulièrement ou bien voudriez-vous qu'un plafond différent soit fixé pour chaque mode de transport?

M. Roth: Chaque mode de transport devrait avoir son propre plafond car les capitaux nécessaires ne sont pas du tout les mêmes; ainsi 20 millions suffisent à peine pour acheter un appareil alors que pour une entreprise de camionnage, 20 millions c'est beaucoup d'argent. Dans le transport ferroviaire, il faut investir des centaines de millions de capitaux. Les niveaux doivent donc être différents mais nous n'avons pas de chiffre à vous proposer. Le ministère des Transports et la CCT sont mieux placés que nous pour le faire.

M. Tobin: Vous voulez donc dire que 20 millions c'est peut-être trop pour le transport routier mais trop peu pour le transport ferroviaire.

M. Roth: C'est exact.

M. Tobin: Donc 20 millions, c'est trop pour le transport routier.

M. Roth: C'est exact.

M. Tobin: Parfait. Je voudrais vous poser une autre question concernant l'étude des acquisitions et des fusions effectuée par le gouvernement. Est-ce que la question de la propriété étrangère de certaines entreprises de transport vous préoccupe? À votre avis, la loi devrait-elle fixer un plafond à la participation étrangère dans les entreprises de transport canadiennes ou bien faut-il faire confiance aux seules dispositions de la Loi sur l'investissement au Canada?

M. Roth: Ce n'est pas grâce aux fusions que l'on va renforcer la concurrence, il faut donc s'en méfier. Les dispositions de la Loi sur les investissements au Canada doivent donc être appliquées et il faudra suivre la situation en permanence.

M. Tobin: Au moment où la Loi sur les investissements au Canada a été adoptée, il n'était pas question de déréglementation. Les changements que celle-ci va entraîner étaient loin d'être évidents à l'époque.

Ne pensez-vous pas que les dispositions de la Loi sur les investissements au Canada risquent de ne pas être à la hauteur de cette période de transition dans le secteur des transports,

[Texte]

industry may go through, with the possibility of substantial American acquisition of Canadian companies as we go through a two- or three-year transition period?

Mr. Roth: The Motor Vehicle Transport Act provides for motor transport boards in the provinces to review the area of trucking, which is under provincial jurisdiction, and so there we have an opportunity to make comment and make recommendation.

With respect to foreign take-over, our thought process has been that in the United States a level is established and we should be compatible with that level.

Mr. Tobin: The information and views contained on pages 15, 16 and 17 on joint line rates, joint running rates, etc., is quite interesting from the point of view that we have heard from most witnesses either a statement of support for joint line rates... and the case certainly of the railways' statement being opposed to joint line rates because of their concern about being massively short-hauled by the American industry. What you have come up with, as far as I can see, is something that reflects the concerns of the railways but at the same time would provide for joint line rates and compensation for the line owner on having to put up with joint line rates and having his competition come in and pick up the traffic.

I wonder if you can tell us how much of an analysis your ministry has done with respect to this proposal. You talk about the CP proposal and indicate to us that you have some concerns with it, but if I am reading you right you are suggesting to us that you see an advantage for joint line rates for smaller shippers but for larger shippers on high-density tracks, where they make up most of the volume, you see the possibility of the railways not being properly compensated if joint line rates are imposed and you are recommending a capital cost of the line be assigned to the... Am I following you right? Can you explain the proposal to us?

Mr. Roth: Pragmatically, we have made the observation with respect...

Mr. Tobin: I am not quite sure whether you are telling us to go ahead with joint line rates or not to go ahead or asking us to assign some additional cost on the initial capital investment in laying the track down in the first place that would compensate an owner.

Mr. Roth: We have reacted pragmatically—I think that is the way to describe it—and that is to make the observation that a small carrier may benefit from a joint line rate but that large shippers who are involved with unit trains or who are involved with solid train movements would not likely find this a beneficial approach. So we have made that simple observation.

With respect to CP's proposal, we have simply reiterated what they have suggested should occur in respect to the 50% of ownership cost being compensated for, and that was not our position.

Mr. Tobin: One other question and I would finish.

The Chairman: Okay.

[Traduction]

période au cours de laquelle de nombreuses entreprises canadiennes risquent d'être reprises par des sociétés américaines?

M. Roth: La Loi sur le transport par véhicule à moteur prévoit la constitution dans chaque province d'une commission de révision du transport routier qui est de ressort provincial, ce qui nous donne la possibilité de faire un certain nombre de recommandations.

Pour ce qui est de la prise de contrôle par des firmes étrangères, l'essentiel pour nous c'est de pouvoir concurrencer les États-Unis.

M. Tobin: Ce que vous dites aux pages 15, 16 et 17 concernant les tarifs mixtes est intéressant car la plupart des témoins se sont prononcés pour, contrairement aux chemins de fer qui risquent de se faire devancer par les compagnies ferroviaires américaines. Vous avez sans doute tenu compte des préoccupations des sociétés de chemins de fer en proposant le versement de compensations pour les tarifs mixtes au cas où les chemins de fer américains parviendraient à enlever des affaires aux compagnies de chemins de fer canadiennes.

Quel genre d'étude avez-vous fait à ce sujet? Vous exprimez certaines réserves concernant les propositions du CP tout en estimant que les tarifs mixtes pourraient présenter certains avantages pour les petits expéditeurs; par contre sur les parcours très fréquentés, les compensations versées aux compagnies de chemins de fer risquent d'être insuffisantes si les tarifs mixtes sont imposés. Pourriez-vous nous expliquer votre proposition plus en détail?

M. Roth: Nous faisons valoir que...

M. Tobin: Êtes-vous pour ou contre l'instauration de tarifs mixtes? Dans l'affirmative, voulez-vous que ce tarif soit assorti d'une compensation qui serait calculée en fonction des capitaux nécessaires pour la construction des voies ferrées?

M. Roth: Nous avons simplement constaté que les petites compagnies profiteraient sans doute d'un tarif mixte, mais que par contre les grosses compagnies qui font circuler de nombreux trains ne s'y retrouveraient sans doute pas.

En ce qui concerne la proposition du CP en vue de la compensation de 50 p. 100 des coûts de propriété, nous sommes contre.

M. Tobin: Je voudrais poser une dernière question.

Le président: Parfait.

[Text]

Mr. Tobin: On page 23 you talk about the Burden Study, and you are indicating here that you believe that some costs, if you want, have been passed along to the shippers in Alberta who are in effect, if I read you correctly, subsidizing or cross-subsidizing the losses in operations elsewhere. You make a specific example of TerraTransport in Newfoundland.

• 1730

First of all, I want to ask you whether or not you are able to substantiate that. Secondly, I want to ask you how that statement of yours, that concern that public duties are being imposed on the railways that are being passed along to shippers in Alberta... how you square that with your comments later on in the same document on page 30 about branch-line abandonment. It seems to me you are really trying to have your cake and eat it too, here. On the one hand you are saying that branch lines must be maintained for regional, social, and economic reasons, and on the other hand you are complaining that shippers are being forced to maintain services elsewhere in the country, and you may be paying a cost for that in the West.

Is that not a rather inconsistent approach to take? You cannot demand that branch lines be maintained for social reasons and demand on the other hand that TerraTransport be folded. It has to be one or the other. Which one are you dropping, the branch lines or TerraTransport?

Mr. Roth: On TerraTransport, we were simply quoting CN. They have on many occasions publicly said they lose substantial dollars in that operation.

Mr. Tobin: They also say they lose dollars on branch lines, which they would like to abandon but cannot. Now, which is it?

Mr. Roth: Mr. Chairman, about branch lines, we have indicated they are being abandoned in western Canada on certain occasions, and they are also being retained in certain instances, with a branch-line subsidy being provided. We recognize that and we are saying that where in the public interest there is provision...

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the witness would know that a subsidy is being provided for TerraTransport too. It is an identifiable amount of money.

The Chairman: I knew the question was going to come up, because you referred to it specifically in the brief. I was surprised you did not start out with it.

Mr. Tobin: I wanted to soften him up first, and catch him unawares.

Mr. Roth: Maybe I will just make the final observation on your question that they are both an imposed public duty.

Mr. Tobin: That is good. Then I take it from that final observation, which is slightly different from the way it is written in the paper, that you accept and endorse and would ask the committee to endorse the motion by the premiers in St. John's, unanimously passed, including by your own government, that there be up-front in the new NTA a statement that transportation is indeed a key tool in regional development.

[Translation]

M. Tobin: Parlant de l'étude Burden à la page 23, vous faites remarquer que certains coûts sont imputés aux sociétés ferroviaires de l'Alberta qui subventionnent ainsi les pertes encourues ailleurs. Vous avez cité l'exemple de TerraTransport à Terre-Neuve.

Quelles données ont servi à étayer votre thèse? Vous dites d'une part que les sociétés de chemins de fer de l'Alberta sont obligées d'en subventionner d'autres ce qui semble contredire vos observations à la page 30 concernant l'abandon des voies secondaires. Vous affirmez d'une part que les voies secondaires doivent être maintenues pour des régions sociologiques et économiques et d'autre part vous dites que les compagnies ferroviaires de l'ouest sont obligées de subventionner les sociétés ferroviaires d'autres régions du pays que l'on oblige à assurer certains services.

Votre attitude me paraît contradictoire. On ne peut pas exiger en même temps le maintien des voies secondaires tout en exigeant la liquidation de TerraTransport. Il faut opter pour l'un ou pour l'autre.

M. Roth: Parlant de TerraTransport, nous n'avons fait que reprendre les chiffres du CN; ils auraient perdu beaucoup d'argent dans cette affaire.

M. Tobin: Le CN affirme également perdre beaucoup d'argent pour les voies secondaires qu'on l'oblige à continuer à exploiter.

M. Roth: Certaines voies secondaires ont été abandonnées dans l'ouest du pays et d'autres au contraire restent en service grâce à des subventions spéciales. Pour autant que des subventions sont accordées pour le maintien de ces voies secondaires dans l'intérêt public...

M. Tobin: Des subventions ont été prévues pour Terra Nova.

Le président: Je savais que cette question allait être soulevée comme elle figurait dans le mémoire. Je m'étonne d'ailleurs que vous n'avez pas commencé par là.

M. Tobin: J'ai voulu les prendre par surprise.

M. Roth: Les deux sont imposées dans l'intérêt public.

M. Tobin: Fort bien. D'où je conclus que vous appuyez la motion adoptée à l'unanimité par les premiers ministres réunis à St-Jean, y compris votre propre premier ministre, en vue de l'addition d'un préambule à la nouvelle loi sur les transports précisant que le transport est un élément clé du développement régional.

[Texte]

Mr. Roth: Yes.

Mr. Benjamin: Gentlemen, I was born in Medicine Hat and I went to school in Bassano and Torrington, and my mother lives in Edmonton, so that makes me somewhat of an Albertan.

An hon. member: But you are a socialist.

Mr. Benjamin: That is grown there too.

You talk in support of rail rates being public, yet you also talk in support of confidential rates. I am wondering how you reconcile the two. Again, you are all over the lot. You are trying to have it both ways, as my colleague just said on another matter.

Mr. Roth: We have supported the notion of confidential contracts, allowing shippers to be able to negotiate both service and price, and in those instances those are confidential. We do also acknowledge that when you have this sort of thing there is a reduction in the volume of information available, and for shippers to be well informed information is important for there to be a competitive situation.

Mr. Benjamin: Would you support the idea of confidential contracts in all ways, both domestically in Canada and internationally, particularly with Canada-U.S . . . , or just with one and not the other?

Mr. Roth: We have supported in both instances, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: What is to prevent a large manufacturer or processor in, say, central Canada from negotiating a confidential contract on movement to western Canada at the expense of some small farm implement manufacturers in your province, or small agricultural processors? How do they find out about what the big manufacturer or processor has done from central Canada as compared with the ones you have located in Alberta?

Mr. Roth: Mr. Chairman, that is why we have asked for railway cost disclosure, which provides market information. It provides the opportunity for shippers to be able then to negotiate more adequately.

• 1735

Mr. Benjamin: The railways have admitted that the railway cost of disclosure is an imperfect science. With regard to the Crow rate debate, we had the Snavely study and . . . Two other consultants came in and said that Snavely was overestimating their costing by at least \$120 million a year. Now, whose figures are you going to buy when this disclosure of railway costing includes water for the president's whisky?

Mr. Roth: No comment on the latter. However, Mr. Chairman, these simply provide guidelines for shippers with respect to their negotiations.

Mr. Benjamin: How does a shipper appeal, even if you had an appeal procedure, unless he suspects that a competitor has negotiated a confidential contract? He has no choice then but to appeal every one of them, even though he cannot find out.

[Traduction]

M. Roth: D'accord.

M. Benjamin: Messieurs, je suis né à Medicine Hat et j'ai été à l'école à Bassano et à Torrington; ma mère vit toujours à Edmonton ce qui fait de moi un Albertain.

Une voix: Mais vous êtes socialiste.

M. Benjamin: Le socialisme n'est pas étranger à cette région.

Vous vous êtes prononcés en même temps en faveur de la publication de tarifs ferroviaires et des contrats confidentiels. Comment pouvez-vous concilier les deux? Comme mon collègue vient de le faire remarquer, vous semblez vouloir tout avoir.

M. Roth: Nous sommes en faveur des contrats confidentiels qui permettent aux sociétés de chemins de fer de négocier leurs services et leurs prix. Par contre la concurrence exige que les renseignements soient à la disposition de tous; or, bien entendu, les contrats confidentiels auraient pour effet de réduire ces renseignements.

M. Benjamin: Êtes-vous en faveur des contrats confidentiels aussi bien pour le transport intérieur que le transport international et plus particulièrement pour le transport entre le Canada et les États-Unis ou bien dans un secteur seulement?

M. Roth: Dans les deux cas monsieur le président.

M. Benjamin: Qu'est-ce qui empêchera un gros fabricant du centre du Canada de négocier un contrat confidentiel pour le transport de marchandises à destination de l'ouest et ce aux dépens d'un petit fabricant d'équipement agricole de votre propre province? Comment est-ce que les fabricants de votre province pourraient se tenir au courant de conditions obtenues par les fabricants du centre du Canada?

M. Roth: C'est justement pourquoi les compagnies ferroviaires doivent être tenues de publier leurs coûts ce qui devrait permettre à leurs clients de négocier en connaissance de cause.

M. Benjamin: Les chemins de fer reconnaissent qu'il n'est pas si simple de rendre leurs coûts de revient publics. Il y a eu l'étude Snavely concernant le tarif du Nid-du-Corbeau. D'après deux autres consultants, l'étude Snavely a surestimé les coûts de 120 millions de dollars par an au moins. Comment, dans ces conditions, se fier aux chiffres, si parmi les coûts de revient des chemins de fer figure l'eau utilisée pour le whisky du Président?

M. Roth: Ces chiffres serviraient simplement à titre indicatif en vue d'une négociation entre les expéditeurs et les chemins de fer.

M. Benjamin: À supposer qu'il y ait une procédure d'appel, comment l'expéditeur peut-il s'en prévaloir s'il n'est jamais sûr qu'il y ait eu un contrat confidentiel? Dans le doute, il serait obligé d'en appeler de toutes les décisions.

[Text]

Mr. Roth: Mr. Chairman, we are agreeing with the questioner. We have said we agree with their being confidential contracts but, because of that, there is information required in the marketplace so that the individual shipper can negotiate with respect to his volume and his required service. And so we think it is important that market information be available.

Mr. Benjamin: And that includes railway costing.

Mr. Roth: Of course.

Mr. Benjamin: Okay. Lots of luck!

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin, for co-operating with . . .

Mr. Benjamin: What do you mean, co-operating? I have not finished yet.

The Chairman: Oh, I thought you had. Sorry. I was anticipating your co-operation.

We have another witness.

Mr. Benjamin: That is good.

The Chairman: We have three fine briefs from the Government of Alberta.

Continue, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: With regard to trucking regulation on interprovincial and international trucking—Alberta will be concerned with what goes inside their own borders—would you be amenable to, say, one board, consisting of representatives from the provinces and from the national government in terms of standardized practices, licensing, movement? We will leave aside gasoline taxes and licence fees. They fall within the province's . . . Instead of having to appear before 10 boards if you are going to truck across Canada or if you want some kind of deal to go south across the line—you might have to go through two or three provinces—would you be willing to turn back some of the present authority you have to the federal government?

Mr. Roth: Mr. Chairman, we would propose that the Alberta Motor Transport Board continue to enjoy the authority it has. It has not been an impediment with respect to trucking because, within the Province of Alberta, intra, we have no regulation. As with regard to trucking through Alberta, truckers are able to get their operating authority for a through permit, an authority that does not take any time and does not restrict them in any way whatsoever. So we think that Alberta has provided very effective regulation in respect of its interests.

The reason for that is that trucking is very much involved with local movements. In other words, a trucker from outside Alberta often does not just come into Red Deer, Alberta, but he often moves from Red Deer to Calgary or Edmonton. There are internal movements. Therefore, we think it is useful and important that the Alberta Motor Transport Board continue with the powers it has.

[Translation]

M. Roth: Les contrats confidentiels sont nécessaires, mais il faut en même temps que certains renseignements soient rendus publics de façon à ce que les expéditeurs puissent négocier en connaissance de cause. Il est donc indispensable que certains renseignements soient disponibles.

M. Benjamin: Y compris les coûts de revient des chemins de fer.

M. Roth: Évidemment.

M. Benjamin: Bonne chance.

Le président: Merci de votre coopération, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je n'ai pas encore terminé.

Le président: Oh, excusez-moi. De toute façon, je comptais sur votre coopération.

Nous avons un autre témoin.

M. Benjamin: Tant mieux.

Le président: Le gouvernement de l'Alberta nous a remis trois mémoires.

Allez-y monsieur Benjamin.

M. Benjamin: En ce qui concerne la réglementation du transport routier pour le transport interprovincial et international, seriez-vous en faveur de la constitution d'une commission où siègeraient des représentants des provinces et du gouvernement fédéral afin de normaliser les différentes modalités de transport et la délivrance de permis? Ne parlons pas pour le moment de la taxe sur l'essence et du prix des permis qui relèvent de la compétence provinciale. Accepteriez-vous de vous départir d'une partie de vos attributions au profit du gouvernement fédéral, ce qui permettrait de remplacer lesdites commissions de chaque province par une seule commission, ce qui simplifierait grandement la tâche pour les camionneurs qui transportent les marchandises à travers le pays, ou bien qui se rendent aux États-Unis?

M. Roth: La Commission de transport routier de l'Alberta doit, à notre avis, garder toutes ses prérogatives. Elle ne constitue d'ailleurs nullement un obstacle au transport routier car nous ne réglementons pas le transport interprovincial en Alberta. Pour ce qui est des camionneurs qui traversent l'Alberta en transit, l'obtention d'un permis se fait dans les délais les plus brefs. La réglementation en place dans l'Alberta est donc, à notre avis, entièrement satisfaisante.

Le transport routier sert essentiellement au transport local des marchandises. Si un camionneur venant d'une autre province que l'Alberta, il va généralement livrer des marchandises non seulement à Red Deer, mais de là il doit se rendre à Calgary et à Edmonton. La Commission des transports routiers de l'Alberta doit donc, à notre avis, conserver la totalité de ses compétences.

[Texte]

Mr. Benjamin: You have evaded me. I am talking only about the trucking company that wants to operate, say, from Vancouver to Toronto . . .

Mr. Roth: Yes, sir, and I have indicated . . .

Mr. Benjamin: —or from Prince George, B.C., through Alberta down into Montana, and then down to Arizona or some such place. Rather than their going through three or four jurisdictions, why not go through one jurisdiction?

Mr. Roth: My answer to that is this. With respect to trucking firms that are moving extraprovincially, they often make moves intraprovincially as well. Therefore, it has been to our benefit to be able to determine that these firms are safe and operating effectively.

Mr. Benjamin: Do not their bills of lading say that? The licence will not allow them to do intra trucking.

• 1740

Mr. Roth: Mr. Chairman, we have weigh scales at each of the major main highway system entry points in Alberta and their trucks are subject to inspection with respect to safety and being fit, willing and able. The licensing and these kinds of things are able to be checked at such points.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Roth, thank you very much, with your delegation. Your brief is part of the record along with the oral examination today. As I said, you have done a lot of factual work and, who knows, that burden report you did might be a good model for this committee and/or the ministry to follow in developing some of these costing formulas, where the real impact is. So thank you very much again.

With no further ado, I am going to call the next and last witness. We all have his brief and he has been sitting here patiently, Mr. Garvey. I gather the witness is the Westar group and Mr. Garvey its Director of Transportation. He is ready to appear and the bells are going to ring, I am told. I was horrified. I thought they were going to ring at 5.45 p.m. but they are going to ring at 6 p.m.

We have five minutes of work to do in camera before we adjourn. So, Mr. Garvey, we welcome you. You have been sitting there and have sort of seen our format. Your brief is relatively short but in view of the time, because I have one very definite question already for you, if you could give just a quick little introduction we have perhaps less than five minutes. Mr. Roth did seduce me into giving me his executive summary. He had three formal briefs and the executive summary took 25 minutes. He was most ingenious but it still was a lot better than going through all the briefs. And that is why I allowed him to read his most interesting executive summary.

But with you, sir, you have also provided an executive summary and if I shut up I will let you start to comment and then I am going to throw it open to questions. Five minutes for each questioner. And I have a question.

[Traduction]

M. Benjamin: Vous n'avez pas répondu à ma question. Je vous parle uniquement des entreprises de camionnage qui transportent des marchandises de Vancouver à Toronto.

M. Roth: Je vous ai expliqué à cet égard.

M. Benjamin: . . . ou qui vont de Prince George en Colombie-Britannique en traversant l'Alberta pour se rendre au Montana et ensuite en Arizona. Plutôt que de les obliger à demander des permis à toute une série de commissions, pourquoi ne pas les réunir en une seule?

M. Roth: Les entreprises de camionnage qui assurent le transport entre les différentes provinces s'occupent également de transport à l'intérieur des provinces. Nous devons donc continuer à veiller à la sécurité, à la bonne marche de ces entreprises.

M. Benjamin: Mais cela doit justement figurer sur leurs lettres de voiture. D'ailleurs, ces firmes ne sont pas habilitées à faire du transport à l'intérieur d'une province.

M. Roth: Des balances ont été installées aux principaux points d'entrée du réseau routier de l'Alberta et les camions doivent être inspectés au plan de la sécurité, etc. On procède donc à une inspection sur tous ces plans.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je voudrais également remercier M. Roth et ses collègues. Votre mémoire ainsi que tout ce qui a été dit ici sera consigné au compte rendu de la réunion. Vous nous avez donné énormément d'éléments d'information et nous aurions peut-être intérêt à vous prendre comme exemple pour nos propres travaux. Merci beaucoup.

Je donne maintenant la parole au dernier témoin. Il s'agit de M. Garvey qui a attendu patiemment et qui nous a fait parvenir son mémoire. M. Garvey est le directeur des transports du groupe Westar. Or il paraît que les cloches vont bientôt sonner. Je pensais qu'elles allaient sonner à 5 h 45, mais il paraît qu'elles vont sonner à 18 heures.

Avant de lever la séance, il nous faut cinq minutes de travail à huit clos. Monsieur Garvey, vous avez pu constater comment nous fonctionnons. Je vous demanderai de bien vouloir résumer votre mémoire en moins de cinq minutes si possible. M. Roth a pris vingt-cinq minutes pour son exposé, sans parler de ses trois mémoires qu'il nous a fait parvenir. C'était toujours mieux que de devoir lire les trois mémoires.

Je vous demanderai donc de nous donner un résumé, après quoi nous vous poserons des questions, et moi-aussi j'en ai une à vous poser. Chaque député aura cinq minutes.

[Text]

Mr. T.L. Garvey (Director of Transportation, Westar Mining Ltd.): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: And your brief, in any event, Mr. Garvey, is going to be part of the record anyway, even though we do not get it all in detail right now.

Mr. Garvey: Well, I do have a summary prepared of our brief and basically what I would like to do is to tell the committee who we are and what we do.

The Chairman: Good.

Mr. Garvey: I represent British Columbia Resources Investment Corporation and that is also known as the Westar Group.

The Chairman: You see, we are sorry you did not come in Vancouver, when we would have had more time for you. But anyway, I guess that was part of a mutual problem perhaps.

Mr. Garvey: That was unavoidable, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay.

Mr. Garvey: Westar is a Canadian company engaged in the production and marketing of natural resources from its operations in western Canada and the United Kingdom. The companies which make up the Westar Group are: Westar Timber, Westar Petroleum, Westar Mining and Westshore Terminals Limited.

We appreciate the opportunity to express our views on transportation legislation and to make comments regarding *Freedom to Move* proposals. We consider it imperative that any changes in transportation legislation focus on improving Canada's competitive position in world markets. All of Canada's major exports are commodities which are available from many other sources and therefore markets for these commodities are highly competitive.

In that transportation represents the major component of the delivered cost of our products, anything that can be done to improve the competitiveness of our transportation system will ultimately benefit all Canadians. We commend the government on the initiatives proposed in *Freedom to Move* and wish to make the following comments: Now I do have comments on each one of the—

The Chairman: You do and I have read them and I think members have read them. We are not going to have any questions if you make comments on them all.

I would like to start right off.

Mr. Garvey: Fine, then I will . . .

The Chairman: I would like to start right off on page 4 of your brief. You have a most ingenious paragraph there and it is something that really is causing concern to the committee and that is this question in a deregulated environment, of the captive shipper. In particular, if you could explain to the committee that first paragraph about your appearance before the Railway Transport Committee of the CTC on May 3, when you suggested a mechanism be put in place where the agency would review contracts entered into by a railway and a company operating at a less than arm's length arrangement.

[Translation]

M. T. L. Garvey (directeur des transports, Westar Mining Ltd.): Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous ferai remarquer que de toute façon votre mémoire figurera au compte-rendu de la réunion.

M. Garvey: Je n'ai pas préparé de résumé, je me bornerai donc à vous expliquer ce que nous faisons.

Le président: Parfait.

M. Garvey: Je représente la *British-Columbia Resources Investment Corporation* connue sous l'appellation de Westar Group.

Le président: Dommage que nous n'ayons pas été à Vancouver; nous aurions eu plus de temps pour vous.

M. Garvey: C'était inévitable, monsieur le président.

Le président: D'accord.

M. Garvey: Westar est une compagnie canadienne qui s'occupe de la production et de la commercialisation des ressources naturelles qu'elle possède dans l'Ouest du Canada et en Grande-Bretagne. Le groupe Westar est composé de *Westar Timber, Westar Petroleum, Westar Mining* et *Westar Terminals Limited*.

Nous vous remercions de cette possibilité d'exprimer notre position en ce qui concerne la Loi sur les transports et les propositions contenues dans le document intitulé *Aller sans entraves*. Il est essentiel que toute modification à la Loi sur les transports renforce la position concurrentielle du Canada sur les marchés mondiaux. Comme tout ce que nous exportons pour être en principe d'être fournis par d'autres pays, ces marchés sont extrêmement concurrentiels.

Les coûts de transport constituant la majeure partie de nos prix de vente, tout ce qui est susceptible de réduire les coûts de transport en renforçant la concurrence profitera à l'ensemble du pays. Nous appuyons pleinement les initiatives proposées dans le document *Aller sans entraves* au sujet desquelles je voudrais dire ce qui suit:

Le président: Nous avons déjà lu tout ce que vous avez à dire à ce sujet, et nous allons donc, sans plus attendre, passer aux questions.

Je vais commencer immédiatement.

M. Garvey: D'accord, dans ce cas . . .

Le président: Je vais commencer par la page 4 de votre mémoire. Il y est question notamment, des expéditeurs captifs face à la déréglementation du transport. Pourriez-vous nous donner plus de détails concernant votre comparution le 3 mai dernier devant le Comité des transports ferroviaires de la CCT lorsque vous avez proposé que cette dernière passe en revue les contrats conclus entre une compagnie ferroviaire et des entreprises qui relèvent d'elles d'une façon ou d'une autre. Est-ce que vous pensez aux compagnies ferroviaires et aux entreprises de camionnage qu'elles possèdent?

[Texte]

Are you talking there about the railways and/or their trucking companies? And what was the nature of the mechanism? I am very interested in that.

Mr. Garvey: Not necessarily a railway and a trucking company, but rather a railway and a company that is controlled by a railway.

Mr. Benjamin: Perhaps a mining company.

The Chairman: Yes, perhaps a mining company. But do you not think, and certainly from the trucking industry, we have had very real concern expressed by the trucking industry about the potential of the railway to use its trucking company, which is not arm's length, with a confidential contract to really drive a competing trucker out of the market.

Mr. Garvey: I would suggest that could be a possibility.

The Chairman: Well, what type of mechanism did you suggest?

• 1745

Mr. Garvey: I would suggest, Mr. Chairman, a simple review by the regulatory agency of all contracts, and where it is identified that there are some benefits given to a company in the same corporate family that would not otherwise be given to an independent shipper, that it be disallowed.

The Chairman: I see. Mr. Tobin, would you like to . . . ?

Mr. Tobin: Yes, Mr. Chairman. Mr. Chairman, first of all, I agree with your comments that it is unfortunate that we did not have Mr. Garvey in British Columbia, and it is also unfortunate to have him at the end of the day because I think he has provided us with a very interesting brief, and more importantly, with some new twists and new turns that we have not yet had a chance to look at.

The Chairman: That is right.

Mr. Tobin: You indicate on page 4, with respect to captive shipper protection, some concern that, because the railways are going to find themselves with more intense competition on the heavily travelled routes, they may attempt to recover their costs by way of trying to increase rates to captive shippers. You indicate you are disappointed that section 278 of the Railway Act will be repealed rather than modified.

Could you indicate to us what kind of modification—and you make a brief mention here—of section 278 you would like to see, and perhaps indicate to this committee why we ought to try to make a case to the Minister with respect to section 278?

Mr. Garvey: In respect to section 278, as it presently stands it is totally useless in terms of the application to a bulk shipper, or for that matter, almost any shipper if we are talking 150% over the variable cost of moving a 30,000-pound cargo. It is certainly not realistic. What we had suggested was that a more realistic rate prescription formula be developed, and that

[Traduction]

M. Garvey: Pas nécessairement une compagnie de chemins de fer et une entreprise de camionnage, mais plutôt une compagnie de chemins de fer et n'importe quelle entreprise contrôlée par cette dernière.

M. Benjamin: Par exemple, une société minière?

Le président: Oui, entre autres. Les entreprises de camionnage ont fait valoir que les compagnies ferroviaires pourraient fort bien, grâce aux contrats confidentiels signés avec leur propre entreprise de camionnage, acculer d'autres entreprises de camionnage à la faillite.

M. Garvey: Ce serait effectivement possible.

Le président: Qu'est-ce que vous avez proposé pour empêcher cela d'arriver?

M. Garvey: Monsieur le président, à mon avis il suffirait que l'organisme de réglementation procède à un simple examen de tous les contrats. Si, au cours de cet examen, il s'aperçoit qu'une compagnie appartenant au même groupe a bénéficié de certains avantages qui n'auraient pas été accordés à un expéditeur indépendant, le contrat doit être annulé.

Le président: Je vois. Monsieur Tobin, aviez-vous des . . . ?

M. Tobin: Oui, monsieur le président. Tout d'abord, je suis d'accord avec vous lorsque vous dites qu'il est regrettable que M. Garvey n'ait pas pu comparaître devant le Comité en Colombie-Britannique et qu'il est également dommage de l'accueillir à la fin de la journée car il nous a présenté un mémoire particulièrement intéressant et, surtout, qui comportait des éléments nouveaux que nous n'avons pas encore eu l'occasion d'étudier.

Le président: C'est juste.

M. Tobin: À la page 4 de votre déclaration, lorsque vous parlez des expéditeurs sous la dépendance d'une compagnie, vous soulignez la possibilité que les compagnies de chemins de fer se trouvant face à une concurrence plus intense sur les trajets les plus fréquentés, tentent de recouvrer leurs coûts en augmentant les tarifs imposés aux expéditeurs sous la dépendance de compagnies. Vous vous dites déçus que l'article 278 de la Loi sur les chemins de fer soit destinée à être abrogé plutôt que modifié.

Pourriez-vous nous expliquer le genre de modification—et vous en parlez brièvement ici—que vous apporteriez à l'article 278, et indiquer au Comité pourquoi il devrait tenter de convaincre le ministre de maintenir cet article?

M. Garvey: Cet article, sous son libellé actuel, est tout à fait inutile pour ce qui est de son application à un expéditeur de marchandises en vrac ou, en fait, à tout expéditeur, lorsqu'il s'agit de 150 p. 100 du coût variable d'expédition d'une cargaison de 30,000 livres. Ce n'est absolument pas réaliste. Nous aurions préféré que soit élaborée une formule d'établisse-

[Text]

would entail some additional costing that would have to be done in terms of the railway to develop what is a realistic rate prescription formula. I do not really know whether or not that can be done by formula. The U.S. have in their legislation a threshold limit of 180% of variable cost as being the trigger where a shipper could not appeal if his rate fell below that or was above that threshold figure. Something like that might be applicable here.

Mr. Tobin: Mr. Garvey, you are saying you are concerned that originating carriers will have little incentive to provide service on traffic subject to joint-line rates and could in fact discourage their use simply by allowing service to go to hell, basically, to deteriorate. We have also heard from railways who were opposed to joint-line rates that, more than allowing the service to be diminished, the actual equipment and the lines in so far as captive shippers are concerned may not see the kind of investment necessary to keep them in decent shape for the same reason. Railways feel that if the business is passed on to somebody else because of a mandatory joint-line rate, there is really no mileage in putting any capital dollars into the track in question. It serves the captive shipper at the end of the line.

What are you suggesting to us ought to be done by way of legislation to prevent, if you want, the deliberate deterioration of service or deliberate deterioration of track?

Mr. Garvey: In terms of the whole question of joint-line rates, we still do not know on which basis they will be determined. I guess what we will have to do is wait and see the legislation before we are really able to make a comment as to whether or not that would be sufficient from the railway standpoint in terms of their revenues. I think it is a little premature at this time to—

Mr. Tobin: We have had the same difficulty ourselves in these last few weeks as we have listened to many, many witnesses . . .

The Chairman: Who have had the same point.

Mr. Tobin: —who have had the same point. We are all operating a little bit here in the land of conjecture. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin, and thank you for co-operating with the Chair.

Mr. Benjamin.

• 1750

Mr. Benjamin: I suppose the majority, in the outline, of your company would be probably with B.C. Rail and CP-CN just in B.C., would it not?

Mr. Garvey: In terms of B.C. Rail there is very little. It is mostly CN and CP.

Mr. Benjamin: I see.

[Translation]

ment des tarifs plus réalistes, ce qui nécessiterait un calcul additionnel des coûts par la compagnie de chemins de fer pour lui permettre d'établir cette nouvelle formule. En fait, je ne suis pas certain que l'on puisse se servir d'une formule. Aux États-Unis, la loi prescrit un seuil de 180 p. 100 du coût variable, et stipule que l'expéditeur ne peut pas faire appel si son tarif tombe en-dessous de ce seuil ou le dépasse. On pourrait peut-être utiliser le même système ici.

M. Tobin: Monsieur Garvey, vous dites craindre que les premiers transporteurs soient peu incités à offrir un service adéquat lorsque les tarifs ont été établis conjointement par deux compagnies différentes, et qu'ils pourraient même décourager l'application de ces tarifs en laissant le service se détériorer complètement. Nous avons également entendu des représentants de compagnies de chemins de fer qui s'opposent à ces tarifs conjoints qui, selon eux, en plus de diminuer le service, risquent, en ce qui concerne les expéditeurs sous la dépendance d'une compagnie, de ralentir la rentrée de fonds nécessaires à l'entretien de l'équipement et des lignes. Les compagnies de chemins de fer estiment que si elles doivent céder des contrats à d'autres compagnies à cause des tarifs conjoints obligatoires, il ne leur sert à rien de verser des capitaux pour l'entretien des voies en question. En fin de compte, c'est l'expéditeur sous la dépendance de compagnies qui en bénéficie.

Comment pouvons-nous modifier la loi pour éviter la détérioration volontaire du service ou des voies?

M. Garvey: En ce qui concerne les tarifs conjoints, nous ne savons pas encore comment ils sont fixés. Je pense que nous devons attendre l'adoption de la loi pour voir si elle permettra aux compagnies de chemins de fer de réaliser suffisamment de revenus. Pour l'instant, je crois qu'il est encore trop tôt pour . . .

M. Tobin: Nous avons eu le même problème au cours des dernières semaines en écoutant les témoignages d'un très grand nombre de témoins . . .

Le président: Qui ont tous soulevé le même argument.

M. Tobin: Justement. Nous nous perdons un peu en conjectures. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Tobin, je vous remercie d'avoir fait preuve de coopération.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: D'après votre document, je suppose que la majorité des membres de votre compagnie relèvent de B.C. Rail et du CN ou du CP en Colombie-Britannique, n'est-ce pas?

M. Garvey: Il y en a très peu qui relèvent de B.C. Rail. La plupart relèvent du CN ou du CP.

M. Benjamin: Je vois.

[Texte]

Mr. Garvey: In terms of the overall corporation.

Mr. Benjamin: Yes. In your discussion about confidential contracts and collective rate-making—I guess it should be confidential contracts versus collective rate-making—do you not feel that the very term 'confidential contract' flies in the face of a free and open and competitive transportation system and that if you are to allow confidential contracting then you have really narrowed it down to a point where the big boys, transporters and shippers and receivers, can get the confidential contracts? There is no openness about it. There is no real competitiveness in it in terms of the total services of the transportation market. Is that not so? It just flies in the face of *Freedom to Move*.

Mr. Garvey: I would disagree. On the confidential contract aspect, I do not think it is anybody's business but a shipper's what he pays for his freight. We say in our brief that we would like to be in a position where we can treat the carriers exactly as any other supplier of goods and services.

Mr. Benjamin: All right then, since you want it that way you should really have no objection if Canadian Pacific decides to give Cominco an extra special deal, better than Hudson Bay Mining and Smelting can get. You really have no complaint, even though Canadian Pacific may own a majority of Cominco. You cannot have it both ways.

Mr. Garvey: I would not quite put it in those terms. Where I see confidential contracts being of benefit is in specific deals one could put together with the railways based on volume, etc. I would see the review process that we have suggested take those kinds of things into consideration.

Mr. Benjamin: That means that everybody would have automatically to appeal when they suspected there was a confidential contract. You would not know what the deal was so you would automatically appeal to any mechanism that you are proposing.

Mr. Garvey: I do not know how one would appeal somebody else's contract.

Mr. Benjamin: Well, if you thought you were being abused and misused or you were unfairly treated by another competitor in the same market in the same commodity then would you not have to appeal automatically?

Mr. Garvey: It would depend on what you were basing your appeal on.

Mr. Benjamin: If a competitor of yours all of a sudden has moved in on your market with the same product and he has a real deal going with a railroad or a couple of major trucking companies and you cannot find out what the deal is, are you not going to appeal automatically?

Mr. Garvey: What would prevent me from negotiating the same deal or a better deal?

[Traduction]

M. Garvey: Je parle de la société en général.

M. Benjamin: Oui. Vous parliez tout à l'heure des contrats confidentiels et de l'établissement collectif des tarifs—j'imagine que c'est une question de contrats confidentiels contre l'établissement collectif des tarifs. Ne croyez-vous pas que l'expression «contrat confidentiel» contredit carrément le principe d'un système libre et compétitif de transport et que si l'on doit permettre l'établissement de contrats confidentiels, cela risque de limiter le marché aux plus gros transporteurs, expéditeurs et destinataires? Le marché ne serait plus du tout ouvert. Il n'y aurait plus de véritable concurrence dans le marché du transport au niveau des services offerts. N'est-ce pas? Ce système empêcherait les petits entrepreneurs d'*Aller sans entraves*.

M. Garvey: Je ne suis pas d'accord. Au niveau des contrats confidentiels, je crois que ce qu'un expéditeur paie pour la livraison de sa marchandise ne concerne que lui. Dans notre mémoire, nous déclarons que nous voudrions être en mesure de traiter les transporteurs de la même façon que tout autre fournisseur de biens et de services.

M. Benjamin: Très bien, puisque c'est comme ça que vous le voulez, vous ne verriez aucune objection à ce que le Canadien Pacifique accorde à Cominco un contrat tout à fait spécial, bien supérieur à celui qu'il accorderait à la *Hudson Bay Mining and Smelting*. Cela ne vous dérangerait pas du tout, même si Cominco appartient en majorité au Canadien Pacifique. Vous ne pouvez pas tout avoir, vous savez.

M. Garvey: Je ne vois pas les choses comme ça. À mon avis, les contrats confidentiels sont avantageux dans le cas de marchés particuliers qu'un entrepreneur peut conclure avec les compagnies de chemins de fer en fonction du volume, etc. Le processus d'examen que nous avons proposé tiendrait compte de ce genre de situation.

M. Benjamin: Cela voudrait dire que tout le monde devrait automatiquement faire appel lorsqu'il y a une possibilité de contrat confidentiel. Comme les détails du marché ne seraient pas divulgués, il faudrait automatiquement faire appel auprès de l'instance nouvelle que vous proposez.

M. Garvey: Je ne vois pas comment il serait possible de faire appel d'un contrat accordé à quelqu'un d'autre.

M. Benjamin: Eh bien, si un entrepreneur estime qu'il a été lésé ou traité injustement par un concurrent pour le même produit, ne devrait-il pas faire appel automatiquement?

M. Garvey: Ça dépend sur quoi son appel serait fondé.

M. Benjamin: Si un de vos concurrents décide soudainement d'empiéter sur votre marché en offrant le même produit et qu'il réussit à établir un excellent marché avec une compagnie de chemins de fer ou quelques grandes compagnies de camionnage et qu'il refuse de vous en divulguer les détails, n'allez-vous pas faire appel automatiquement?

M. Garvey: Qu'est-ce qui m'empêcherait de négocier avec les compagnies en question et de leur offrir la même chose, ou mieux?

[Text]

Mr. Benjamin: But I asked you earlier about the big shipper or processor compared to the little one. There is no way he can get that deal. That is why I ask: Does not confidential rate-making fly in the face of free and open competition?

Mr. Garvey: I really do not think so.

Mr. Benjamin: It has automatically to fly in the face of it. Does it not lead to cartels and conglomerates and collusion, under-the-table deals, kick-backs, rebates, etc.?

The Chairman: That is your last question after that comment.

Mr. Garvey: Maybe if you have a confidential contract then you do not need any under-the-table deals.

Mr. Benjamin: It is under the table if it is confidential.

Mr. Garvey: Not necessarily.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

I just want to follow along on that as my first question: If it is not an arm's-length transaction, should there be confidentiality?

Mr. Garvey: Well, that might be a point.

The Chairman: Mr. Garvey, I want to thank you very much. You see the problem we are in, but I appreciate your brief. Mr. Tobin is right. It has some very familiar and practical experience in the different areas of the economy of B.C.; you have come up with some very interesting points. It is funny, but a couple of them really have not been mentioned in all the 170 briefs we have had here. So I want to thank you very much for coming, coming to share our winter, which I guess is almost your winter out there. You did not have such a traumatic shock when you came to Ottawa until that wind started to blow this afternoon.

• 1755

Mr. Garvey: Not at all.

The Chairman: Having been in British Columbia for eight years myself, I understand sometimes how much of a traumatic shock it is to go over those mountains either way. But I want to thank you very much for coming, for the practical experience of your company, employing 4,700 people in your companies, I guess primarily in British Columbia; that will be considered by our staff. Actually you are making history, because you are the last physical witness we have with us after this six-week sustained and intensive study. Thanks very, very much for appearing.

Now, members of the committee, I adjourn the public session of this committee. I would like to chair three minutes of an in camera session just to describe to members what the plan of action is in the next 24 hours.

[Translation]

M. Benjamin: Mais je vous ai parlé tout à l'heure des gros expéditeurs ou transformateurs qui nuisent aux petits entrepreneurs. Il vous serait impossible de décrocher le contrat. C'est pourquoi je vous demande ceci: est-ce que l'établissement de tarifs confidentiels ne constitue pas une contradiction ouverte au principe de la libre concurrence?

M. Garvey: Je ne crois pas.

M. Benjamin: Mais si! Ne croyez-vous pas que cela puisse mener à l'établissement de cartels et de conglomerats, et donner lieu à de la collusion, à des marchés sous la table, des ristournes, des remboursements, etc.?

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Garvey: Si le contrat est confidentiel, il ne sera peut-être pas nécessaire de conclure des marchés sous la table.

M. Benjamin: Mais le marché est sous la table s'il est confidentiel.

M. Garvey: Pas nécessairement.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

J'aimerais poursuivre cette discussion en guise de première question: s'il ne s'agit pas d'une opération sans lien de dépendance, devrait-elle être confidentielle?

M. Garvey: Vous avez peut-être raison là-dessus.

Le président: Monsieur Garvey, je tiens à vous remercier infiniment. Vous voyez le problème dans lequel nous nous trouvons; mais je vous remercie de votre mémoire. M. Tobin avait raison. Vous nous présentez dans votre mémoire une excellente expérience pratique des différents domaines de l'économie de la Colombie-Britannique. Vous y avez soulevé d'excellents points. C'est étrange, mais certains de ces points n'ont été soulevés dans aucun des 170 autres mémoires que nous avons reçus. C'est pourquoi je vous remercie infiniment d'être venu, et d'avoir ainsi partagé notre hiver, qui est en fait un peu comme le vôtre. Vous n'aviez pas eu un choc trop terrible en arrivant à Ottawa avant que le vent ne se lève cet après-midi.

M. Garvey: Pas du tout.

Le président: J'ai moi-même passé huit ans en Colombie-Britannique et je comprends à quel point il peut être difficile de traverser les montagnes dans un sens ou dans l'autre. Mais je tiens à vous remercier infiniment d'être venu, de nous avoir décrit l'expérience pratique de votre compagnie, qui emploie 4,700 personnes, essentiellement en Colombie-Britannique. Ce sera très utile pour notre personnel. En fait, votre présence marque un point important de nos délibérations, car vous êtes le dernier témoin que nous entendrons après six semaines d'études soutenues et intensives. Merci, encore une fois, d'être venu.

Maintenant, la séance publique de ce Comité est levée. J'aimerais retenir les membres trois minutes à huis clos, pour leur expliquer notre plan d'action pour les prochaines 24 heures.

[Text]

Mr. Benjamin: But I asked you earlier about the big shipper or processor compared to the little one. There is no way to get that deal. That is why I ask: Does not confidential rate-making fly in the face of free and open competition?

Mr. Garvey: I really do not think so.

Mr. Benjamin: Is that automatically to fly in the face of it. Does it not tend to create and conglomerates and collusion, agreements, deals, side-deals, rebates, etc.?

The Chairman: That is your last question after this question.

Mr. Garvey: Maybe if you have a confidential contract then you do not need any under-the-table deals.

Mr. Benjamin: It is under the table if it is confidential.

Mr. Garvey: Not necessarily.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

I just want to follow along on that as my first question: If it is not an explicit contract, then should there be confidential rates?

Mr. Garvey: Well, that might be a point.

The Chairman: Mr. Garvey, I want to thank you very much. You set the problem we are in, but I appreciate your brief. Mr. Tobin is right, it has some very familiar, but some very different experience in the different areas of the economy. We have come up with some very interesting points. If a company

From the Canadian Chamber of Commerce:

Roger B. Hamel, President;
John F. Aspin, Chairman, Transportation Committee;
Eugene M. Ludwick, President, E.M. Ludwick & Associates Inc., Winnipeg.

From the Canadian Shippers' Council:

A.H. Hall, Chairman and Representing the Canadian Manufacturers' Association, Distribution Manager, Ford Glass Ltd.;
G.E. Bennett, Vice-Chairman, and Chairman of the Council's West Coast Committee, Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of B.C.

From the Government of Alberta:

Clarence J. Roth, Deputy Minister, Planning & Services, Economic Development.

From Westar Mining:

Terence L. Garvey, Director, Transportation.

Now, members of the committee... the public... of an... plan of action with the new... hope.



[Translation]

Mr. Benjamin: Mais j'ai demandé tout à l'heure des gros expéditeurs ou producteurs comparés aux petits entrepreneurs. Il n'y a pas de moyen de faire ce genre de contrat. C'est pourquoi je vous demande: n'est-ce pas que ce genre de tarifs confidentiels va à l'encontre de la libre concurrence au principe de

Mr. Garvey: Je ne pense pas.
Mr. Benjamin: Est-ce que cela n'a-t-il pas tendance à créer et à favoriser les ententes, les accords, les deals, les deals, les rebates, etc.?

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin.

Mr. Garvey: Peut-être si vous avez un contrat confidentiel, vous n'avez pas besoin de conclure des marchés sous la table.

Mr. Benjamin: Mais le marché est sous la table s'il est confidentiel.

Mr. Garvey: Pas nécessairement.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

J'aimerais poursuivre cette discussion en guise de première question. Si ce n'est pas un contrat explicite, y a-t-il des tarifs confidentiels?

Mr. Garvey: Bien, cela pourrait être un point.

Le président: Monsieur Garvey, je tiens à vous remercier. Vous avez posé le problème dans lequel nous nous trouvons. M. Tobin a raison, il y a certaines expériences dans différents secteurs de l'économie. Nous avons soulevé certains points très intéressants. Si une entreprise

WITNESSES—TÉMOINS

De La Chambre de commerce du Canada:

Roger B. Hamel, président;
John F. Aspin, président, Comité des transports;
Eugene M. Ludwick, président, «E.M. Ludwick & Associates Inc.», Winnipeg.

De la «Canadian Shippers' Council»:

A.H. Hall, président et représentant de l'Association des manufacturiers canadiens, gérant de distribution, «Ford Glass Ltd.»;
G.E. Bennett, vice-président, président du Comité du Conseil de la côte ouest, vice-président des Transports, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique.

Du gouvernement de l'Alberta:

Clarence J. Roth, sous-ministre, Planification et services, Développement économique.

De la «Westar Mining»:

Terence L. Garvey, directeur, Transports.

maintenant, la séance publique de ce Comité est levée. Les membres ont trois minutes à huis clos, pour discuter notre plan d'action pour les prochaines 24 heures.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 47 A

Tuesday, December 3, 1985
Thursday, December 5, 1985
Monday, December 9, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

INCLUDING:

The Sixth Report to the House

First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 47

Le mardi 3 décembre 1985
Le jeudi 5 décembre 1985
Le lundi 9 décembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

Procès-verbaux et témoignages du
Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

Y COMPRIS:

Le sixième rapport à la Chambre

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Wednesday, December 18, 1985

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SIXTH REPORT

On Monday, October 7, 1985, your Committee received the following Order of Reference:

That the document entitled: "Freedom to Move" (Sessional Paper No. 331-7/29), be referred to the Standing Committee on Transport;

That the Committee examine and report on the proposals contained therein and, in particular;

1. the role of transportation in
 - improving Canada's trade position;
 - developing employment opportunities; and
 - complementing regional economic development in Canada;
2. the role of the transportation Crown corporations in an open and competitive transportation environment;
3. foreign control of Canadian transportation companies;
4. the ways and means of improving services in northern and remote areas in a new regulatory environment;
5. the issue of compensatory rail rates and suggested measures to discourage predatory pricing in a new regulatory environment; and
6. the measures to protect and/or enhance services to captive shippers;

That the Committee be empowered to travel within Canada; and

That the Committee report its findings no later than December 13, 1985.

On Friday, December 6, 1985, this deadline was extended to December 19, 1985.

The Committee's report is as follows.

ACKNOWLEDGEMENTS

During October and November 1985, the Standing Committee on Transport held public hearings in Ottawa, Vancouver, Winnipeg and Halifax in accordance with its Order of Reference on the Government's paper entitled *Freedom to Move*. The Committee heard a total of 95 organizations comprising 177 individual witnesses, and received 152 submissions from concerned parties. The list of witnesses who appeared before the Committee as well as those who submitted briefs appears at the end of this Report. The contributions of those who participated in the hearings as well as those who submitted briefs were invaluable to the study.

The Committee received cooperation from the Minister of Transport, the Honourable Don Mazankowski, and his staff; from Mr. Keith Thompson, Q.C., Coordinator, and his staff in the Office of Economic and Regulatory Reform; from officials at Transport Canada and the Canadian Transport Commission, as well as contributions from numerous other individuals whose expertise was invaluable to the Committee's work.

The Committee wishes to express its appreciation to Nino Travella, Clerk of the Committee, who facilitated the administrative aspect of our work, particularly the arrangements for travel and the coordination of hearings and witnesses, and to Marie-José Brière, Cécile Fortier-Génier, Huguette Jean, Claude Leahey and Francine Nantel of the Translation Bureau for their efforts in translating this Report. The Committee is also indebted to its advisory staff comprised of John Christopher, Research Coordinator from the Research Branch of the Library of Parliament; Tom Maville, John Gibberd and Paul Juneau from the Canadian Transport Commission; and David Cuthbertson who acted as a consultant to the Committee.

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION		1
I. AIR TRANSPORTATION		7
Introduction		7
A. Air Services in the North and Low Density Markets		8
Recommendations		10
B. The Role of Transportation Crown Corporations —		
Air Canada		11
Recommendations		13
C. Foreign Ownership		13
Recommendation		15
D. Confidential Contracts		15
Recommendation		16
II. RAIL TRANSPORTATION		17
Introduction		17
A. Confidential Contracts		18
Recommendations		22
B. “Captive” Shippers		23
Recommendations		25
C. Dispute-Resolving Mechanisms		25
i) Mediation		25
Recommendation		26
ii) Final-Offer Arbitration		26
Recommendations		27
iii) Section 23		27
Recommendation		27
D. The Role of Transportation Crown Corporations —		
Canadian National		27
Recommendations		29
III. EXTRAPROVINCIAL TRUCKING		31
Recommendations		34
IV. MARINE TRANSPORTATION		35

V. OTHER ISSUES	37
A. The Role of Transportation in Regional Development.....	37
Recommendation	38
B. The Handicapped/Disabled.....	38
Recommendations.....	39
C. Ministerial Policy Direction.....	39
Recommendations.....	41
D. Transportation Safety and Security.....	41
Recommendations.....	42
E. The Review Process.....	42
Recommendations.....	43
F. The Legislative Process.....	43
Recommendation	44
VI. SUMMARY OF RECOMMENDATIONS	45
Air Transportation.....	45
Rail Transportation.....	46
Extraprovincial Trucking.....	48
Other Issues.....	48
APPENDIX A — List of Witnesses	51
APPENDIX B — List of Submissions	61

INTRODUCTION

*Freedom to Move — a framework for transportation reform** is a philosophical paper setting out in broad terms the intentions of the Government for amendments to the framework of economic regulation of transportation in this country.

The Committee finds itself in agreement with the broad goals expressed in the paper: the reduction of Government regulation in the transport sector for the purpose of fostering competition that will generate more transportation services, at lower cost, for Canadians and for the movement of our products.

We recognize that ours is a vast, sparsely populated, trading nation far from many of the world's markets — and consequently highly dependent upon our transportation system. We agree with *Freedom to Move* that today we face a competitive global marketplace where our success depends to a great extent upon the efficiency of that system. No less do we need an efficient system for the domestic movement of our goods and people.

The instrument which *Freedom to Move* embraces for the achievement of new efficiencies in transportation is competition. And the balance which that paper tries to seek is one between the benefits of competition and the undesirable consequences of competition waged without limits. This tension between the good and the evil of competitive behaviour underlay all the evidence we received. The problems of where to regulate competition, where not to regulate it, and even where to regulate in order to create it were the stuff of our hearings.

In our own attempts to come to grips with the issues raised by *Freedom to Move*, we found it useful to recall the interplay of Government regulation and marketplace competition in Canadian transportation history.

As we will remark again in this Report, transportation has been used, and regulated, by Government as a tool for nation building since Confederation. The railways initially enjoyed, except on the coasts and in parts of central Canada where water transport was feasible, a virtual monopoly on the carriage of goods and persons over all but the very shortest of distances. Two important consequences were that the railway companies developed extensive

* *Freedom to Move — a framework for transportation reform*. Ottawa: Transport Canada, July, 1985. Available free of charge from Public Affairs, Transport Canada, Transport Canada Building, Place de Ville, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario, K1A 0N5. Catalogue number: T 22-69/1985 E.

rail networks and the Government became deeply involved in the regulation of these companies in the public interest, for the railways held the economic life of industries and whole regions in their power.

By the middle decades of this century, this monopoly power of the railways was fracturing before advances in highway truck technology (including powerful diesel engines) and new highways, competition from ships plying the just completed Great Lakes-St. Lawrence Seaway system, pipelines that carried oil where railways once carried coal, and airplanes and intercity buses that carried passengers who previously travelled by rail. The shipper, the traveller — they now had options, and if speed was important, cost not too great a factor and, in the case of goods, the weight not too substantial, they increasingly turned to truck, bus, or 'plane instead of the train. The result was predictable. The rail system concentrated on those aspects, especially the heavy, long haul traffic where it had inherent advantages, while its branch line, local and passenger services withered before the advances of other modes of transport.

But the hand of regulation, visible from the heyday of the railroads when it had been a necessary check on their monopoly power, was slow to lift in recognition of changing transportation economics. The Government remained involved in setting detailed rail freight rates. The railways were expected to continue to pay for, by cross-subsidization among their operations, obligations which had been placed upon them in the national interest in the early days. These included especially the carriage of grain and grain products to export positions at statutory rates, the provision of unremunerative passenger service, and restrictions on branch line abandonments.

With their areas of monopoly power shrinking, but not the cost of performing the public policy duties, the railways found themselves having to extract the revenue for internal cross-subsidization from relatively fewer customers, principally those for whose goods alternative modes of transport were not available and who were therefore unable to resist price increases by threatening to turn to the railways' competitors.

These circumstances led to the establishment of the seminal Royal Commission on Transportation (the "MacPherson Commission") of 1959-62 from the recommendations of which flowed the *National Transportation Act* of 1967, Government decisions to pay subsidies directly to the railways as compensation for certain of the imposed duties they performed in the national interest (e.g., passenger rail service) and, one might even say, the *Western Grain Transportation Act* of 1983, which established new rates for the movement of grain under statute.

The *National Transportation Act* ended the detailed involvement of Government in the setting of rates. In a broad band between a minimum rate (set by Section 276 of the *Railway Act*) and a maximum rate (set by Section 278 of the *Railway Act*), it permitted the rail carriers to set their freight rates as they pleased. At the same time, it established a process for the abandonment of branch lines and for compensation if the right to abandon was denied. It brought about all these changes through amendments to the *Railway Act*. The results were impressive: new and specialized freight services sprang up. At a time when U.S. railways, operating under continued extensive Government regulation, were suffering a rash of bankruptcies, Canadian railways became increasingly competitive.

This competitiveness which the *Act* fostered by permitting pricing freedom was mainly intermodal: i.e., between the railways, on the one hand, and their competitors, principally

water and road transportation, on the other. The creation of increased intramodal competition (that is, competition among the railways themselves) was not an aim of the legislation. Indeed, the *Act* allowed (through its enactment of *Railway Act* Section 279) rail carriers to agree upon and charge common rates. This permission for collective rate-making shielded them from the reach of the *Combines Investigation Act* and, together with a requirement for the publication of freight rates, likely inhibited competition within the rail mode.

Thus, in pursuing its underlying objective — the substitution of competition for regulation — the *National Transportation Act* had not gone all the way. It had fostered intermodal competition, but left the stimulation of intramodal competition for another day.

Freedom to Move proposes to change that. In order to wring efficiencies from the transportation system, it has proposed a new *National Transportation Act* that would encourage intramodal, as well as further intermodal, competition. With respect to rail carriers, its proposals to legalize confidential contracts for the carriage of goods (including contracts that give secret rebates from published tariff rates), to outlaw collective rate-making by the railways, to fix rates for joint-line movements, and to repeal in five years' time the requirement for compensatory freight rates would all have this effect. In the airline and trucking industries, there would be increased opportunity for competition among the carriers as a result of the relaxation of entry restrictions and the elimination of detailed fare regulation.

Some pressure for these specific changes has developed in Canada as a result of U.S. deregulation of the transportation sector. Beginning in the mid-1970's, Congress passed reform legislation that included the *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act* (1976), the *Airline Deregulation Act* (1978), the *Staggers Rail Act* (1980), and the *Motor Carrier Act* (1980). The effects of this legislation spilled over into Canada. Suddenly, Canadian truckers could obtain 48-state operating authorities, but U.S. motor carriers wanted easier access to our markets in exchange. Invigorated by the *Staggers Rail Act*, which deregulated their pricing and costs, U.S. railways captured transborder rail traffic. Our railway companies asked for catch-up legislation that would let them compete. On the air side, Canadian consumers saw cheaper air fares in the U.S. after deregulation and asked for similar legislation here.

Fortunately, in our view, this pressure to place greater reliance on the forces of competition and less reliance on the restraints of regulation comes at a time when there is increased opportunity to do so. We agree with *Freedom to Move* that our transportation system has matured in most areas. Monopolies in air and surface transportation have in many areas been eliminated or reduced, so that the need for Government regulation, premised on monopoly power, is reduced. And in more cases competition, not Government, can be the effective regulator.

Few of the witnesses who appeared before us disagreed. Indeed, most of them said they agreed in principle with *Freedom to Move*. But we found that agreement in principle sometimes became objection in fact. So we found that "Yes, but...." was a frequent reaction to *Freedom to Move*.

The problem for us was to separate those cases where less regulation will lead to increased competition and greater efficiency from those cases where regulation will continue

to be needed (or even increased) in order to prevent abuse of market power or the occurrence of undesirable types of competition.

We well understand that competition — the instrument through which *Freedom to Move* proposes to achieve new efficiencies in the transportation sector — does not always and inevitably lead to economic efficiency or socially desirable consequences. Like fire, competition should be the servant, not the master.

Where a substantial degree of monopoly or oligopoly power continues to exist, the reduction of economic regulation may actually permit the monopolist or oligopolist to increase prices and decrease output to maximize his return to the detriment of society generally. In these cases, regulation will continue to be necessary. *Freedom to Move* recognizes this. One example of where it would limit the abuse of monopoly power is in its proposal to revise Section 23 of the *National Transportation Act* so that complaints can be made against excessive fare increases.

We are also aware that in some cases regulation will continue to be needed to prevent competitors from attempting to achieve or to retain monopoly positions by predatory pricing. (Predatory pricing is the use of artificially low prices to drive competitors from a market or to prevent them from entering it.) Just as regulation needs to be retained (or enacted) to limit prices charged in monopoly situations, so here regulation is needed for anti-competitive practices intended to eliminate competition. To this end, we recommend in this Report the continuation of an anti-predatory pricing provision in the *Railway Act*.

Finally, there are certain cases where a lack of Government involvement would be compatible with economic efficiency but not with our social or political values.

An example is in the area of safety. Although the relaxation of safety standards might result in economic efficiencies, to relax safety standards would generally be unacceptable. In this respect, *Freedom to Move* has made very clear that the economic regulatory reform with which it deals shall not take place at the expense of safety standards. This is a position the Committee adamantly shares. And if we do not discuss safety *in extenso* in this report, it is not because we do not think it is important. *On the contrary, it is because we do not think it is negotiable.*

Another example of where a lack of Government involvement might lead to economic efficiency but be contrary to more deeply held values is in the area of regional development. We are aware that Confederation is sometimes worth the candle. Regular air services to an outlying community might be inefficient and economically unsound in a perfectly working marketplace — but nonetheless politically appropriate. However, we believe such decisions should be made openly, as the political decisions they are, with open subsidies and no hidden costs to distort the transportation system.

Although we do not always use in our Report the terminology with which we have set out the issues above, we have attempted while writing, to keep in mind the underlying notions we have mentioned, particularly the need for balance between economic efficiency and social and political values.

Ultimately, the achievement of such a balance falls to us as legislators. We have tried in this Report to strike it, where balance seems appropriate. Yet we have borne in mind that an

efficient transportation system, upon which the future protection and increase of jobs and our economic well-being lies, cannot be achieved by giving in on all occasions to demands for special treatment. Not surprisingly, of course, we found quite a number of those demands in the course of our hearings — whether from any one of the transportation modes, regional interests, consumers, labour, or other interest groups such as the handicapped. Of these interest groups, labour appeared to us to be particularly troubled by the prospect of deregulation. *We recommend that the Government monitor the effects of deregulation upon this group and others, for adjustments are inevitable.*

We should mention one of the complaints of certain of these special interest groups. They said that the process of our review was too short, too quick, while others said new transportation legislation is needed now and that we should get on with our Report. We would simply say to all our witnesses, and to the many others who have assisted us in our study, that this Report represents the beginning, not the end, of the Parliamentary process on *Freedom to Move*.

In concluding this introduction, we should mention that we have found it convenient, indeed almost inescapable, to set out our thoughts according to the mode of transport involved. This was not only the pattern of *Freedom to Move*, but it was also the pattern of the *National Transportation Act* before it. The different modes involve different, although sometimes related, problems. Insofar as we deal with those particular topics singled out in our Order of Reference, their treatment occurs within this modal structure.

The main economic regulations, contained in Part II of the *National Transportation Act*, which apply to air carriers and with which this Report is concerned.

Over the last decade, the economic regulation of air transport has been progressively relaxed in favour of competition.

In 1977, the *Air Canada Act*, 1977, was passed. It was intended to remove the special advantages and bindings the national carrier had enjoyed and been obliged to as a result of being an instrument of Federal Government policy. Air Canada was now to operate, in the words of the act, "as a going concern on a business basis" and to be regulated by the Canadian Transport Commission like other carriers, whereas it had previously operated under the terms of special arrangements with the Government.

Passage of the *Air Canada Act*, 1977 was followed by the removal of restrictions on the services provided by other carriers. CP Air, as the first non-national carrier, Air could now compete directly with Air Canada on this route. There had been competition between the two carriers on other routes, but this was limited to certain markets. Competition was also allowed on other routes, but this was limited to certain markets and discount fares.

In 1978, the United States passed the *Open Skies Act*, 1978, which allowed the effects of this were to be felt in the transatlantic market.

In 1982, the *Strategic Choice Act*, 1982, was passed. It recommended that the *National Transportation Act* be amended to allow for greater competition.

I. AIR TRANSPORTATION

Introduction

Parliament has given the Minister of Transport, the Canadian Transport Commission (CTC) and the Governor in Council extensive powers to regulate the air transport industry. These powers include the right to control the entry of firms to the industry, their exit, the services offered, the prices set, and the conditions of operation.

The Canadian Transport Commission, through its Air Transport Committee, enforces the main economic regulations, contained in Part II of the *Aeronautics Act*, which apply to air carriers and with which this Report is concerned.

Over the last decade, the economic regulation of air transport has been progressively relaxed in favour of competition.

In 1977, the *Air Canada Act, 1977*, was passed. It was intended to remove the special advantages and burdens the national carrier had enjoyed and been subject to as a result of being an instrument of Federal Government policy. Air Canada was now to operate, in the words of the *Act*, with "due regard to sound business principles and in particular the contemplation of profit" and be regulated by the Canadian Transport Commission like other carriers, whereas it had previously operated under the terms of special arrangements with the Government.

Passage of the *Air Canada Act, 1977* was followed by the removal of various restrictions on the services provided by the other main carrier, CP Air, on the transcontinental route. CP Air could now compete without restriction on this route. There was now head-to-head competition between Canada's two largest scheduled carriers in the most important domestic markets. Competition was further encouraged by the introduction of new types of charter and discount fares.

In 1978, the United States passed legislation deregulating the airline industry. The effects of this were to be felt in Canada increasingly in the following years.

In 1982, the Standing Committee on Transport issued a report entitled *Domestic Air Carrier Policy*. It recommended that economic regulation of the airline industry continue but allow for greater competition.

In 1984, a Federal Government policy statement was issued which liberalized air transport policy, within the existing regulatory regime. Air carriers, previously restricted in their operations by the Regional Air Carrier Policy were allowed to pursue opportunities anywhere in Canada. Licence restrictions were removed; greater price flexibility was allowed; and the administrative processes of the Canadian Transport Commission were streamlined.

It is clear to the Committee that these evolutionary changes, all of which took place within the existing legislative framework with the exception of the *Air Canada Act, 1977* resulted in "de facto" deregulation. And what *Freedom to Move* proposes are legislative changes necessary to reflect in law what is generally happening in fact. These proposals will bring to a conclusion the evolution of the domestic airline industry from one where economic regulation prevailed to one that is deregulated.

It was therefore no surprise to the Committee that most of the representatives of the airline industry who appeared before us supported the proposals in *Freedom to Move*, providing for freedom of entry by replacing the test of "public convenience and necessity" with that of "fit, willing and able", and allowing for freedom of exit (with notice) and pricing in southern Canadian markets. We were left with the impression that most of our airlines, large and small, are ready, willing and able to participate in a fully deregulated environment.

We agree with the thrust in *Freedom to Move* to continue the deregulation of the airline industry and welcome the positive response of most of the air carrier industry to it. However, there were some reservations and concerns raised regarding the impact of deregulation on the airline industry and air services. Using our Order of Reference as a benchmark, we would like to address three of these concerns: air services in the north and low density markets; the role of Air Canada in a deregulated environment; and foreign ownership in the airline industry.

A. AIR SERVICES IN THE NORTH AND LOW DENSITY MARKETS

The 1984 policy statement which led to relaxed regulation of the airline industry differentiated between southern Canadian markets where deregulation would take place and northern Canada where regulation would continue substantially unchanged. It drew a line of demarcation north of which regulation would continue to apply not only to intra-northern routes but also on routes between the north and the south.

In the spring of 1985, after extensive hearings on the question of air services in northern and remote areas, the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission issued its *Final Report on the Adequacy of Air Services in Northern and Remote Areas*. The major recommendation was that air services in these areas should continue to be regulated but with greater emphasis on price and service competition. It did not recommend a direct Government subsidy program in connection with air services in these areas.

On June 13, 1985, the House of Commons referred the question of transportation services in northern and remote areas to this Committee. The Committee is still seized of this reference.

Freedom to Move proposes that northern air services be deregulated in the same manner as are air services in southern Canada. It draws no line and makes no distinctions. However, *Freedom to Move* does recognize that in a deregulated environment it may be necessary to provide direct subsidies in order to ensure adequate and essential services on routes that air carriers deem unprofitable.

Most of the evidence submitted to the Committee concerning air services in the North argued for continued economic regulation because of the sparse, far-flung population resulting in low density routes; the absolute requirement to provide year-round adequate air service which usually means the establishment of facilities in the North; the higher operating costs than in the South because of northern conditions; the difficult operating conditions such as weather and airport facilities; the total dependency upon a mix of traffic (passengers, freight, mail); and the necessity of serving several communities on each flight in order to obtain an adequate overall yield. In the witnesses' view, the current system of air services in the North is too fragile and immature to sustain wide-open competition. Deregulation would mean that carriers from the South, with no base of operations in the North, would "cream" the high yield summertime traffic causing diversion of that lucrative traffic from the established carriers that serve the North on a year-round basis, and thereby jeopardize the whole northern air system.

What became clear from the evidence, however, particularly that of some witnesses from Atlantic Canada, was that there are many peripheral and marginal markets in southern Canada which have some or all of the characteristics of northern air markets. Concern was expressed that a deregulated environment might well mean unreasonable fares, a deterioration in the quality of service, and perhaps a loss of air services for consumers living in smaller centres and remote areas. We were told that this proposed new national air policy should not be applied everywhere without some modifications to reflect local conditions and regional differences. What is required is an effective "safety net" for consumers living in smaller communities and peripheral areas who might be adversely affected by change.

The Committee is concerned that it has not had an opportunity to travel to the North to carry out its mandate. We think it is absolutely essential to do so before making a final recommendation on whether air services in the North should be deregulated in the same way as is proposed in the South.

Furthermore, at that time, the Committee will have another opportunity to study the recommendations made in the report of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission on the adequacy of air services in the North. Generally speaking, we think many of the recommendations are interesting and merit serious consideration.

In the meantime, we believe that the status quo set out in the 1984 policy statement is the best approach to take regarding air services in Northern Canada.

The Committee also shares the concerns expressed regarding the possible adverse consequences of deregulation on air services in low density markets in southern Canada. We think safeguards are required to meet the concerns of those Canadians who live in small centres and the peripheral areas of southern Canada.

Freedom to Move proposes that air carriers be free to exit a market with "minimal notice — perhaps 60 days on monopoly routes, 30 days on others". We are not convinced this

notice is adequate, particularly for monopoly routes. However, we would like to go beyond that and suggest that air carriers serving monopoly routes at the time of proclamation of the new *National Transportation Act* would be required to apply to the new Regulatory Agency to terminate services on those routes. In other words, we would like to see a "grandfather" clause in the new legislation which would ensure some regulatory control over the cessation of services by a single carrier in low density markets and remote areas. Also we envisage that any other carrier that chooses to enter the market after the legislation becomes effective should also be subject to the "grandfather" clause.

Furthermore, we think the new Regulatory Agency should be given a mandate to monitor, from the beginning, the impact of the new policy on air transportation and particularly services to the remote areas and smaller communities. To do that job properly, the Agency must continue to be supplied with the appropriate data and information from the air carriers.

We also think that this ongoing monitoring function must be supported by a mandate to the new Regulatory Agency to administer an *Essential Air Services Subsidy Program*. This program should be clearly defined, particularly with respect to the criteria that will be used in deciding whether a marginal or uneconomic service is required in the public interest. The program should be introduced at the time legislation is tabled and provision for it should be embodied in that legislation. Careful consideration should be given as to how to pay the subsidy and to whom. *Freedom to Move* suggests a bid or tender process, as opposed to cost-plus formulae. We agree with this approach.

We note that *Freedom to Move* proposes the continued regulation of excessive price increases. The new Regulatory Agency will have the power "to review upward pricing, particularly where monopoly routes are concerned".

We agree with this proposal. It is a necessary safeguard, particularly for low density markets. In our view, this proposal coupled with the "family" of safeguards we have suggested should provide an adequate "safety net" for consumers of air services who live in the peripheral areas and the smaller communities of this vast country of ours, which makes efficient and safe air service more of a necessity than a privilege.

Finally, concern was expressed to the Committee by several witnesses from all parts of the country regarding the recent abolition of the \$30 ceiling on the air transportation tax. Since September 1, 1985 the tax has been calculated as 9 per cent of the cost of the total ticket price and it was argued that this places an unfair burden on those people travelling from the more remote and distant parts of the country. It penalizes the long distance traveller which is patently inequitable in a large country like Canada where air travel is so essential.

The Committee is impressed with this argument and thinks something must be done to remedy this discrimination. We feel it would be more equitable to have a ceiling on the tax or perhaps a series of tax rates which would be progressively lower with longer journeys.

RECOMMENDATIONS

1. **The Committee recommends that northern air services continue to be regulated on the basis of the 1984 policy statement until the Committee has had an opportunity to travel**

to the North to study the adequacy of air services there and to report back to Parliament.

2. The Committee recommends that where a single carrier is serving a low density market in the South at the time deregulation comes into effect, a "grandfather" clause be included in the new legislation providing for regulatory control over the exit of that carrier from that market, or the exit of any other carrier that chooses to enter the market after proclamation of the new legislation.
3. The Committee recommends that the new Regulatory Agency be given a mandate to monitor the impact of air transportation deregulation, particularly on low density routes, and that the law require the air carriers to provide to the Regulatory Agency such information as is necessary for it to carry out this monitoring function.
4. The Committee recommends that legislation deregulating the air carrier industry establish an **ESSENTIAL AIR SERVICES SUBSIDY PROGRAM** and set out in detail the criteria for qualification for subsidies.
5. The Committee recommends that a fixed air transportation tax ceiling be reinstated or that a tax be established which is graduated downward as the length of a passenger's journey increases.

B. THE ROLE OF TRANSPORTATION CROWN CORPORATIONS — AIR CANADA

The Order of Reference instructed the Committee to examine and report on "the role of transportation Crown corporations in an open and competitive transportation environment". In the airline industry, the only Federal transportation Crown corporation is Air Canada.

In 1937, Trans-Canada Airlines — the forerunner of Air Canada — was created by the Federal Government as an instrument by which to provide national air services that the private sector was unwilling to provide. This role for Air Canada as an instrument of public policy has become less important with the maturing of the airline industry. Air service is now provided on most of the national carrier's routes not only by Air Canada but also by one or more competing carriers.

The *Air Canada Act, 1977* recognized that the public policy role for the airline was diminishing. By stipulating that Air Canada should operate with "due regard to sound business principles and in particular contemplation of profit", the *Act* confirmed the subordination of this role to commercial objectives.

Freedom to Move says that "Crown corporations in transportation will be expected to be effective and efficient while operating as good corporate citizens". Furthermore, the Minister of Transport has confirmed on more than one occasion that he expects Air Canada to pay its own way and that it will not receive infusions of equity.

No evidence was submitted to the Committee that Air Canada had acted other than according to sound business principles and in contemplation of profit since 1977, as required by its constituent *Act*. During this time Air Canada has not received any financial assistance from the Government and has paid dividends to the Government.

However, we heard testimony expressing concern regarding the dominant position of Air Canada in the domestic air transportation market. It was stated that this dominance is reinforced through financial assistance from the Government; control of the major national reservation system; favoured treatment in connection with access to air terminal facilities and the operation of the Government's central travel service.

On the role of Air Canada in a deregulated environment the Committee heard a whole range of opinions. Some witnesses said that Crown corporations should continue to be used as instruments of public policy, and to provide adequate levels of service where the services would not otherwise be provided. Other witnesses simply agreed with the statement in *Freedom to Move*. However, some were not prepared to agree that the statement in *Freedom to Move* was adequate to ensure that in the long-run, Crown corporations would adhere to sound business principles and practices and avoid anti-competitive behaviour. They suggested that specific guidelines for the conduct of Crown corporations should be put in legislation to ensure that transportation companies, whether Crown or privately owned, are subject to the same rules of competition and enjoy equitable financing opportunities. Finally, there were those witnesses who did not think it was possible to achieve a "level playing field" in a more competitive transportation industry until the transportation Crown corporations were privatized. There was, however, almost total agreement among the witnesses that in establishing the role for transportation Crown corporations, the Government must recognize those areas where they perform services in the public interest and provide adequate compensation for the performance of these services.

The issue the Committee has to address is whether there is any rationale for Air Canada remaining a Crown corporation.

As we have already pointed out, Government ownership of Air Canada is no longer needed to ensure availability of air services in the major markets of southern Canada. Moreover, it seems unlikely to the Committee that the Government will need — except in times of national emergency, in which case other legislation may be involved — to retain the power to direct Air Canada to provide services in particular cases. This directive power is now provided for in the *Financial Administration Act*.

The Committee recognizes that Air Canada, with its maple leaf symbol and substantial international presence, has a role as Canada's representative abroad. However, the Committee believes that Air Canada could continue to represent Canada in this way if it were privately owned. CP Air does this now on its international routes.

The Committee notes that the Minister of Transport has said that transportation Crown corporations will not have access to Government funds. This has been Government policy since 1977 and it has meant that Air Canada has had to rely upon its retained earnings and borrowings on the open market for its capital needs. This has resulted in an alarming deterioration in Air Canada's debt-equity ratio since 1977. The Committee is concerned about this. The question now is whether Air Canada will be able to generate sufficient earnings in the new competitive environment to provide for its capital needs, the major of which will be fleet replacement, without further weakening its debt-equity ratio.

This is the challenge for Air Canada. However, what concerns the Committee is whether, even if Air Canada is more profitable, it will still need an infusion of equity in order to satisfy its capital needs. It cannot continue to borrow indefinitely and since it is a Crown

corporation, it cannot apparently get its equity from the Government. The only other place it can go to obtain equity financing is to the open market which it could do only if it were privatized.

The Committee thinks that Air Canada must have "freedom to manage" in order to improve organizational efficiency to meet the new competitive challenge. Air Canada's dominant position in the domestic market makes it the number one target for existing competitors and new entrants. Obviously it will have to keep its cost structure under control and improve productivity. The Committee believes that if Air Canada were privatized it would have more flexibility to do this, particularly because it would be able to give its employees a stake in the company. The Committee notes that employee participation in the ownership of airlines in the United States appears to have enabled them to achieve cost reductions and improvements in productivity.

The Committee appreciates that privatization is not likely to be successful unless Air Canada can demonstrate that it is an efficient, well managed, profitable airline. Therefore, Air Canada must be allowed to pursue its commercial objectives vigorously. The Minister of Transport has said that this is what he wants Air Canada to do. We would simply add that, if at any time the Government wants Air Canada to provide services for reasons of public policy that it would not otherwise do for commercial reasons, then the cost of those services should be clearly identified and Air Canada compensated. This is recognized in the *Air Canada Act, 1977* which provides for the identification of and compensation for imposed public duties.

RECOMMENDATIONS

6. **The Committee recommends that Air Canada should continue to operate on sound business principles in contemplation of profit.**
7. **The Committee recommends that Air Canada have the "freedom to manage" to improve organizational efficiency and to enable it to respond vigorously to the demands of a more competitive market place.**
8. **The Committee recommends that if the Government imposes public duties on Air Canada, they should be clearly defined and Air Canada compensated for them according to the *Air Canada Act, 1977*.**
9. **The Committee recommends that the Government give priority to the consideration of options for the privatization, or at the least, partial privatization of Air Canada with emphasis on the participation of its employees in the ownership of the company.**

C. FOREIGN OWNERSHIP

The Order of Reference instructs the Committee to examine and report on the proposals contained in *Freedom to Move* on "foreign control of Canadian transportation companies".

There are three Federal statutes which enable the Government to control foreign ownership of Canadian airlines: the *National Transportation Act*; the *Aeronautics Act*; and the *Investment Canada Act*. Although the *National Transportation Act* and the *Aeronautics Act* do not make specific reference to foreign ownership, there are provisions in both which

can be applied to a transaction involving foreign interests. Section 27 of the *National Transportation Act* provides that where objection is made to the Canadian Transport Commission, a proposed acquisition of certain types of transportation entities, including air carriers, by any person whose principal business is transportation, may be disallowed if the acquisition would unduly restrict competition or be prejudicial to the public interest. The Canadian Transport Commission has jurisdiction only if an objection is made and the proposed acquisition is by a person whose principal business is transportation. However, for those transactions involving air carriers not covered by Section 27, the Canadian Transport Commission can proceed pursuant to Sections 21 and 22 of the *Air Carrier Regulations* made under Section 14 of the *Aeronautics Act*.

The *Investment Canada Act*, which specifically deals with foreign investment in Canada, provides that transactions involving acquisitions of Canadian businesses with assets of \$5 million or more, indirect transactions of Canadian businesses with assets of \$50 million or more, and indirect acquisitions of Canadian businesses with assets between \$5 million and \$50 million which represent more than 50 per cent of the value of the total international transaction, are reviewable and may be disallowed if the Minister of Regional Industrial Expansion is not satisfied that the investment is likely to be of net benefit to Canada. Furthermore, all additional acquisitions or new businesses in designated types of business activities relating to Canada's cultural heritage or national identity are reviewable if the Governor in Council determines that a review is in the public interest.

The Committee notes that *Freedom to Move* does not consider Canadian control of commercial air services except to say that "the acquisition of control by foreign interests of transportation undertakings in Canada will generally be subject to review under the *Investment Canada Act*".

Representatives of the air carrier industry suggested to the Committee that the question of foreign ownership of Canadian airlines requires further consideration. They pointed out that other major aviation nations such as the United States and Great Britain restrict the degree of foreign ownership of their air transportation systems. The United States, for example, requires that 75 per cent of the equity of a commercial air service be owned by U.S. citizens and that two-thirds of the directors be U.S. citizens. In their view, this was sufficient justification to treat air transportation as a special case having its own unique legislative protection rather than letting the industry fall under the more general and permissive *Investment Canada Act*.

It was also pointed out to the Committee that the reviewable threshold of \$5 million in the *Investment Canada Act* could mean that foreign interests could buy a small Canadian air carrier for less than \$5 million, expand its operations in a deregulated environment, and thereby gain control of a major domestic service. This would mean that the foreign ownership provisions would be circumvented and Canada might be faced with foreign ownership situations against the national interest.

Finally, it was also brought to the attention of the Committee that foreign ownership and control is an important consideration in the context of international bilateral air agreements. Many of these agreements contain a clause that provides that each state party to the agreement can impose conditions on the licence granted to the airline of the other state party if it is not satisfied that the airline is owned and controlled by the nationals of the state party that designated the airline.

The question for the Committee is whether we should recognize foreign ownership in the Canadian airline industry as a special case or treat it, as *Freedom to Move* does, like most other businesses in Canada and leave it to the jurisdiction of the *Investment Canada Act*.

The Committee is impressed with the reciprocity argument: that Canada should treat an attempt by foreign interests to control a Canadian airline in the same way that the State of the foreign interests does. The Canadian approach should be as open or closed to foreign interests as that of the Government of those foreign interests. We think for this reason alone the airline industry deserves special treatment.

We have pondered how this should be done. We think the best approach is to extend the proposal in *Freedom to Move* to give the Governor in Council power "to disallow domestic mergers and acquisitions of control of major federally regulated transportation undertakings with gross assets valued at \$20 million or more" in the national interest, to all foreign acquisitions of Canadian air carriers no matter the value of their gross assets. *Freedom to Move* does not set out how the review process for domestic mergers and acquisitions with gross assets of \$20 million or more will be structured or whether the new Regulatory Agency will be involved. These are questions that will no doubt be clarified at the time the new legislation is introduced.

RECOMMENDATION

- 10. The Committee recommends that the *Freedom to Move* proposal to control domestic mergers and acquisitions of \$20 million or more be extended to cover all proposed foreign acquisitions of Canadian air carriers no matter the asset value.**

D. CONFIDENTIAL CONTRACTS

At the present time, regulation requires that all air carrier cargo tariffs must be filed with the Canadian Transport Commission and a copy of the tariff must be made available for inspection by the public at the carrier's place of business.

Freedom to Move proposes that the railways be allowed to negotiate confidential contract rates with their customers. Copies of the confidential contract will still have to be filed with the new Regulatory Agency but will not be available to the public for inspection. However, *Freedom to Move* does not make a similar proposal for the air carrier industry.

The Committee heard evidence from Air Canada that while regulation requires Air Canada to file all air cargo tariffs, courier companies, freight forwarders and brokers which use the services of air carriers are not required to file their rates. This puts Air Canada at a competitive disadvantage with its customers. Furthermore, in the United States, there are no restrictions on the business arrangements for the movement of air cargo.

This was the only evidence the Committee received on the question of confidential contracts in the airline industry. However, we will examine it in much greater detail in the

railway section of this Report. For now, the Committee believes that it is sufficient to say that it does not see any reason why the airline industry should not be permitted to negotiate confidential contracts.

RECOMMENDATION

11. The Committee recommends that the airline industry be permitted to negotiate confidential contracts for the movement of air cargo.

II. RAIL TRANSPORTATION

Introduction

One of our challenges in writing this Report lay in assessing *Freedom to Move's* attempt to find a new balance between measures that would, on the one hand, foster competition and, on the other hand, regulate undesirable competitive practices and abuses of market power. Nowhere was this challenge greater than with respect to railway freight rate regulation, the topic of this section.

We have little doubt that implementation of the proposals in *Freedom to Move* will change the balance of competition and regulation in the rail carrier industry. In particular, as we will point out, we see the legalization of confidential railway freight contracts and the elimination of collective rate-making by the railways as increasing competition both among the railways, and between the railways and alternative modes of transport, for the business of shippers.

These two changes would especially bring the benefits of increased competition home to shippers whose facilities have access to the line of more than one railway company, our witnesses said. But numerous witnesses also said the railways would seek to recover revenues lost in the fiercer competition for the business of these shippers by raising freight rates charged on the goods of shippers over whom they exercise monopoly power. In other words, the benefits to shippers enjoying the advantages of competition would be attained on the back of the "captive" shipper.

Indeed, we think that insofar as the railways could extract from such "captive" shippers their shortfall in revenue, they might attempt to do so.

Witnesses also said that confidential contracting and the elimination of the railways' right of collective rate-making would lead to predatory pricing by the railways — CN in particular — as they sought to gain market dominance and monopoly positions.

The first, and most important, issue we deal with in this section is whether confidential contracting is necessary on transborder and domestic traffic. In considering this issue and under subsequent headings, we consider the adequacy of the package of safeguards which *Freedom to Move* proposes. The purpose of these safeguards is to limit, in a commercial environment characterized by the existence of confidential contracts and the elimination of collective rate-making, the railways' monopoly (upward) pricing against the "captive"

shipper and their predatory (downward) pricing directed against competitors. Here we will recommend additions to the *Freedom to Move* package. At the end of the rail section, we also make recommendations regarding CN.

The recommendations in this section of our Report are intended generally to lower shipping costs and to force the railways to increase their efficiency while denying them the possibility (if it should exist) of compensating for their decreased revenues in one area simply by extracting more revenue in another area with no increase in service there.

Finally, although we will not deal with it in the body of the section which follows, we should mention here that if the railways are to become more efficient as we desire them to do, they must be able to reduce their costs. Neither we nor any witnesses who appeared before us were prepared to see safety standards compromised in this process. However, we urge the Government to work with both labour and industry to reach agreement on the elimination of the burden of unnecessary and outdated regulations and practices.

A. CONFIDENTIAL CONTRACTS

The *Railway Act* prohibits railways and shippers from entering into confidential contracts for the carriage of goods by rail in Canada. Section 275 of the *Act* requires that tariffs of rates be published and filed with the Canadian Transport Commission, and Section 269 requires railways to charge only those tolls set out in the tariffs. Section 381 makes it an offense to depart from those tolls, and Section 380 makes it an offense to offer unpublicized rebates.

These requirements differ markedly from the situation that has existed in the United States since the *Staggers Rail Act* of 1980 was passed. *Staggers* permitted U.S. railways to enter into confidential contracts with shippers. This has had a damaging effect on Canadian railways competing on transborder traffic with U.S. railways because it allows them to undercut published Canadian rates and to short-haul Canadian railways by diverting traffic from the lines of Canadian railways to the lines of U.S. railways.

In 1984, the Canadian Transport Commission conducted hearings on the issue of whether Canadian railways should be allowed to enter into confidential contracts with shippers on transborder traffic. These recommendations were presented to the Minister of Transport in early 1985.

Subsequently, in 1985, at the request of the Minister of Transport, the Commission undertook further public hearings on the question of permitting confidential contracts for rail traffic moving entirely within Canada (domestic) and concluded that they should also be allowed.

Freedom to Move proposes that confidential contracts, including rebates, be allowed on all domestic and transborder traffic, except grain shipments governed by specific legislation. Also, a railway and a shipper will be allowed under a confidential contract to waive common carrier obligations to provide adequate facilities, equipment and service to a shipper. Those obligations are set out in Section 262 of the *Railway Act*. Parties to a confidential contract will not be allowed to appeal them to the Regulatory Agency. Finally, shippers who do not

wish to enter into confidential contracts will be able to continue to ship under published tariffs.

Freedom to Move states that this mixed system of confidential contracts and published tariffs will stimulate competition among Canadian railways and lead to a wider choice of services for shippers.

Freedom to Move proposes the repeal of Section 279 of the *Railway Act*, which would complement the introduction of confidential contracts. Section 279 allows railways in Canada to set common rates on traffic moving between centres served by two or more railways. It was the view of several witnesses that this provision simply results in the rates being set by the highest cost railway, with competing railways then setting their rates at the same level.

The Committee agrees that Section 279 of the *Railway Act* should be eliminated but notes that provision should be made to allow railways to set joint-line rates collectively.

The Committee found widespread acknowledgement that confidential contracts must be allowed on transborder traffic. We agree with numerous witnesses and with *Freedom to Move* that confidential contracts should be allowed on transborder traffic in Canada. We, like most of the witnesses, do not see how our railways can compete effectively with U.S. railways for transborder traffic unless they are permitted to negotiate confidential contracts.

The harder question for the Committee to answer was whether the right to enter into confidential contracts should be extended to cover domestic traffic. Many witnesses, in particular from the Atlantic region and especially representatives of our trucking industry, suggested allowing a two-tier system — confidential contracts for transborder movements but not for domestic traffic. Other witnesses argued for and against *Freedom to Move*'s proposal that domestic confidential contracts be permitted.

Many shippers testified that the use of confidential contracts will mean that the railways will have to compete more vigorously for a shipper's traffic. This should encourage additional efficiencies on the part of the railways and any reductions in rates to shippers will allow them to be more competitive in Canadian and world markets.

We heard from pulp and paper producers that they must compete with U.S. producers in export markets. The U.S. producers can, however, negotiate confidential contracts with U.S. railways at lower prices than the published rates which Canadian railways charge to move the Canadian product to export position. United States companies also enjoy the advantage of these lower confidential contract rates on imported goods. We think Canadian producers need to have the same advantages.

Other witnesses said that the failure to introduce confidential contracts for domestic movements would place Canadian manufacturers at a competitive disadvantage vis-à-vis U.S. producers in the Canadian marketplace. For example, an industry located in western Canada which forwards its product by rail to a Toronto buyer may be competing with a U.S. producer of the same product. The U.S. producer is able, however, to negotiate a confidential contract which allows him to undercut the published Canadian rail rate and thereby eliminate the Canadian producer from the Toronto market. Allowing Canadian

railways to establish confidential contracts with Canadian shippers will enable those industries to effectively meet U.S. competition and remain commercially viable.

We also heard testimony that confidential contracts may benefit smaller shippers. At present, railways may be reluctant to offer a smaller shipper a lower rate than the one published for a larger shipper because the larger shipper will see the lower published rate and also demand it. If the large shipper is able to do this, the railway will lose considerable revenue in view of the larger volume of traffic at stake. Under a system of confidential contracts it will be possible for a railway to offer a lower rate to small shippers to take advantage of efficiencies they offer the railways and without disturbing published rate relationships. Such efficiencies may include instances where the railway is able to use otherwise empty cars on a return movement or on traffic which fills out a train to an optimum length and capacity. Confidential contracts could therefore also be to the benefit of small shippers located on the line of a single railway. In essence, confidential contracts between a large or small shipper and a railway will permit rates to be tailored closer to the particular service, to the mutual advantage of both parties to the contract.

It was also stated by some witnesses that confidential contracts on domestic traffic will simply place a shipper's transportation costs in the same context of privacy as his other costs when setting a competitive market price for a product.

There was considerable testimony, particularly from the trucking industry, against allowing confidential contracts on domestic traffic. We also heard that confidential contracts will be of no benefit to smaller shippers or to those firms located in isolated or remote areas of the country who do not have the flexibility of negotiating with two railways for the lowest level of rates. Many small shippers located on the line of a single railway in the Atlantic Provinces and in other regions removed from central Canada believe that lower rate levels arrived at through confidential contracts in areas of the country where competitive rail service is dominant will require the railways to seek higher rates from shippers in areas where such service is absent.

Having heard both sides of the case argued at length, the Committee has come to the conclusion that confidential contracts should also be allowed for the domestic movement of goods by rail. We simply do not believe that a two-tier system could work effectively; we believe that such a system would mean that our railways and shippers would continue to be at a competitive disadvantage vis-à-vis their U.S. counterparts.

However, the Committee sympathizes with the concerns expressed by small shippers and the trucking industry regarding the introduction of confidential contracting. We think safeguards are required.

The concerns about the effects of confidential contracting (taken together with the elimination of collective rate-making by the railways) were two-fold. Firstly, that the railways would engage in predatory pricing to obtain market share. Secondly, that the railways would raise their rates to shippers against whom they enjoy monopoly pricing power. We believe safeguards are needed in respect of both these concerns.

With respect to predatory pricing, Section 276 of the *Railway Act* currently requires all freight rates to be compensatory (i.e., that they exceed the railway's variable cost for the product movement concerned). Section 276 was enacted as a check on predatory pricing.

Freedom to Move proposes the repeal of Section 276 in five years — that is, presumably, five years after the legislation is enacted. After the repeal of the Section, the railways would be able to set freight rates free from the compensatory requirement and subject only to whatever anti-combines legislation may then be in effect.

Witnesses expressed fear that the removal of the compensatory requirement would create an environment which would result in destructive rate wars between railways. While shippers captive to the line of a single railway are concerned about the possibility of paying higher rates because of the ultimate revenue shortfalls suffered by the railways, truckers are concerned that such anti-competitive behaviour may decimate much of their long-haul business.

Both the trucking industry and CP Rail are particularly concerned that CN Rail might be inclined to price its services below cost to a greater extent than its competitors in the absence of Section 276. They believe that CN enjoys special financial advantages as a Crown corporation as a result of which it would be able to undertake predatory pricing practices.

Several witnesses indicated that in the absence of Section 276, the *Combines Investigation Act* would not provide sufficient protection.

We agree that this *Act* is not adequate protection against predatory pricing. Indeed the Committee has concluded that the only effective mechanism currently in place to deter predatory pricing on the part of our railways is Section 276. Therefore, Section 276 should be maintained, and not repealed in five years as proposed by *Freedom to Move*. We see this as the first of a package of safeguards for shippers and competitors of the railways whose commercial interests might be harmed by anti-competitive behavior when confidential contracts are introduced.

The Committee also thinks that Section 276 should be strengthened by incorporating in new legislation, penalty provisions that would apply where non-compensatory rates have been charged.

A related safeguard we propose, but which is not set out in *Freedom to Move*, is the right of a third party to appeal to the Regulatory Agency on the grounds that a confidential contract violates Section 276 or restricts the railway's ability to meet its common carrier obligations (under Section 262 of the *Railway Act*) to provide the third party with adequate facilities, equipment and service. Furthermore, we think the Regulatory Agency should be able on its own motion to initiate an investigation into whether a confidential contract violates Section 276 or the railway's common carrier obligations.

Where rates are found to be non-compensatory either upon third party appeal or upon the Regulatory Agency's own motion, the Regulatory Agency should have the power to order the rates to be increased to compensatory levels.

Where the confidential contract is found to restrict the railway's common carrier obligations to a third party, the Regulatory Agency should have the power to order the parties to amend or to cancel the contract.

Freedom to Move proposes that all confidential contracts be filed with the Regulatory Agency. We agree. We see the requirement to file confidential contracts as necessary for the Regulatory Agency's monitoring of contracts to determine whether they are non-compensatory or impinge on a railway's common carrier obligations to third party shippers.

Furthermore, we think that summaries of confidential contracts should be filed with the Regulatory Agency *and published*. These summaries will provide some information about confidential contracts which may be set at predatory prices or which contain provisions affecting a railway's common carrier obligations to third party shippers. We suggest that the summaries should contain sufficient information to permit a competing carrier or shipper to compare traffic characteristics on shipments made under published rates with those under confidential contracts. Information such as the commodity, shipper, carrier, origin, destination, routing, volume and equipment involved in the movement will allow a third party shipper or carrier to compare movements under published rates with movements under confidential contracts, without divulging confidential rate levels and rebate provisions. On the basis of this information, the third party may decide to appeal to the Regulatory Agency on the grounds mentioned above.

Freedom to Move proposes that a review of confidential contracting take place after four years. We believe that as an additional safeguard for shippers and the railways' competitors, this evaluation should take place after the first two years as well as four years after the enactment of legislation permitting confidential contracting.

Finally, the ultimate safeguard for those who feel aggrieved by the railways' pricing activities under confidential contracts is that they can resort to a "family" of dispute-resolving mechanisms proposed in *Freedom to Move*. We discuss this "family" of dispute-resolving mechanisms later in this section of our Report. It includes mediation, final-offer arbitration, and a streamlined Section 23 of the *National Transportation Act*.

RECOMMENDATIONS

12. **The Committee recommends that Section 279 of the *Railway Act* be repealed. The Committee, however, recommends that provision should be made to allow railways to set joint-line rates collectively.**
13. **The Committee recommends that railways be permitted to enter into confidential contracts for both the transborder and domestic movement of goods by rail.**
14. **The Committee recommends that Section 276 of the *Railway Act* be retained and strengthened by the incorporation in it of penalty provisions that would apply where non-compensatory rates have been charged.**
15. **The Committee recommends that a person not party to a confidential contract be entitled to appeal to the Regulatory Agency on the grounds that a confidential contract violates Section 276 or impinges on the railway's ability to meet its common carrier obligations (under Section 262 of the *Railway Act*) to provide the third party with adequate facilities, equipment and service.**
16. **The Committee recommends that the Regulatory Agency be empowered to order the rates increased to compensatory levels where rail freight rates are found to violate the new Section 276.**

17. The Committee recommends that the Regulatory Agency be empowered to order the parties to a confidential contract to amend or to cancel the contract where it impinges on a third party's common carrier obligations.
18. The Committee agrees with *Freedom to Move* that all confidential contracts should be filed with the Regulatory Agency.
19. The Committee recommends that summaries of confidential contracts containing basic information (not including the rate agreed under the contract) be filed with the Regulatory Agency and published.
20. The Committee recommends that all confidential contracts for the movement of goods by rail in Canada be monitored by the Regulatory Agency and that confidential contracting be evaluated two and four years after the legislation is enacted permitting confidential contracts.

B. "CAPTIVE" SHIPPERS

What to do about the "captive" shipper was one of the most vexing questions we were called upon to consider during the course of our hearings. The reason for this is that it is very difficult to define exactly who is or is not a "captive" shipper. However, several criteria can be applied. These involve consideration of whether the shipper is captive to a mode of transport. An example would be a shipper of a relatively low-value, high-density bulk product which must move a long distance to market. If that shipper is served by only one carrier, he can be considered as captive to that carrier.

While this may appear to be a relatively simple definition of a "captive" shipper, in practice it is extremely difficult to apply. This often results from the fact that while there may exist an alternative mode of transport for that shipper, that alternative may be impractical to use from an economic perspective.

Shippers have long complained that where the nature of their business or location is such that they have no efficient alternative but to ship by one railway, they are captive to that railway company. As a result of the lack of competitive transportation services, "captive" shippers fear that the railway can charge them whatever it wishes for the transportation of their goods.

The existing legislative mechanism which addresses the concerns of captive shippers is contained in Section 278 of the *Railway Act*. That Section provides a formula-based mechanism for those shippers for whom there is no "alternative, effective and competitive service by a common carrier other than a rail carrier or carriers...". Shippers may apply to the Canadian Transport Commission to have a freight rate fixed if they are dissatisfied with the rate offered by the railway.

Freedom to Move recognizes that Section 278 has been widely criticized as being ineffective. Since it was enacted in 1967, there has been only one application under it that proceeded through all the steps set out in the legislation. This mechanism is unattractive to shippers because of the difficulties in the calculation of the costing formula. Therefore, *Freedom to Move* proposes the repeal of Section 278 in favour of a "family" of appeal provisions. In addition, it proposes to allow shippers captive to one rail line to have access to

the lines of competing rail carriers through provision in legislation for the setting of a joint-line rate from the traffic's origin to its destination.

The Committee will consider in the next section of the Report the proposal for a "family" of appeal provisions because they will be available not only to "captive" shippers but to all shippers. However, we wish to note at this time that most witnesses greatly preferred the "family" of proposed appeal provisions to a Section 278 maximum rate mechanism. Now, we will address the questions of legislated joint-line rates and interswitching.

Regarding the proposal for legislated joint-line rates, the Committee notes the strong support which exists among shippers for this approach for the protection of the "captive" shipper. They believe that it has great potential to ensure that their freight rates will be reasonable. Furthermore, the Committee was impressed with the evidence to the effect that many shippers would not be prepared to endorse the proposals in *Freedom to Move* regarding rail freight *unless* there was provision in the legislation for joint-line rates.

However, the railways argued that the setting of joint-line rates could lead to the general prescription of rates by the Regulatory Agency. They also said that it would result in shippers switching traffic from Canadian lines to United States railways at proximate interchanges and in so doing, deny Canadian rail carriers revenue they would otherwise earn. This loss of long-haul revenue could translate into lost Canadian jobs.

Furthermore, the railways stressed that implementation of this proposal could amount to an expropriation of the benefits of their investments in infrastructure and facilities.

The purpose of this proposal is clear. It is intended to break the local monopoly power of a railway. In so doing, it would prevent a railway from abusing its monopoly power in the setting of rates due to the absence of competition.

We agree that this fundamental safeguard is required. We would like to see the benefits of competition brought to more shippers, especially to those who are regarded as "captive".

With respect to interswitching, the Committee notes that it is not mentioned in *Freedom to Move*. Based on the evidence we heard regarding this question, it merits attention, especially in connection with the "captive" shipper.

Interswitching takes place when traffic which is carried by a railway from an industry on a siding in one city cannot be delivered by the same railway to its destination. The traffic must then be switched to a second railway for final delivery. At the present time, regulated interswitching limits are set at four miles, subject to the provisions set out under General Order T-12 of the Canadian Transport Commission. The regulations and mileage limits have remained largely unchanged since 1918.

In its appearance before the Committee, the Canadian Transport Commission outlined its proposal for expanded interswitching limits. Its proposal calls for a system based on zones. These zones would enlarge the limits beyond four miles by encompassing more industrial areas in or near urban centres.

The Committee recognizes that interswitching is a complex issue that requires careful and extensive study. While we are not in a position to say what the interswitching limits should be, we believe that the Canadian Transport Commission's proposal deserves further consideration.

RECOMMENDATIONS

21. The Committee recommends that Section 278 (the maximum rate provision) of the *Railway Act* be repealed.
22. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that provision be included in legislation for the setting of joint-line rates by the Regulatory Agency as an additional protection for "captive" shippers.
23. The Committee recommends that interswitching limits be increased in order to foster greater intramodal competition.

C. DISPUTE-RESOLVING MECHANISMS

As is evident from the previous sections, the Committee recognizes the concerns that have been expressed regarding confidential contracts and the "captive" shipper question. In each instance we have outlined a number of protective measures (e.g., third party appeals, legislated joint-line rates) that must be in place in order to assist all those in the transportation industry to better cope with the changes proposed in *Freedom to Move*. In addition, we have stressed the importance of the "package" of dispute-resolving mechanisms set forth in *Freedom to Move* as an essential part of the fabric of the "safety net" that we firmly believe is required to ensure that there is a balance between the new pro-competitive policy and the public interest.

The Government wants to make the dispute-resolution processes now in legislation less adversarial, more effective, efficient, accessible and less expensive to use. To this end, *Freedom to Move* proposes a family of problem-solving mechanisms which include mediation, final-offer arbitration and a streamlined Section 23 appeal mechanism. Also, a reparations provision will apply in the latter two cases.

i) Mediation

At the present time, the mediation process that has been developed by the CTC is a simple and informal procedure whereby a shipper, carrier or the staff of the CTC who are handling a complaint may request mediation of a traffic or tariff dispute. Informal meetings are conducted, and negotiation of the dispute takes place and does not become part of the legal process.

Freedom to Move proposes that a mediation appeal mechanism be included in legislation as an informal means of resolving disputes between shippers and carriers. Although no change to the existing mediation format is proposed, it is believed that the incorporation of the provision in legislation will further publicize the availability of the mediation service, making it more attractive to shippers and carriers.

The Committee did not hear any criticism of the existing mediation procedure and witnesses expressed acceptance of the proposal in *Freedom to Move*. The Committee observes that the present mediation process appears to be successful because of its informality and flexibility. We would therefore caution against any measure in the new legislation which detracts from these attributes.

RECOMMENDATION

24. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that a mediation function be included in legislation as an informal means of resolving disputes between shippers and carriers.

ii) Final-Offer Arbitration

Freedom to Move proposes to establish a new appeal mechanism called "final-offer arbitration" for resolving rate disputes of private or narrow interest. A complainant in a dispute will have the option of either appealing under Section 23 or requesting final-offer arbitration, but not both. *Freedom to Move* emphasizes that it is critical that the arbitrator be independent, impartial and experienced in the relevant transportation matters because he/she will be expected to select one or the other of the final positions presented by the parties to the dispute. The necessity for the arbitrator to select one of the final positions is expected to encourage the parties to negotiate in good faith and to attempt to reach their own resolution.

Freedom to Move states that the entire proceeding must be completed within 90 days from either the request for arbitration or from the date the Regulatory Agency decides to resolve the dispute through this mechanism. Finally, it is proposed to include a reparations provision to permit a refund of overcharges plus interest when a rate is found to be too high.

Witnesses appearing before the Committee agreed in principle with final-offer arbitration but had some concerns as to how it would work. The point was made that railways have more knowledge and experience in rate negotiations than shippers and, therefore, shippers should be able to utilize outside experts or consultants in the arbitration process. It was further suggested that, rather than restrict the arbitration to a one person decision, it might be more appropriate to establish a tribunal system whereby each party would be allowed to select one individual to sit on the panel with an arbitrator employed by the new Regulatory Agency.

The Committee believes that final-offer arbitration is an essential aspect of the dispute-resolving mechanisms proposed in *Freedom to Move*. But like some of the witnesses, we wonder exactly how the process is going to work in practice. What rules and procedures will be developed? How will the arbitrator be chosen? Will the parties be entitled to have representation? However these and other questions of procedure and process are resolved, we wish to emphasize that we must not lose sight of the goal of a simple, efficient and fair appeal mechanism.

RECOMMENDATIONS

25. The Committee agrees with *Freedom to Move* that a final-offer arbitration mechanism be incorporated in legislation and that a reparations provision be included.
26. The Committee recommends that appeals made under this provision be limited to problems of a "narrow" or "private" interest nature and that the Government give consideration to clarifying the meaning of such terms, as well as the terms of "national" and "public" interest considerations in the new legislation.

iii) Section 23

At present, Section 23 of the *National Transportation Act* gives the CTC the power to remedy any situation where the public interest is considered to be prejudicially affected. Specifically, if a person has reason to believe that an act or omission of a carrier may be prejudicial to the public interest in respect of tolls or conditions of carriage, that person may apply to the CTC for leave to appeal. Once the Commission has been satisfied that a *prima facie* case has been made, it can undertake an investigation and make whatever orders are necessary or report its findings to the Governor in Council for appropriate action.

Freedom to Move proposes that Section 23 of the *National Transportation Act* be retained in a streamlined form as one of the family of dispute-resolving mechanisms. It is proposed, that it be amended, so that the requirement that a *prima facie* case be established before leave to appeal is granted and an investigation proceeds be eliminated, and that the Regulatory Agency be given the choice between a file hearing and a public hearing. Coupled with this is the proposal that time limits be placed on various stages of the appeal process to help ensure that Section 23 cases move at an expeditious pace. It is further proposed that an amendment be made to Section 23 to clarify that a shipper served by only one carrier of a single mode have access to the appeal process. This addition will offer specific protection to those shippers who do not have the benefit of intramodal competition. Finally, as was the case for final-offer arbitration, it is proposed that provision be made for reparations so that when a carrier's rate is disallowed, it must refund overcharges plus interest. At present, reparations are not available, and a tariff remains in effect, and must be paid, until a decision on the appeal is made.

Witnesses before the Committee generally supported the proposals for a streamlined Section 23. The Committee views this Section as the foundation of the dispute-solving mechanisms and agrees with the proposals made for its streamlining.

RECOMMENDATION

27. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that a streamlined Section 23 appeal mechanism, as outlined in *Freedom to Move*, be incorporated in the new legislation.

D. THE ROLE OF TRANSPORTATION CROWN CORPORATIONS — CANADIAN NATIONAL

The Order of Reference instructed the Committee to examine and report on "the role of transportation Crown corporations in an open and competitive transportation environment".

In the railway industry there are two Federal Crown corporations: Canadian National Railways and Via Rail. The Committee will only consider the role of Canadian National in a more competitive environment. The consideration of Via Rail's role is not part of the Committee's mandate. The Minister of Transport has announced that legislation regarding Via Rail is forthcoming and one of the issues that will be addressed then will be that of Via Rail's role in a more competitive environment.

In the 1920's the Government of Canada created Canadian National Railways by merging and rationalizing several bankrupt railways. From that rather inauspicious beginning, Canadian National has become a modern, large, diversified Crown corporation with more than \$7 billion in net assets. CN's presence is significant in Canada and it provides employment for more than 60,000 people.

Generally speaking, Canadian National has served Canadians well but we have paid for it. The last recapitalization took place in 1978. The purpose was to once again give CN a reasonable balance sheet, placing it on a sound commercial basis by the conversion of \$808 million of its debt owed to the Government, to equity. Unfortunately, since that recapitalization, CN's debt-equity ratio has deteriorated quite dramatically.

Freedom to Move says that "Crown corporations in transportation will be expected to be effective and efficient while operating as good corporate citizens". They "will be discouraged from engaging in non-business-like pricing and in loss-making commercial activities".

On the role of Canadian National in a more competitive environment the Committee heard a whole range of opinions. Some witnesses said that Crown corporations must continue to play an active role in transportation policy, not only to provide otherwise uneconomic services, but also more generally to ensure that transportation policy facilitates national economic goals. Other witnesses were content to accept, and agree with the statement in *Freedom to Move*. However, there was a substantial group of witnesses who were not prepared to accept the statement in *Freedom to Move* as adequate to ensure that in the long-run, Crown corporations would continue to act as good corporate citizens and not engage in unfair competition. They believe that because Crown corporations are not faced with the ultimate discipline of bankruptcy, they might well indulge in activities that would erode, rather than promote competition. This group suggested that specific guidelines should be put in legislation to ensure that financial accountability and market conduct will be equitable for Crown and private corporations. Finally there were those witnesses who did not think it was possible to achieve a "level playing field" in a less regulated environment unless the two major transportation Crown corporations were privatized. However, most of the witnesses agreed that where Crown corporations are used as instruments of public policy, then the cost involved must be clearly and openly defined, and the corporation compensated by the Government.

The Committee is concerned about the deterioration of CN's debt-equity ratio since 1978. So, of course, is management, and CN told the Committee that representations have been made to the Government to have residual debt of \$265 million due to the Government reclassified as equity, rather than long-term loan investment.

We have the same problem with Canadian National as with Air Canada. That is, we wonder how Canadian National is going to be able to finance its substantial capital

requirements over the next few years. If CN cannot obtain an infusion of equity from its shareholder, it will have to depend on earnings, borrowings and internal cost restraint to generate the large amount of capital that will be needed to maintain and improve its vast railway system.

The Committee is not entirely convinced that CN can do this. However, we are convinced that one essential way to assist CN in this challenge to be a profitable and efficient railway is to give it the "freedom to manage" its own affairs on a sound business basis. This means that requirements to provide exemplary services, employment and purchasing practices, and the performance of services in the public interest should not burden CN in a way which is unfair or discriminatory in comparison to its private sector competitors. These imposed public duties should be recognized by the Government, their cost clearly defined, and CN should be compensated by the Government for them.

But by "freedom to manage" the Committee does not mean that CN, with its inherent advantages because it is owned by the Government, should be allowed to compete unfairly. In our view CN should be subject to the same financial yardsticks and commercial discipline as its private competitors. The Committee is aware that as a result of 1984 amendments to the *Financial Administration Act*, the Governor in Council may, on the recommendation of the appropriate Minister, give directions to a Crown corporation in the public interest under Section 99 of the *Act*. We think that the use of this power might be one way of establishing appropriate financial guidelines to govern CN's conduct in the market place. We do not think we are in a position to suggest the content of these guidelines; we leave that responsibility to the Government.

RECOMMENDATIONS

28. **The Committee recommends that CN continue to operate in a commercial manner.**
29. **The Committee recommends that the Government require CN to meet private-sector standards of financial accountability in the form of financial guidelines set and evaluated by an independent party, (the Auditor General for example).**
30. **The Committee recommends that all uneconomic services and practices that CN is required to perform in the public interest be clearly defined by the Government and that CN be appropriately compensated.**

III. EXTRAPROVINCIAL TRUCKING

In 1954 the Federal *Motor Vehicle Transport Act* conferred upon the Provinces the authority to regulate extraprovincial for-hire trucking activity. The major consequence of this was the development of a complicated and confusing regulatory framework across Canada, characterized by different rules and administrative procedures for the regulation of entry, exit and rates for extraprovincial trucking.

Over the past thirty years the for-hire trucking industry has experienced substantial growth. It has provided good and effective competition on long-haul routes for our two railways and has complemented their activities through intermodal operations. However, during the 1970's it became apparent that reform of the diverse and complicated provincial regulatory system was necessary.

The same conclusion had been reached in the United States and the result was the *Motor Carrier Act* of 1980 which deregulated the interstate and international for-hire trucking industry. This made access to the large American market easier for Canadian trucking firms and many took advantage of that.

In 1982 the United States placed a moratorium on the granting of United States operating authorities to Canadian-owned or-domiciled carriers. This was because the Americans did not feel they had the same ease of access to Canadian markets as Canadians did to American markets. In late 1982, after negotiations culminating in the Brock-Gotlieb understanding, the moratorium was removed.

The Brock-Gotlieb understanding recognizes the importance to commerce of a competitive and healthy transborder for-hire trucking industry and establishes as a goal of both Governments that their respective regulatory authorities maintain a policy of non-discrimination. The understanding also recognizes that there are differences in the policies and economies of the two countries which may affect the competitive opportunities available to motor carriers. Consequently, provision is made that should these differences result in a major shift in the balance of trade in trucking services to the injury and detriment of an important segment of the industry, the relevant parties will resolve the matter by means of an established consultative mechanism. This mechanism is in place and has been used to good advantage since the understanding was concluded.

The moratorium and its aftermath provided the catalyst for regulatory reform in Canada which resulted in the conclusion of a Federal-Provincial Accord in February 1985,

setting out the framework for the establishment of a uniform and scaled-down extraprovincial regulatory regime for the trucking industry. The essential points of this Memorandum of Understanding are:

- (i) the shifting of the burden of proof for an extraprovincial operating authority from the applicant to the objector: i.e., the reverse onus test;
- (ii) the elimination of the requirement for the approval of motor carrier rates and charges;
- (iii) the exemption of the transportation of certain commodities from economic regulation; and
- (iv) streamlining the application process.

Freedom to Move points out that there was also a Federal-Provincial agreement to assess the "socio-economic effects of eliminating the test of 'public convenience and necessity' in favour of a 'fit, willing and able' test and eliminating rate filing".

Freedom to Move proposes to revise the *Motor Vehicle Transport Act* to reflect the Federal-Provincial February Accord and "to change the entry criterion in Part III of the *National Transportation Act* from a test of 'public convenience and necessity' to a 'fit, willing and able' requirement" as well as to remove the regulation of rates and fares.

Many of the witnesses the Committee heard on the issue of extraprovincial trucking applauded the Federal-Provincial Accord. This did not include the representatives of the for-hire trucking industry who appeared before the Committee. They seemed to be saying to the Committee that while they did not disagree with the need for substantial motor carrier regulatory reform, they were very disappointed with the way it has been handled to date and the lack of sensitivity towards the concerns of the industry.

The Committee welcomes this plan. We think the provincial regulatory framework for the control of extraprovincial trucking has become too complicated, restrictive, time-consuming and costly. We believe more freedom, flexibility and competition are needed. We urge the Federal Government to continue its role of vigorous leadership to ensure that economic regulatory reform occurs as soon as possible, and we encourage the Provinces to participate in a positive and progressive manner.

We recognize that the Federal Government has the power to assume its jurisdiction over extraprovincial trucking. The Committee is not prepared to suggest that this should be considered at this time. However, the Committee thinks it is important to emphasize that this power is there. We would certainly support the exercise of it if the Provinces and Federal Government cannot agree upon a smooth and expeditious implementation of the Federal-Provincial Accord. If it were necessary for the Federal Government to act in this manner, we think that a joint Federal-Provincial Agency should be established to control for-hire extraprovincial and international trucking activities.

All of the representatives of the trucking industry who appeared before the Committee expressed concern regarding the possibility of unfair competition by the railways in long-haul domestic markets. In their opinion, the introduction of confidential contracts will mean

that Section 276 of the *Railway Act* will not provide adequate safeguards against predatory pricing. They expressed particular concern that Canadian National might be prepared to indulge in predatory behaviour because it is a Crown corporation with a "deep pocket", that is to say, supported by the Federal Treasury.

The Committee has already considered Section 276 of the *Railway Act* and has recommended that the Section be retained and strengthened to address the issue of predatory pricing. The concerns of the trucking industry were very influential in the Committee's determination of this question.

With respect to the matter of the potential for anti-competitive activity on the part of Canadian National, we have already explained what we think Canadian National's role should be in a more competitive environment. Furthermore, we note the intention of Canadian National to sell its trucking interests soon which should, to a degree, allay the concerns of the trucking industry.

In connection with confidential contracts for the railways, the trucking industry argued that they should only apply to international movements. The Committee has considered this matter and reached the conclusion that it is not possible or appropriate to make an exception for the domestic market.

Representatives of the trucking industry were also very concerned that the proposed reduction in trucking regulation in Canada will result in the dominance of transborder markets by U.S. carriers. They argued that this would in turn lead to the development of domestic feeder networks by U.S. carriers which would mean that Canadian carriers would also be pushed out of the east-west Canadian trade.

The Committee recognizes that there are two issues here that must be addressed. One concerns the situation where an American carrier wishes to extend its operations to Canada, and the other is where an American carrier acquires control of a Canadian carrier.

Regarding the first situation, the Committee is sympathetic to the fears of the Canadian trucking industry that it could be swamped by American competition in Canada. However, we are concerned that any marked differences in approach to the control of entry between our system and that of the United States could result in further retaliatory actions against Canadian carriers attempting to obtain U.S. operating authorities.

We believe that the best way to balance and protect trucking interests on both sides of the border is through a permanent mechanism similar to that of the Brock-Gotlieb understanding. This could be achieved through bilateral negotiations which would lead to a formal bilateral agreement on transborder trucking operations.

With respect to the question of foreign ownership, the Committee is concerned about the effectiveness of the *Investment Canada Act*. As in the airline industry, a foreign company could acquire a Canadian trucking firm with assets of less than \$5 million and expand its operations in the domestic market to the possible detriment of the national interest.

We share the Canadian trucking industry's concern regarding the question of foreign ownership. So much so that we believe special treatment is warranted for the industry. We think the same approach should be taken as we recommended for the airline industry: that is to say, the extension of the proposal in *Freedom to Move* to control domestic mergers and acquisitions to cover all proposed foreign acquisitions of Canadian trucking companies, no matter their gross asset value.

RECOMMENDATIONS

31. The Committee recommends that the Federal Government continue to take the initiative in the implementation of the Federal-Provincial Accord of February 1985 and pursue with vigor economic regulatory reform of extraprovincial for-hire trucking.
32. The Committee recommends that if, due to Federal-Provincial differences, the Accord cannot be implemented in a timely fashion, the Federal Government should repatriate the jurisdiction over extraprovincial trucking and establish with the Provinces a Federal-Provincial Agency which would control extraprovincial and international trucking activities.
33. The Committee recommends that the Federal Government give consideration to the negotiation of a bilateral trucking agreement with the United States which would recognize among other things the importance and need to maintain a fair and equitable balance of trade in transborder trucking services.
34. The Committee recommends that the *Freedom to Move* proposal to control domestic mergers and acquisitions of \$20 million be extended to cover all proposed foreign acquisitions of Canadian trucking companies no matter the value of the assets.

IV. MARINE TRANSPORTATION

The Canadian marine transport industry may be considered to comprise seven sectors. They are the Great Lakes-St. Lawrence Seaway movement of bulk products; the West Coast tugboat and barge operations transporting predominantly bulk cargoes such as forest products; East Coast domestic activity encompassing mainly bulk transport, ferry operations and coastal community supply; the Mackenzie River and western Arctic community resupply and oil and gas exploration support; the eastern Arctic and Keewatin resupply; the international bulk trade; and the international container trade. In the last two categories, there is almost no participation by Canadian flag carriers.

The major pieces of Federal legislation dealing with maritime transportation are: the *National Transportation Act*, which empowers the Canadian Transport Commission to investigate matters involving shipping and provides for appeals against the licencing of carriers; the *Transport Act*, which empowers the Canadian Transport Commission to licence shipping and to set maximum tolls on those marine transport waterways in which it is proclaimed to apply (currently all marine services on the Mackenzie River system and passenger and package freight on the Great Lakes and western Arctic are regulated under this *Act*); the *Canada Shipping Act*, which through Part XV limits the coasting trade to Commonwealth vessels and Great Lakes shipping to Canadian vessels although waivers may be obtained for foreign vessels if suitable Canadian vessels are unavailable; the *Inland Water Freight Rates Act*, which empowers the Canadian Grain Commission to set the maximum rates for the carriage of grain on the Great Lakes; and the *Shipping Conferences Exemption Act (1979)*, which allows shipping lines involved in the liner trades to form associations — called conferences — with immunity from the *Combines Investigation Act*. These shipping conferences set uniform freight rates and coordinate services among their members. The *Shipping Conferences Exemption Act* was due to expire in March 1984, but its life was extended first to March 1985, then again until March 1986.

Freedom to Move proposes to revise the *Shipping Conferences Exemption Act*. "While shipping loyalty (patronage) contracts will still be possible, confidential contracts with individual conference members will also be permitted. Shipping conferences will be allowed to quote multi-modal rates, but safeguards against collusion in the setting of such rates will be implemented and independent carrier action encouraged."

Freedom to Move also proposes the revision of the *Canada Shipping Act* "to reserve the coasting trade for Canadian ships; to extend the jurisdiction of the Act to 200 nautical miles or to the limits of the continental shelf, whichever is greater; to expand the scope of the Act to include all commercial marine activities except for fishing; and to retain the waiver system, with specific provision for conditional exemptions."

Of all of the modes of transport in Canada, marine transportation has been the least regulated. Not surprisingly, therefore, the Committee heard less testimony about the effects of the proposed deregulation of marine transportation as set out in *Freedom to Move* than it did about any of the other modes. It seemed to the Committee that this was because the marine industry would not be significantly affected by the regulatory reform that is proposed.

However, the Committee would like to point out that all of the witnesses who referred to the proposed amendments to the *Shipping Conferences Exemption Act* generally accepted them. Most of them emphasized the importance of our legislation being compatible with that of the U.S. *Shipping Act* of 1984 and were pleased to see that the proposed amendments will put Canadian shippers back on an equal footing with U.S. shippers.

There was not so much agreement expressed regarding the proposed amendments to the *Canada Shipping Act* concerning the coasting trade. It was pointed out by some witnesses that reserving the coasting trade to Canadian ships is not consistent with the general thrust of *Freedom to Move* towards more competition. And the witnesses advocated that the inter-coastal trade be exempt from Canadian flag restrictions. However, most of the witnesses emphasized that if the proposed amendments go ahead then the waiver procedure to allow the use of non-Canadian vessels when no suitable Canadian vessel is available must be simple and expeditious. Furthermore, they argued that when a waiver is granted, it should not be subject to any duty, taxes or fees as is the case now.

The Committee understands that legislation to revise the *Shipping Conferences Exemption Act* and the coasting trade provisions in the *Canada Shipping Act* will soon be introduced. The Committee wishes only to highlight the points made to it regarding the amendments to both *Acts* to ensure that they will receive detailed consideration at the time these amendments are debated in Parliament.

V. OTHER ISSUES

A. THE ROLE OF TRANSPORTATION IN REGIONAL DEVELOPMENT

A statement of transportation policy objectives is contained in Section 3 of the *National Transportation Act*. There is no reference to the use of transportation as an instrument of regional economic development.

Freedom to Move proposes to revise this statement "so as to promote actively both intramodal and intermodal competition; greater efficiency and the lowering of total unit costs for all transportation services; the reduction of the burdensome intervention of Government in the marketplace by minimizing the extent and complexity of regulation imposed on carriers, shippers, and other users; and a regulatory process that is more open, flexible and accessible to all Canadians".

It was pointed out to the Committee by several witnesses that what is missing from this proposed statement of transportation objectives is a recognition of the use of transportation as a catalyst for regional economic development. In their opinion, the potential benefits of increased competition will likely accrue to those in the more populated, affluent areas of the country. However, they pointed out that regions where the population is dispersed, where economic growth is slow, and where distances to major markets are great may not enjoy the same level of benefits from a more competitive environment. Indeed they thought these regions might experience unacceptable levels of transportation services and costs so as to endanger economic development. In their view, this must not happen and because transportation is so vital to regional economic development, all these witnesses recommended that the revised statement of transportation policy objectives should recognize that transportation is a key to regional economic development.

It was also brought to the attention of the Committee by several witnesses that at the annual Premiers Conference in August 1985, the Premiers adopted a resolution emphasizing the role of transportation as a tool of regional economic development. They said:

"Whereas the importance of regional economic development has been agreed upon by all Governments, we, the Provincial Premiers, call on the Government of Canada to incorporate in the proposed new *National Transportation Act*, in addition to an objective of commercial viability, the following:

- 1) Transportation is recognized as a key to regional economic development; and

- 2) Commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realised."

From colonial times until today, transportation has played an essential role in the settlement and development of Canada. From Confederation to the present, the Government of Canada has played an indispensable role in the development and regulation of our transportation system. The building of the Canadian Pacific Railway, the construction of the St. Lawrence Seaway and the TransCanada Highway, and the provision of aviation facilities and infrastructure all would not have happened without direct Government involvement. The result is a sophisticated transportation infrastructure which means that almost all parts of Canada now have access to appropriate transportation modes.

The near completion of these systems has shifted the focus of the debate regarding the role of transportation in regional development from questions of access to those of service and costs.

The Committee recognizes this shift, and appreciates how essential transportation is to the less affluent, less populated regions of the country. We heard how important it is for people in those regions to be able to get their goods to domestic and export markets quickly and efficiently and at the lowest cost possible.

The Committee's task throughout this Report has been to try and strike the appropriate balance between the proposed new national transportation policy and the public interest reflected by those Canadians who have valid concerns regarding its impact on them. We have tried in this Report to build in safeguards to allay these concerns and temper the impact of the new policy on local and regional interests.

We believe that the most effective and best way these concerns can be satisfied is through the statutory recognition of the principle that transportation is a *key* to regional economic development. We see this as the ultimate protection in our "family" of safeguards. It completes the "safety net" many before us asked for.

RECOMMENDATION

35. **The Committee recommends that in the legislation to amend the *National Transportation Act*, statutory recognition be given to the principle that transportation is a *key* to regional economic development.**

B. THE HANDICAPPED/DISABLED

Witnesses appearing before the Committee stressed that no matter whether a passenger is disabled or not, transportation is a major focus and necessity of our lives.

The disabled are concerned that the new legislation being proposed under *Freedom to Move* will contain no safeguards for their right and access to suitable and adequate transportation facilities. They noted that the discussion of disabled consumers is conspicuous in its absence from *Freedom to Move*.

In addition, they are concerned with the fact that *Freedom to Move* proposes dismantling the Canadian Transport Commission and replacing it with a new Regulatory Agency. While they recognize that the Commission did not promote widespread change in transportation for the disabled, it did preserve and maintain the levels of accessibility and service standards disabled people have achieved. They are uncertain as to whether or not the new Regulatory Agency would be able to guarantee to the disabled the right of access to adequate transportation facilities at a reasonable price.

It was stressed by the witnesses that they are not seeking extraordinary facilities but rather, guarantees that a minimum level of transport services be available to the handicapped.

The basic question is: would their right of access to adequate transportation facilities be compromised under the legislation emanating from *Freedom to Move*?

The Committee noted the concerns expressed by the witnesses on this matter. Within the CTC there is a Coordinator for the Transportation of the Handicapped whose office pays special attention to their needs. This is an excellent initiative and we believe that such recognition should be maintained and enhanced in the new Agency.

The Committee is of the opinion that while *Freedom to Move* does not specifically contain guidelines designed to address this concern, it is not the Government's intent to discriminate against the handicapped. Notwithstanding this, it is the belief of the Committee that the concern be specifically addressed in the forthcoming legislation and provide for at least a minimum level of adequate transportation facilities for the handicapped and disabled.

RECOMMENDATIONS

36. **The Committee recommends that the Government state its commitment to adequate and reasonable access to all modes of transport facilities and services within Federal jurisdiction for disabled consumers and to remove the barriers to equal access as soon as possible.**
37. **The Committee recommends that in order to demonstrate this commitment, the Government should take steps to ensure that a sufficient amount of regulation is provided to ensure that its goals are achieved.**
38. **The Committee recommends that the office of the Coordinator for the Transportation of the Handicapped recently established in the Canadian Transport Commission be maintained and enhanced in the new Regulatory Agency.**

C. MINISTERIAL POLICY DIRECTION

There is no provision in the *National Transportation Act* which empowers the Minister of Transport to issue binding policy directives of a general nature to the Canadian Transport Commission. There is such a provision in the *Air Canada Act, 1977* but it has never been used.

Freedom to Move proposes to revise the *National Transportation Act* "to confer upon the Minister, with approval of the Governor in Council, the power to issue policy directives to the Regulatory Agency on matters falling within the jurisdiction of the Agency and will make such policy directions binding on the Agency in its consideration of matters before it". These policy directives, after approval by the Governor in Council, will be tabled in the House of Commons.

Most of the witnesses the Committee heard on this issue supported the proposal without much elaboration. They generally recognized that it is the right and duty of an elected representative government to make policy and to intervene from time to time on matters of policy. In their view, the Minister of Transport should have complete responsibility for making policy and then be held accountable for the results of that policy. However, some of those witnesses in favour of the directive power did express concern that it could be abused so as to compromise the independence and credibility of the Regulatory Agency. There were two witnesses who opposed the ministerial directive power. Their view was that such a directive power or the threat thereof means that the new Regulatory Agency would not be truly "independent", and that the proposal appears to be inconsistent with one of the stated objectives of *Freedom to Move* of "less Government interference".

The Committee agrees with the proposal in *Freedom to Move*. We think the role of the new Regulatory Agency should be to interpret Government policy, not make it. The roles of the policy-maker and the regulator should be clearly defined in the new legislation. In our view, there should not be any confusion as to who is accountable and responsible for transportation policy.

However, the Committee sympathizes with the concerns expressed regarding possible abuse of the ministerial directive power. We note that the policy directive, after approval by the Governor in Council, will be tabled in the House of Commons. We would like to go further than this as we believe Parliament should have an opportunity to review a policy directive. We think the best legislative mechanism to use is that of a negative resolution. We recognize there could be a problem if the directive were urgent, which we do not think is likely, and Parliament was not in session. However, provision could be made for such an eventuality.

It will be the task of the new Regulatory Agency to apply whatever policy direction it receives from the Minister to individual cases. The Committee thinks it is important that the Agency clearly understand the direction it has received. We would like to suggest that one way this could be ensured is to specify in the new legislation that the new Regulatory Agency will have the power to seek official clarification of a policy directive within a certain time limit, say 30 days.

The Committee recognizes that, within the ambit of its responsibility, the new Regulatory Agency is probably in the best position to anticipate areas where it would welcome policy direction. The Committee therefore thinks that consideration should be given to granting the new Regulatory Agency the formal right to request the Governor in Council to issue a policy directive.

RECOMMENDATIONS

39. The Committee recommends that ministerial policy directives, after approval by the Governor in Council, be the subject of a negative resolution of Parliament before they become law.
40. The Committee recommends that the new legislation permit the Regulatory Agency to seek official clarification of a policy directive within a certain period of time after the directive has become law.
41. The Committee recommends that the Government give consideration to conferring on the new Regulatory Agency the power to request policy direction from the Governor in Council.

D. TRANSPORTATION SAFETY AND SECURITY

In the preface to *Freedom to Move*, the Minister of Transport makes an emphatic statement regarding transportation safety. He recognizes that safety is a major priority for everyone involved in the transportation sector and then says:

"I would like to indicate unequivocally that the Government will neither propose nor permit any economic regulatory reform that might be detrimental to safety standards."

Freedom to Move is concerned only with economic regulatory reform and therefore that is the mandate of the Committee as well. This point was often made to witnesses who wanted to discuss their views on the impact of deregulation on transportation safety. Some of them were convinced that safety would be sacrificed to competition and profits. Other witnesses said that they were in favour of various of the proposals in *Freedom to Move* so long as safety standards were not jeopardized. They pointed out that not only should our transportation system be effective and efficient but it should also be safe.

No one would disagree with that statement. So, even though safety is outside the Committee's Order of Reference, we feel compelled to state that whatever form the new national transportation policy finally takes, it must not in any way compromise safety. While economic regulatory reform will mean more "*Freedom to Move*", it does not mean "*Freedom to Move*" at the expense of safety. We would say the same regarding airport security. We welcome the recent initiatives by the Minister of Transport to tighten up security at our airports and to enhance inspection and enforcement procedures. We encourage him to continue to give this matter high priority.

Furthermore, the Committee believes that the necessary human and technical resources must at all times be made available to the Minister of Transport to ensure that he can carry out his responsibilities to maintain and improve upon the level of safety and security in the transportation sector.

Finally, it was suggested to the Committee that a reference to safety be put in a revised statement of transportation policy objectives which will be included in the new legislation. We think this has merit and suggest the Government should consider it.

RECOMMENDATIONS

42. The Committee recommends that the Government give priority to the provision of the necessary human and technical resources to the Minister of Transport to ensure that safety will not be compromised in a more competitive transportation industry.
43. The Committee recommends that considering the importance of having a safe transportation system, the Government give serious consideration to the inclusion of safety in the new statement of policy objectives to be included in the new legislation to amend the *National Transportation Act*.

E. THE REVIEW PROCESS

The Committee has recommended that the new Regulatory Agency monitor continuously the impact of deregulation on the air transportation system. We have also recommended a review in two years of the impact of the regulatory changes on the railway industry. These are two of the protective mechanisms we think are necessary for the transportation user who is small or who lives in a small community or remote area of this country.

Freedom to Move "proposes to review the effects of the legislative reform within four years of the new legislation coming into effect". *Freedom to Move* does not say what particular approach will be used to conduct this review nor how it will be done.

The Committee believes that four years is too long a period to wait before an in-depth review is undertaken. We think two years is more appropriate. It is time enough for the transportation industry to have adjusted but not too long if correction is required. Furthermore, the Committee thinks that it should have a role in the review process which might take the form of public hearings on the impact of the new policy throughout the country.

The Committee also believes that the new Regulatory Agency should play a major role in this review process. This, as well as the ongoing monitoring function, can only be done effectively if the Agency has the appropriate expertise and resources.

Freedom to Move acknowledges this to a degree when it says: "Many employees of the CTC possess invaluable knowledge and expertise on the national transportation system. The Government intends to draw on these resources in creating the new Agency". However, *Freedom to Move* is silent on what the role of research will be for the new Agency.

The *National Transportation Act* of 1967 gave the Canadian Transport Commission an extensive mandate to undertake studies and research into the economic aspects of all modes of transport in Canada. A Research Branch was formed and it has, over the years, produced a wide variety of studies for the use of the Commission, the Minister of Transport and the public. Some of their studies have been considered by this Committee and we have always appreciated the high standard and quality of the work, as well as the assistance we have received from the Branch.

This sentiment was echoed by several witnesses who emphasized the importance of the maintenance of a high-quality, mature body of transportation research expertise, after the new transportation policy takes effect. They expressed fears that the independent research capability of the Canadian Transport Commission might disappear and were concerned about the credibility and neutrality of transportation research if it was largely carried out by Transport Canada.

The Committee shares these concerns. We do not think the new Regulatory Agency will be able to carry out the functions we envisage it should, unless it has a solid and competent in-house research capability. Furthermore, we think this will enhance the independence of the Agency, as well as its ability to carry out its duties and responsibilities.

RECOMMENDATIONS

44. The Committee recommends that a review of the impact of the new national transportation policy take place in two years.
45. The Committee recommends that the Standing Committee on Transport participate in the review process.
46. The Committee recommends that the new Regulatory Agency monitor the impact of the new national transportation policy and report to the Minister of Transport.
47. The Committee recommends that provision be included in the new legislation for the establishment of a research function within the new Regulatory Agency.

F. THE LEGISLATIVE PROCESS

Freedom to Move is a philosophically-oriented document where general principles are articulated, accompanied by broad proposals for reform. The Committee recognizes that *Freedom to Move* grapples with some very complicated, tough, sensitive issues which are of national scope and essential to this country. Nevertheless in the Committee's view, *Freedom to Move* is a readable and cogent statement for a new national transportation policy.

What *Freedom to Move* does not do is describe in any detail how this new policy will be translated into legislation or implemented. This point was made to the Committee by many witnesses who appeared before it. Indeed, some were not prepared to express a final opinion on one or more of the more complicated and subtle proposals in *Freedom to Move* until they saw the legislation.

The Committee experienced the same problem as these witnesses. We did not have an opportunity to explore all of the proposals in *Freedom to Move*. Regarding those we did consider, we could not go much beyond a general assessment. We could not examine the "nuts and bolts" so vital to making them work.

However, during the hearings on *Freedom to Move*, and in our analyses of some of the proposals which are contained in this Report, the Committee acquired considerable knowledge and experience. Therefore, we believe that this Committee is the most

appropriate forum for detailed examination of what will clearly be complicated and important legislation: in fact, the most important since the passage of the *National Transportation Act* of 1967.

RECOMMENDATION

48. **The Committee recommends that after approval in principle by the House of Commons of legislation to amend the *National Transportation Act* it be referred to the Standing Committee on Transport for clause-by-clause examination.**

VI. SUMMARY OF RECOMMENDATIONS

I AIR TRANSPORTATION

A. AIR SERVICES IN THE NORTH AND LOW DENSITY MARKETS

1. The Committee recommends that Northern air services continue to be regulated on the basis of the 1984 policy statement until the Committee has had an opportunity to travel to the North to study the adequacy of air services there and report back to Parliament.
2. The Committee recommends that where a single carrier is serving a low density market in the South at the time deregulation comes into effect a "grandfather" clause be included in the new legislation providing for regulatory control over the exit of that carrier from that market, or the exit of any other carrier that chooses to enter the market after proclamation of the new legislation.
3. The Committee recommends that the new Regulatory Agency be given a mandate to monitor the impact of air transportation deregulation, particularly on low density routes, and that the law require the air carriers to provide to the Regulatory Agency such information as is necessary for it to carry out this monitoring function.
4. The Committee recommends that legislation deregulating the air carrier industry establish an ESSENTIAL AIR SERVICES SUBSIDY PROGRAM and set out in detail the criteria for qualification for subsidies.
5. The Committee recommends that a fixed air transportation tax ceiling be reinstated or that a tax be established which is graduated downward as the length of a passenger's journey increases.

B. THE ROLE OF TRANSPORTATION CROWN CORPORATIONS — AIR CANADA

6. The Committee recommends that Air Canada should continue to operate on sound business principles in contemplation of profit.
7. The Committee recommends that Air Canada have the "freedom to manage" to improve organizational efficiency and to enable it to respond vigorously to the demands of a more competitive market place.

8. The Committee recommends that if the Government imposes public duties on Air Canada, they should be clearly defined and Air Canada compensated for them according to the *Air Canada Act, 1977*.
9. The Committee recommends that the Government give priority to the consideration of options for the privatization, or at the least, partial privatization of Air Canada with emphasis on the participation of its employees in the ownership of the company.

C. FOREIGN OWNERSHIP

10. The Committee recommends that the *Freedom to Move* proposal to control domestic mergers and acquisitions of \$20 million or more be extended to cover all proposed foreign acquisitions of Canadian air carriers no matter the asset value.

D. CONFIDENTIAL CONTRACTS

11. The Committee recommends that the airline industry be permitted to negotiate confidential contracts for the movement of air cargo.

II RAIL TRANSPORTATION

A. CONFIDENTIAL CONTRACTS

12. The Committee recommends that railways be permitted to enter into confidential contracts for both the transborder and domestic movement of goods by rail.
13. The Committee recommends that Section 279 of the *Railway Act* be repealed. The Committee, however, recommends that provision should be made to allow railways to set joint-line rates collectively.
14. The Committee recommends that Section 276 of the *Railway Act* be retained and strengthened by the incorporation in it of penalty provisions that would apply where non-compensatory rates have been charged.
15. The Committee recommends that a person not party to a confidential contract be entitled to appeal to the Regulatory Agency on the grounds that a confidential contract violates Section 276 or impinges on the railway's ability to meet its common carrier obligations (under Section 262 of the *Railway Act*) to provide the third party with adequate facilities, equipment and service.
16. The Committee recommends that the Regulatory Agency be empowered to order the rates increased to compensatory levels where rail freight rates are found to violate the new Section 276.
17. The Committee recommends that the Regulatory Agency be empowered to order the parties to a confidential contract to amend or to cancel the contract where it impinges on a third party's common carrier obligations.

18. The Committee agrees with *Freedom to Move* that all confidential contracts should be filed with the Regulatory Agency.
19. The Committee recommends that summaries of confidential contracts containing basic information (not including the rate agreed under the contract) be filed with the Regulatory Agency *and published*.
20. The Committee recommends that all confidential contracts for the movement of goods by rail in Canada be monitored by the Regulatory Agency and that confidential contracting be evaluated two and four years after the legislation is enacted permitting confidential contracts.

B. "CAPTIVE" SHIPPERS

21. The Committee recommends that Section 278 (the maximum rate provision) of the *Railway Act* be repealed.
22. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that provision be included in legislation for the setting of joint-line rates by the Regulatory Agency as an additional protection for captive shippers.
23. The Committee recommends that interswitching limits be increased in order to foster greater intramodal competition.

C. DISPUTE-RESOLVING MECHANISMS

i) MEDIATION

24. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that a mediation function be included in legislation as an informal means of resolving disputes between shippers and carriers.

ii) FINAL-OFFER ARBITRATION

25. The Committee agrees with *Freedom to Move* that a final-offer arbitration mechanism be incorporated in legislation and that a reparations provision be included.
26. The Committee recommends that appeals made under this provision be limited to problems of a "narrow" or "private" interest nature and that the Government give consideration to clarifying the meaning of such terms, as well as the terms of "national" and "public" interest considerations in the new legislation.

iii) SECTION 23

27. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that a streamlined Section 23 appeal mechanism, as outlined in *Freedom to Move*, be incorporated in the new legislation.

D. THE ROLE OF TRANSPORTATION CROWN CORPORATIONS — CANADIAN NATIONAL

28. The Committee recommends that CN continue to operate in a commercial manner.
29. The Committee recommends that the Government require CN to meet private-sector standards of financial accountability in the form of financial guidelines set and evaluated by an independent party, (the Auditor General for example).
30. The Committee recommends that all uneconomic services and practices that CN is required to perform in the public interest be clearly defined by the Government and the CN be appropriately compensated.

III. EXTRAPROVINCIAL TRUCKING

31. The Committee recommends that the Federal Government continue to take the initiative in the implementation of the Federal-Provincial Accord of February 1985 and pursue with vigor economic regulatory reform of extraprovincial for-hire trucking.
32. The Committee recommends that if, due to Federal-Provincial differences, the Accord cannot be implemented in a timely fashion, the Federal Government should repatriate the jurisdiction over extraprovincial trucking and establish with the Provinces a Federal-Provincial Agency which would control extraprovincial and international trucking activities.
33. The Committee recommends that the Federal Government give consideration to the negotiation of a bilateral trucking agreement with the United States which would recognize among other things the importance and need to maintain a fair and equitable balance of trade in transborder trucking services.
34. The Committee recommends that the *Freedom to Move* proposal to control domestic mergers and acquisitions of \$20 million be extended to cover all proposed foreign acquisitions of Canadian trucking companies no matter the value of the assets.

V. OTHER ISSUES

A. THE ROLE OF TRANSPORTATION IN REGIONAL DEVELOPMENT

35. The Committee recommends that in the legislation to amend the *National Transportation Act*, statutory recognition be given to the principle that transportation is a *key* to regional economic development.

B. THE HANDICAPPED/DISABLED

36. The Committee recommends that the Government state its commitment to adequate and reasonable access to all modes of transport facilities and services within Federal jurisdiction for disabled consumers and to remove the barriers to equal access as soon as possible.

37. The Committee recommends that in order to demonstrate this commitment, the Government should take steps to ensure that a sufficient amount of regulation is provided to ensure that its goals are achieved.

38. The Committee recommends that the office of the Coordinator for the Transportation of the Handicapped recently established in the Canadian Transport Commission be maintained and enhanced in the new Regulatory Agency.

C. MINISTERIAL POLICY DIRECTION

39. The Committee recommends that ministerial policy directives, after approval by the Governor in Council, be the subject of a negative resolution of Parliament before they become law.

40. The Committee recommends that the new legislation permit the Regulatory Agency to seek official clarification of a policy directive within a certain period of time after the directive has become law.

41. The Committee recommends that the Government give consideration to conferring on the new Regulatory Agency the power to request policy direction from the Governor in Council.

D. TRANSPORTATION SAFETY AND SECURITY

42. The Committee recommends that the Government give priority to the provision of the necessary human and technical resources to the Minister of Transport to ensure that safety will not be compromised in a more competitive transportation industry.

43. The Committee recommends that considering the importance of having a safe transportation system, the Government give serious consideration to the inclusion of safety in the new statement of policy objectives to be included in the new legislation to amend the *National Transportation Act*.

E. THE REVIEW PROCESS

44. The Committee recommends that a review of the impact of the new national transportation policy take place in two years.

45. The Committee recommends that the Standing Committee on Transport participate in the review process.

46. The Committee recommends that the new Regulatory Agency monitor the impact of the new national transportation policy and report to the Minister of Transport.

47. The Committee recommends that provision be included in the new legislation for the establishment of a research function within the new Regulatory Agency.

F. THE LEGISLATIVE PROCESS

48. The Committee recommends that after approval in principle by the House of Commons of legislation to amend the *National Transportation Act* it be referred to the Standing Committee on Transport for clause-by-clause examination.

APPENDIX A

WITNESSES WHO APPEARED BEFORE THE COMMITTEE

	ISSUE	DATE
Acadia University: Léo Paul Dana, Professor.	40	November 25, 1985
Air B.C. Iain J. Harris, President	36	November 18, 1985
Air Canada: Claude Taylor, Chairman of the Board.	26	October 24, 1985
«Association québécoise des transporteurs aériens»: Brian Jenner, Executive Director; Pierre Desbiens, President; Michel Leblanc, Ex-Officio President.	42	November 27, 1985
Atlantic Canada, United Auto Workers: Larry Wark.	40	November 25, 1985
Atlantic Provinces Chamber of Commerce: Jeanne Geldart, President; R. B. Des Brisay, Chairman, Elect.	41	November 26, 1985
Atlantic Provinces Economic Council: R. A. McCulloch, Chairman; W. E. Belliveau, Vice-Chairman, Nova Scotia.	40	November 25, 1985
Atlantic Provinces Transportation Commission: George A. Key, Chairman; Craig S. Dickson, General Manager; Ramsay Armitage, Assistant General Manager.	40	November 25, 1985

Atlantic Provinces Trucking Association:	40	November 25, 1985
Don Drury, President; Terry Ivany, Chairman; Dale Elliott, Executive Director; Graham Thompson, President, Thompson's Transfer.		
B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers:	36	November 18, 1985
David S. Kipp, Chairman.		
Board of Trade of Metropolitan Toronto:	34	November 6, 1985
D. William Mutch, Chairman, Distribution and Customs Committee; David R. Gillelan, Member, Distribution and Customs Committee; Bernard (Bud) L. Maheu, Assistant Manager, International Trade Department.		
Bradley Air Services Limited/First Air:	28	October 25, 1985
John W. Crichton, Executive Vice-President.		
British Columbia Motor Transport Association:	37	November 19, 1985
Harry White, Secretary/Treasurer.		
Brotherhood of Railway and Airline Clerks-Airline Division:	37	November 19, 1985
Christine Micklewright.		
Brunswick Mining and Smelting:	41	November 26, 1985
Mike J. Buller, Manager, Rail and Truck Transportation; Jim Stothart, Assistant Superintendent, Materials Handling — Fire Chief.		
Canadian Air Line Employees Association:	39	November 21, 1985
Tom Saunders, President.		
Canadian Air Line Flight Attendants Association:	36	November 18, 1985
Faye Douglas, General Chairperson. (Pacific Western Airlines Component)		
Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:	44	November 28, 1985
J.D. Hunter, President		
Canadian Chamber of Commerce:	46	December 2, 1985
Roger B. Hamel, President; John F. Aspin, Chairman, Transportation Committee;		

- Eugene M. Ludwick, President, E.M. Ludwick & Associates Inc., Winnipeg.
- Canadian Chemical Producers Association:** 42 November 27, 1985
 David Goffin, Senior Project Manager;
 Donald Sandford, Commercial Services & Human Resources, Manager, Agriculture, C.I.L. Inc.
- Canadian Fertilizer Institute:** 42 November 27, 1985
 George Bishop, Assistant Managing Director.
- Canadian Industrial Transportation League:** 30 October 31, 1985
 J. David Long, President;
 R.T. Beckwith, Chairman of the Board.
- Canadian Labour Congress:** 44 November 28, 1985
 Shirley Carr, Secretary-Treasurer;
 Dick Martin, Executive Vice-President;
 Dan O'Hagan, Senior Economist;
 Dick Thomasson, Vice-President of Great Lakes and Inland Waters;
 Tom Saunders, President, CALEA/UAW;
 Louis Erlichmann, Research Director, IAMAW.
- Canadian Manufacturers Association:** 30 October 31, 1985
 J.E. (Ernie) Magee, Chairman, National Transportation Committee, Manager Rail Transportation and Warehousing, Procter and Gamble Incorporated;
 M.J. (Mike) Buller, Chairman, Highway Subcommittee, CMA National Transportation Committee, Manager Rail and Truck Transportation Noranda Sales Corporation Limited;
 D.W. (Dough) Montgomery, Vice-President, Government Relations, The Canadian Manufacturers' Association.
- Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University:** 40 November 25, 1985
 Mary R. Brooks, Associate Professor, School of Business;
 John Gratwick, Director.
- Canadian National Railways:** 26 October 24, 1985
 J. Maurice LeClair, Chairman and Chief Executive Officer;
 Ronald Edward Lawless, President.
- Canadian Pacific Air:** 36 November 18, 1985
 Donald J. Carty, President and Chief Executive Officer.

- Canadian Pacific Railways:** 29 October 29, 1985
 I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer;
 Russell S. Allison, President;
 Robert J. Ritchie, Vice-President, Marketing and Sales;
 John P. Kelsall, Vice-President, Operation and Maintenance.
- Canadian Pulp and Paper Association** 43 November 28, 1985
 Howard Hart, President;
 T.J. Openshaw, Manager, Transportation and Distribution Section;
 Don J. Wallace, Director, Transportation, Consolidated — Bathurst Inc., Vice-Chairman, Transportation Section;
 Ellwood Dillman, Group Traffic Co-ordinator, Minas Basin Pulp and Power, Past Chairman, Transportation Section.
- Canadian Railway Labour Association:** 29 October 29, 1985
 E.G. Abbot, Executive secretary.
- Canadian Shippers Council:** 46 December 2, 1985
 A.H. Hall, Chairman and representing the Canadian Manufacturers' Association, Distribution Manager, Ford Glass Ltd;
 G.E. Bennett, Vice-Chairman, and Chairman of the council's West Coast Committee, Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of B.C.
- Canadian Transport Commission:** 33 November 5, 1985
 J. David Thompson, Vice-President, Law;
 David Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs;
 John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee;
 Yves Dubé, Vice-President, Research;
 David Jones, Chairman, Commodity Pipeline Committee;
 John F. Walter, Chairman, Railway Transport Committee;
 Robert Martin, Executive Director, Motor Vehicle Transport Committee.
- Canadian Trucking Association:** 29 October 29, 1985
 Wes Armour, President;
 Pat McGuire, President, Inter-City Truck Lines Canada Inc.;
 Ken Maclaren, Executive Director.

Canpotex Ltd.:	38	November 20, 1985
Rod Heath, Director, Corporate Affairs.		
City Express:	45	November 29, 1985
Victor Pappalardo, President.		
Coal Association of Canada:	36	November 18, 1985
R.T. Marshall, President;		
D.I. Farrell, Chairman, Transportation Committee;		
Giacomo Capobianco, President, Byron Creek Collieries;		
Emile Dubois, Manager-Transportation, Luscar Ltd.		
Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPOH):	39	November 21, 1985
Allan Simpson, past Chairperson.		
Commercial Travellers Association of Canada:	39	November 21, 1985
Terry Ruffell, General Manager.		
Consumers Association of Canada:	35	November 7, 1985
Ken MacDonald, General Counsel and Director of the		
Regulated Industries Program;		
Carman Baggaley, Researcher;		
David McKendry, Policy Analyst.		
Corner Brook Chamber of Commerce:	40	November 25, 1985
David L. Gillard, President;		
Brian K. Wentzell, Past President and Chairman,		
Transportation Committee.		
Council of Forest Industries of B.C.:	36	November 18, 1985
G.E. Bennett, Vice-President;		
R.J. Toporowski, Manager, Transportation Planning,		
MacMillan Bloedel Ltd.;		
R.K. Manifold, Corporate Traffic Manager, Eurocan		
Pulp & Paper Co.		
Crown Forest Industries:	37	November 19, 1985
James A. Powell, Distribution Manager.		
Deer Lake Chamber of Commerce:	41	November 26, 1985
A.M. Bloom, President.		
Dominion Marine Association and the Canadian Shipowners Association:	25	October 22, 1985
T. Norman Hall, President.		
Garfield Systems Inc.:	32	November 5, 1985
Ralph Fishman, Vice-President and General Manager.		

Government of Alberta:	46	December 2, 1985
Clarence J. Roth, Deputy Minister, Planning & Services, Economic Development.		
From the Province of New Brunswick:	41	November 26, 1985
Frank McKenna, Leader of the Opposition.		
Government of New Brunswick:	41	November 26, 1985
The Honourable Richard Hatfield, Premier.		
Government of Newfoundland and Labrador:	41	November 26, 1985
The Honourable Ron Dawe, Minister of Transportation.		
Government of the Northwest Territories:	39	November 21, 1985
John Quirke, Deputy Minister, Department of Government Services;		
Norm Phillpot, Chief, Supply and Services Division, Department of Government Services.		
Government of Yukon:	37	November 19, 1985
Terry Sewell, Director, Policy & Planning, Department of Community and Transportation Services.		
Grain Services Union:	38	November 20, 1985
Hugh J. Wagner, Secretary-Manager.		
Halifax Board of Trade:	40	November 25, 1985
John Landry, Chairman, Transport Committee;		
Camille Gallant, Director of Liaison;		
Jack Bathurst, Chairman, Port and Harbour Subcommittee.		
Halifax-Dartmouth Port Development Commission:	41	November 26, 1985
John Grice, Chairman.		
Harmon Corporation:	41	November 26, 1985
Derek Hammond, Director of Development.		
ICG Liquid Gas Ltd.:	39	November 21, 1985
Bruce W. Wilton, Director, NGL Distribution;		
Brian G. Tingley, Manager, NGL Distribution.		
Interior Lumber Manufacturers Association:	36	November 18, 1985
S. Grant Hiemstra, Traffic Manager and Chairman, ILMA Transportation Committee;		
Howard Saunders, General Manager.		

International Association of Machinists and Aerospace Workers:	42	November 27, 1985
V.E. Bourgeois, Vice-President; Louis Erlichmann, Research Director; Joseph Hanafin, Public Relations Director.		
Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Fredericton Chamber of Commerce:	40	November 25, 1985
Fred Beirsto, Committee Member.		
"Les Entreprises Ferroviaires du Canada Inc.":	42	November 27, 1985
Gilles Legault, President.		
Makivik Corporation:	45	November 29, 1985
Mark R. Gordon, President; Minnie Grey Knox-Leet, Third Vice-President, Board Member; George Simon, Vice-President, Operations.		
Manitoba Federation of Labour:	38	November 20, 1985
Al Cerilli, Vice-President; Garry Russell, Research Director.		
Manitoba Trucking Association:	38	November 20, 1985
Roland M. Painchaud, President; Reg J. Lewis, Consultant.		
Mazankowski, Donald F., The Honourable:	27	October 24, 1985
Minister of Transport.		
Metro Toronto Residents' Action Committee:	42	November 27, 1985
Harold Morrison, Chairman.		
Mining Association of Canada:	32	November 5, 1985
C. George Miller, Managing Director; Kenneth R. Johnston, Inco Ltd., Sudbury, Chairman, MAC Transportation Committee; Carl H.J. Hibbeln, Noranda Sales Corporation, Toronto.		
Motrax Incorporated:	37	November 19, 1985
D. Henry Gourlay, Chairman.		
National Farmers Union:	39	November 21, 1985
Stuart A. Thiesson, Executive Secretary.		
Nordair:	32	November 5, 1985
D. F. Prinnet, Vice-President, Marketing and Commercial Expansion.		

Northern Air Transport Association: John W. Crichton, President.	28	October 25, 1985
Nova Scotia Forest Products Association: Dale Sproule, First Vice-President; Lorne Etter, Executive Director.	40	November 25, 1985
Nova Scotia League for Equal Opportunities: Raleigh Orr, Chairman; Paul Shields, Provincial Coordinator.	40	November 25, 1985
Novacor Chemicals: Rolland G. Frakes, Senior Vice-President; Stephen D. Sheperdson, manager, Distributing Planning.	38	November 20, 1985
Ontario Trucking Association: Raymond Cope, Executive Vice-President and General Manager; John Sanderson, Vice-President, Public Affairs, CP Trucks.	30	October 31, 1985
Pem-Air Limited: Delbert A. O'Brien, President.	43	November 28, 1985
People in Equal Participation Inc.: Theresa Ducharme, Chairperson.	38	November 20, 1985
Potash Corporation of Saskatoon Sales Limited: Andrew Elliott, Manager, Distribution Planning.	39	November 21, 1985
Prince Edward Island Potato Marketing Board: John Robinson, Vice-President, Eric Robinson Inc.; Gerry Fougere, Director of Transportation.	40	November 25, 1985
Province of Manitoba: John S. Plohman, Minister, Highways and Transporta- tion.	39	November 21, 1985
Public Interest Research Centre: William A. Jordan, Professor of Economics, York University; Andrew Roman, Executive Director.	35	November 7, 1985
Saint John Port Development Commission: Hugh H. McLellan, Chairman.	40	November 25, 1985
Southern Air Transport Association: Carmen Loberg.	36	November 18, 1985

Stelco: W. H. Sheffield, Transportation Manager, Central Region.	31	November 4, 1985
Stephenville Transportation Commission: Bob Byrnes, Chairman; John Burnham, Commission Member.	40	November 25, 1985
Thompson, Keith W.: Coordinator, Economic Regulatory Reform, Department of Transport.	24	October 15, 1985
Town of Channel—Port-aux-Basques: Marina Samms, Industrial Promotions Officer, Gateway Association for Transportation and Employment.	40	November 25, 1985
Trans North Air: T. A. Rapy, General Manager.	37	November 19, 1985
Transport 2000 Atlantic: John Pearce, President.	41	November 26, 1985
Transport 2000 (B.C.): James F. Rowell, President.	37	November 19, 1985
United Parcel Ltd.: Glenn C. Smith, President; Max Rapoport, Q.C., Vice-President.	43	November 28, 1985
United Transportation Union: Richard Greenaway, Local Chairman, representing the General Committee of Adjustment CN West.	39	November 21, 1985
University of British Columbia: Trevor D. Heaver, Director, Committee for Transportation Studies; Michael W. Tretheway, Professor.	37	November 19, 1985
Wardair International Ltd.: Maxwell W. Ward, Chairman and Chief Executive Officer.	39	November 21, 1985
Westar Mining: Terence L. Garvey, Director, Transportation.	46	December 2, 1985
Weyerhaeuser Canada Ltd.: Raymond C. Norgren, Manager of Transportation.	36	November 18, 1985

APPENDIX B

LIST OF INDIVIDUALS OR ORGANIZATIONS THAT HAVE SUBMITTED BRIEFS

Ace-Atlantic Container Express Inc.
Advocacy Resource Centre for the Handicapped
Air Atlantic
Air-North Charter and Training Ltd.
Air Transport Association of Canada
Air-Stop International Inc.
Alkan Air
Association du camionnage du Québec
Black, Jim
Bromlee, Douglas, D.C.
Brown, Alexander
Calm Air
Canadian Association for Community Living
Canadian Marine Transportation Centre
Canadian Paraplegic Association
Canadian Petroleum Association
Canadian Transport Lawyers' Association
Cargill Limited
Cebuliak, Jim A.
Crestbrook Forest Industries Limited
Economy Carriers Limited
Field, W.H.R.
Geltman, Harold
George Weston Limited
Goodwin, C.I.M.
Grocery Products Manufacturers of Canada (G.P.M.C.)

Groupe de transport Asbec Inc.
Hallet, Al
Johnson, The Mover Company
Laurentian Air Services Limited
Luscar Limited
Matheson, Rand H.
McDonald, Kwan & Lewis
McKinnon, Irvin
Motor Vehicle Manufacturers' Association
O'Donnell, Mr. J.
Patenaude, Gilles
Prairie Pools Inc.
Propane Gas Association of Canada
Ray, Dr. A.K., S.Sc., FIMA, FAAAS, AFAIAA, FRAeS, MCMOS
Read, Brendan B.
Saskatchewan Government
 Highways and Transportation
Saskatchewan Trucking Association
Shell Canada Products Company
Sultran Limited
Sunatori, Go, Simon
Taylor, Mary
Traders Import Export Limited
Transportation Brokers of Canada Inc.
Travel Industry Association of the Northwest Territories
Trimac Transportation System
Watson, J.D.
West, Martin G.
Westburne
Winnipeg Chamber of Commerce

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issues 24 to 46 inclusive and Issue 47 which includes this report) is tabled.

Respectfully submitted,

J. Patrick Nowlan
Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 3, 1985

(59)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at Meech Lake, at 9:00 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates Present: Ross Belsher, Bill Gottselig, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

The Committee commenced consideration of a draft report.

At 12:20 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 1:00 o'clock p.m. the sitting resumed.

At 3:45 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, DECEMBER 5, 1985

(60)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:30 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Jack Ellis, Moe Mantha, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis

Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

On motion of Mr. Benjamin, it was agreed,—That reasonable travelling and living expenses be paid to selected witnesses who were invited to travel from Newfoundland to meet with the Committee in Halifax.

The Committee resumed consideration of its draft report.

At 9:40 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:00 o'clock a.m. the sitting was resumed.

Debate on the draft report resumed.

At 1:02 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., this day.

AFTERNOON SITTING

(61)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:31 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

The Committee resumed consideration of its draft report.

At 4:55 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 5:15 o'clock p.m. the sitting was resumed.

On motion of Mr. Belsher, it was agreed,—That the Committee sit until 7:30 o'clock p.m. this evening and that the Committee resume its meetings at 7:30 o'clock p.m. Monday, December 9, 1985 to complete discussion of the text of the report by 9:00 o'clock p.m. and to then proceed to vote on the recommendations in the report.

After debate thereon, the questions being put on the motion it was agreed to.

At 7:27 o'clock p.m. the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. Monday, December 9, 1985.

(62)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 7:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Jack Ellis, Arnold Malone.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Office. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

The Committee resumed consideration of its draft report.

On motion of Mike Forrestall the report, as amended, carried.

Darryl L. Gray moved,—That the Chairman be authorized to make whatever typographical and editorial changes are necessary to render the report in proper parliamentary format.

After debate, the question being put on the motion it was agreed to.

On motion of Terry Clifford, it was agreed,—That 3,000 copies of the Committee's report be printed in the usual style of the Minutes of Proceedings and Evidence, but with a special green cover and a tumble format.

Ordered,—That the Chairman table the report in the House of Commons as soon as it is printed.

At 10:50 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Nino A. Travella
Clerk of the Committee

CHAMBRE DES COMMUNES

HOUSE OF COMMONS

Fascicule n° 47 B

Issue No. 47

Le mardi 3 décembre 1985
Le jeudi 5 décembre 1985
Le lundi 9 décembre 1985

Tuesday, December 3, 1985
Thursday, December 5, 1985
Monday, December 9, 1985

Président: J. Patrick Nowlan

Chairman: J. Patrick Nowlan

Procès-verbaux et témoignages du
Comité permanent des

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Transports

Transport

CONCERNANT:

RESPECTING:

Document intitulé «Aller sans entraves»

Document entitled "Freedom to Move"

Y COMPRIS:

INCLUDING:

Le sixième rapport à la Chambre

The Sixth Report to the House

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

MEMBRES/MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

SUBSTITUTS/ALTERNATES

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Le mercredi 18 décembre 1985

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Le lundi 7 octobre 1985, votre comité a été saisi de l'ordre de renvoi suivant:

Que le document intitulé «Aller sans entraves» (document parlementaire n° 331-7/29), soit renvoyé au Comité des transports;

Que le Comité fasse une étude et présente un rapport sur les propositions formulées dans le document, en particulier;

1. le rôle des transports dans

—l'amélioration de la situation commerciale du Canada;

—la création de possibilités d'emploi; et

—le renforcement de l'expansion économique régionale au Canada;

2. le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports dans un milieu libre et concurrentiel;

3. le contrôle étranger des entreprises canadiennes de transports;

4. les moyens d'améliorer les services dans le Nord et dans les régions isolées, dans le cadre d'une nouvelle réglementation;

5. la question des taux compensatoires de transport ferroviaire et les mesures proposées pour décourager les prix abusifs dans le cadre d'une nouvelle réglementation; et

6. les mesures susceptibles de protéger ou d'améliorer les services offerts aux expéditeurs captifs;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada; et

Que le Comité fasse rapport de ses conclusions au plus tard le 13 décembre 1985.

Le vendredi 6 octobre 1985, cette date a été reportée au 19 décembre 1985.

Le rapport du Comité est comme suit:

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS

INTRODUCTION

I. TRANSPORT AÉRIEN

Au cours des mois d'octobre et de novembre 1985, le Comité permanent des transports a tenu des audiences publiques à Ottawa, à Vancouver, à Winnipeg et à Halifax, conformément à l'Ordre de renvoi le chargeant d'étudier le document du gouvernement intitulé *Aller sans entraves*. Le Comité a entendu 95 organisations représentées par 177 témoins, et il a reçu 151 mémoires. La liste des personnes et des organismes qui ont comparu devant le Comité ou qui lui ont soumis des mémoires figure en annexe. L'apport de tous ceux qui ont participé à nos travaux a été d'une valeur inestimable.

Le Comité a pu compter sur la collaboration du ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, et du personnel de son cabinet; de M. Keith Thompson, c.r., coordonnateur du Bureau de la réforme des règlements économiques et des membres de son équipe; des fonctionnaires du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports ainsi que de nombreux autres spécialistes dont les compétences lui ont été d'un précieux secours.

Le Comité tient à exprimer sa gratitude à M. Nino Travella, greffier du Comité, qui nous a grandement aidés sur le plan administratif, notamment pour l'organisation de nos déplacements et de nos audiences, ainsi qu'à Mmes Marie-Josée Brière, Cécile Fortier-Génier; Huguette Jean et Francine Nantel, et à M. Claude Leahey, du Bureau des traductions. Nous devons également notre reconnaissance aux membres de l'équipe qui nous a conseillés dans nos travaux : M. John Christopher, coordonnateur du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement. MM. Tom Maville, John Gibberd et Paul Juneau, de la Commission canadienne des transports et M. David Cuthbertson qui nous a servi d'expert-conseil.

III. TRANSPORT TERRESTRE

IV. TRANSPORT MARITIME

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
I. TRANSPORT AÉRIEN	7
Introduction.....	7
A. Services de transport aérien dans le nord et sur les marchés à faible densité ..	8
Recommandations.....	11
B. Le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports —	
Air Canada.....	12
Recommandations.....	14
C. Contrôle étranger.....	14
Recommandation.....	16
D. Contrats confidentiels.....	16
Recommandation.....	17
II. TRANSPORT FERROVIAIRE	19
Introduction.....	19
A. Contrats confidentiels.....	20
Recommandations.....	25
B. Expéditeurs captifs.....	26
Recommandations.....	28
C. Mécanismes de règlements des différends.....	28
i) Médiation.....	28
Recommandation.....	29
ii) Arbitrage des propositions finales.....	29
Recommandations.....	30
iii) Section 23.....	30
Recommandation.....	31
D. Le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports —	
Canadien National.....	31
Recommandations.....	32
III. CAMIONNAGE EXTRA-PROVINCIAL	35
Recommandations.....	38
IV. TRANSPORT MARITIME	39

V. AUTRES QUESTIONS	41
A. Rôle des transports dans le développement régional	41
Recommandation	42
B. Invalides et handicapés	42
Recommandations	43
C. Directives du ministre	43
Recommandations	45
D. Sécurité	45
Recommandations	46
E. Processus de révision	46
Recommandations	47
F. Processus législatif	47
Recommandation	48
VI. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS	49
Transport aérien	49
Transport ferroviaire	50
Camionnage extra-provincial	52
Autres questions	53
ANNEXE A — Liste des témoins	55
ANNEXE B — Liste des mémoires	65

INTRODUCTION

Dans son document de travail intitulé *Aller sans entraves — Un guide pour la réforme des transports**, le gouvernement établit les grandes lignes des modifications qu'il compte apporter au cadre de réglementation économique régissant les transports au Canada.

Le Comité est d'accord avec l'objectif général exprimé dans ce document : la réduction de la réglementation gouvernementale dans le secteur des transports afin de promouvoir la concurrence, ce qui permettrait d'offrir aux Canadiens davantage de services de transport, à un coût moindre, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Nous vivons dans un pays très vaste et peu peuplé, éloigné de la plupart des marchés mondiaux; notre prospérité commerciale est donc largement tributaire de la qualité de nos services de transport. Comme l'indiquent les auteurs du document *Aller sans entraves*, nous évoluons aujourd'hui dans un monde concurrentiel, où notre succès dépend dans une large mesure de l'efficacité de ces services, non seulement à l'échelle internationale, mais aussi à l'intérieur du pays, pour nos voyageurs et nos marchandises.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* ont choisi la concurrence comme moyen d'améliorer l'efficacité des transports, en tentant d'établir un équilibre entre les avantages d'une saine concurrence et les inconvénients d'une autre effrénée. Ce tiraillement entre les bons et les mauvais côtés de la concurrence sous-tendait tous les témoignages que nous avons entendus. Tout au long de nos audiences, on a évoqué devant nous les problèmes suivants : quels sont les cas où il faut réglementer la concurrence, ceux où il est préférable de s'en abstenir, et même, ceux où il serait bon d'adopter des règlements afin de la susciter?

Afin de bien saisir les questions soulevées dans le document *Aller sans entraves*, nous avons jugé utile de rappeler comment ont joué la réglementation gouvernementale et la concurrence des forces du marché dans l'histoire des transports au Canada.

Comme nous le ferons remarquer de nouveau plus loin, les transports, et leur réglementation servent à promouvoir l'unité nationale depuis la Confédération. Si l'on fait exception des régions côtières et du centre du pays, où le transport maritime était possible, les sociétés ferroviaires avaient à l'époque un monopole à peu près total sur le transport des

* *Aller sans entraves — Un guide pour la réforme des transports*. Ottawa : Transports Canada, juillet, 1985. Disponible gratuitement aux bureaux des Affaires publiques de Transports Canada, Immeuble Transports Canada, Place de Ville, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5. N° de catalogue : T 22-69/1985 F.

marchandises et des personnes, sauf peut-être sur de très courtes distances. Il en est résulté deux conséquences importantes : premièrement, les sociétés ferroviaires ont développé d'importants réseaux, et deuxièmement, le gouvernement s'est engagé dans la réglementation de leur activité, dans l'intérêt public, parce que c'étaient ces compagnies qui tenaient les rênes de la vie économique de l'industrie et des régions qui en dépendaient.

Vers le milieu du siècle, le monopole des sociétés ferroviaires a commencé à s'effriter, en raison des progrès accomplis dans le domaine du camionnage (notamment l'arrivée de moteurs diesels puissants), de la construction de routes, de la concurrence des navires sillonnant la récente voie maritime reliant les Grands lacs au fleuve Saint-Laurent, de la construction d'oléoducs acheminant le pétrole vers des régions où les sociétés ferroviaires apportaient jadis du charbon, et de l'avènement de l'avion et de l'autocar transportant des passagers qui voyageaient auparavant par chemin de fer. Les expéditeurs et les voyageurs disposaient désormais de plusieurs possibilités et, délaissant le train, se tournèrent de plus en plus vers le transport par camion, par autocar ou par avion lorsque la rapidité était importante, que le coût ne l'était pas tellement et, dans le cas des marchandises, que le poids n'en était pas trop élevé. La suite était prévisible : le réseau ferroviaire se concentra sur les secteurs les plus rentables en raison de sa nature même, particulièrement le transport de marchandises lourdes sur de longues distances, alors que ses services d'intérêt local et ses services voyageurs périllicitaient devant le progrès des autres moyens de transport.

Pendant, la réglementation, qui avait été nécessaire pour freiner l'expansion monopolisante des sociétés ferroviaires lorsqu'elles étaient à leur apogée, ne fut pas assouplie assez vite pour tenir compte de l'évolution des transports. Le gouvernement continua à tarifier le transport ferroviaire des marchandises. Les sociétés ferroviaires devaient continuer d'assumer, par l'interfinancement de leurs divers services, des obligations qui leur avaient été imposées dans l'intérêt national bien des années auparavant, en particulier le transport à des tarifs réglementés, du grain et des produits céréaliers destinés à l'exportation, le maintien de services aux voyageurs peu rentables et l'exploitation de services locaux qu'elles ne pouvaient abandonner qu'à certaines conditions.

Avec l'effritement de leur monopole, sans que le coût des obligations que leur imposait la politique gouvernementale en soit réduit pour autant, les sociétés ferroviaires durent, pour assurer l'interfinancement de leurs services, faire appel à des clients moins nombreux mais dont la plupart ne pouvaient pas avoir recours aux autres moyens de transport, cela en raison de la nature des marchandises qu'ils expédiaient. Ainsi ils ne pouvaient pas s'opposer aux augmentations de prix en menaçant de se tourner vers la concurrence.

Ces circonstances ont mené à la création de la Commission royale d'enquête sur les transports (la «Commission MacPherson»), qui a étudié la question de 1959 à 1962 et dont les travaux ont été des plus fructueux. Ses recommandations ont donné lieu notamment à l'adoption de la *Loi nationale sur les transports*, en 1967, à la décision du gouvernement de subventionner directement les sociétés ferroviaires pour compenser certaines des obligations qui leur étaient imposées dans l'intérêt national (par exemple, les services voyageurs) et même, jusqu'à un certain point, à l'adoption de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, en 1983, qui établissait de nouveaux tarifs pour le transport du grain.

Avec l'adoption de la *Loi nationale sur les transports*, le gouvernement cessait de participer activement à l'établissement des tarifs. À l'intérieur d'une marge de manoeuvre assez large entre le taux minimal (établi en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de*

fer) et le taux maximal (établi en vertu de l'article 278 de la même Loi), la *Loi* permettait aux transporteurs ferroviaires de fixer leurs tarifs de fret comme ils l'entendaient. En même temps, elle établissait une procédure pour l'abandon des services d'intérêt local et prévoyait des mécanismes d'indemnisation des sociétés ferroviaires auxquelles on refusait le droit d'abandonner certains de ces services. (Tous ces changements ont été apportés par voie de modifications à la *Loi sur les chemins de fer*). Cette révision législative a eu des résultats impressionnants : de nouveaux services de fret spécialisés ont été offerts. Au moment même où les sociétés ferroviaires des États-Unis, encore régies par une stricte réglementation gouvernementale, connaissaient une série de faillites, les sociétés ferroviaires canadiennes se firent de plus en plus concurrentielles.

Cette nouvelle concurrence, favorisée par la *Loi*, grâce à la libéralisation des mécanismes d'établissement des prix, était surtout intermodale, c'est-à-dire qu'elle s'exerçait d'abord entre les sociétés ferroviaires, d'une part, et leurs concurrents, surtout les transporteurs maritimes et routiers, d'autre part. L'augmentation de la concurrence intramodale, c'est-à-dire entre les sociétés ferroviaires elle-mêmes, n'était pas un des objectifs de cette *Loi*. En fait, la *Loi* permettait aux transporteurs ferroviaires (par le biais de l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*) de fixer des tarifs communs. Cette autorisation d'établir une tarification collective les mettait à l'abri des dispositions de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions* et, couplée à l'exigence de publication des tarifs de fret effectifs, a probablement nui à la concurrence dans le secteur ferroviaire.

Ainsi, la *Loi nationale sur les transports* n'a pas tout à fait atteint son objectif, la suppression de la réglementation pour faire place à la concurrence. Elle a favorisé la concurrence intermodale, remettant à plus tard la stimulation de la concurrence intramodale.

Les recommandations contenues dans le document *Aller sans entraves* visent à changer cet état de choses. Afin d'augmenter l'efficacité du réseau de transport, les auteurs du document proposent une nouvelle *Loi nationale sur les transports* qui encouragerait la concurrence intramodale et accroîtrait la concurrence intermodale. En ce qui concerne les transporteurs ferroviaires, le document contient diverses propositions à cette fin : légaliser les contrats confidentiels pour le transport des marchandises (y compris les contrats accordant des rabais secrets sur les tarifs publiés), interdire la tarification collective par les sociétés ferroviaires, fixer des tarifs pour l'usage commun des voies, et supprimer, dans cinq ans, l'exigence relative aux tarifs compensatoires pour transport des marchandises. Dans les domaines du transport aérien et du camionnage, on favoriserait la concurrence entre transporteurs en assouplissant les restrictions relatives à l'entrée sur le marché et en supprimant la réglementation de la tarification.

Ces changements découlent en partie des pressions exercées à la suite de la déréglementation des transports aux États-Unis. Depuis le milieu des années 70, le Congrès américain a adopté des mesures législatives en ce sens, notamment la *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act* (1976), la *Airline Deregulation Act* (1978), la *Staggers Rail Act* (1980), et la *Motor Carrier Act* (1980), dont les effets se sont fait sentir jusqu'au Canada. Par exemple, les camionneurs canadiens purent du jour au lendemain obtenir un permis d'exploitation dans quarante-huit États; les transporteurs routiers américains demandèrent donc en échange un meilleur accès à nos marchés. Par ailleurs, stimulées par la *Staggers Rail Act*, qui déréglementait leurs coûts et leurs pratiques de tarification, les sociétés ferroviaires américaines ont enlevé aux transporteurs ferroviaires canadiens une

partie de leur trafic transfrontalier; ces derniers ont donc demandé des lois du même genre afin de pouvoir faire concurrence aux Américains. Dans le secteur du transport aérien, les consommateurs canadiens ont constaté une baisse de tarifs aux États-Unis, après la déréglementation, et ont demandé l'adoption de lois devant leur procurer des avantages analogues.

Heureusement, selon nous, ces pressions pour une concurrence accrue et une libéralisation de la déréglementation sont faites au bon moment. Comme l'indiquent les auteurs du document *Aller sans entraves*, notre réseau de transport a atteint ses limites dans la plupart des secteurs. Les monopoles dans les transports aériens et de surface ont été supprimés ou réduits dans bien des cas, de sorte que la réglementation gouvernementale, fondée sur l'existence de ces monopoles, est de moins en moins nécessaire. Et dans d'autres cas, c'est la concurrence et non le gouvernement qui réglera effectivement le fonctionnement du marché.

La vaste majorité des témoins qui ont comparu devant nous étaient d'accord sur ce point. En fait, la plupart disaient approuver en principe les conclusions du document *Aller sans entraves*, sans toutefois être toujours prêts à les voir appliquer. Par conséquent, nous avons souvent reçu des opinions nuancées au sujet du document *Aller sans entraves*.

Le problème consistait pour nous à établir une distinction entre les cas où la libéralisation de la réglementation accroîtra la concurrence et l'efficacité, et ceux où la réglementation continuera à être nécessaire (ou même où elle devra être augmentée) afin de prévenir les effets abusifs des forces du marché ou d'empêcher une concurrence nuisible de se faire jour.

Nous sommes bien conscients que la concurrence, sur laquelle comptent les auteurs du document *Aller sans entraves* pour améliorer l'efficacité des transports, n'entraîne pas nécessairement une meilleure efficacité économique ou des conséquences sociales souhaitables. Tout comme le feu, la concurrence doit être un serviteur, et non un maître.

Lorsqu'il subsiste jusqu'à un certain point un monopole ou un cartel, l'assouplissement de la réglementation économique pourrait en fait permettre aux entreprises qui se trouvent dans cette position avantageuse de hausser leurs prix et de diminuer leur production afin d'augmenter leurs recettes, au détriment de l'ensemble de la société. Dans ces cas, la réglementation garde sa raison d'être. Les auteurs du document *Aller sans entraves* le reconnaissent. Ainsi, pour limiter les pouvoirs des monopoles, ils proposent de modifier de fond en comble l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, afin de permettre le dépôt de plaintes en cas d'augmentation excessive des tarifs.

Nous reconnaissons également que, dans certains cas, il faudra maintenir la réglementation afin d'empêcher des entreprises concurrentes d'acquiescer ou de conserver un monopole en établissant des prix déloyaux, c'est-à-dire des prix artificiellement bas destinés à chasser les concurrents du marché ou à les empêcher d'y entrer. Il faut donc conserver la réglementation en vigueur (ou en adopter une nouvelle) non seulement pour limiter les prix demandés par les entreprises monopolistiques, mais également pour restreindre les pratiques destinées à supprimer la concurrence. C'est pourquoi nous recommandons dans le présent rapport le maintien, sous forme modifiée, de la disposition de la *Loi sur les chemins de fer* visant à interdire l'établissement de prix abusifs.

Enfin, il existe des cas où la non-intervention du gouvernement serait peut-être compatible avec nos objectifs d'efficacité économique, mais non avec nos valeurs politiques ou sociales.

Prenons par exemple la question de la sécurité. Bien que l'assouplissement des normes de sécurité soit susceptible d'améliorer l'efficacité économique, cette solution ne serait acceptable pour personne. À ce sujet, le document *Aller sans entraves* souligne très clairement que la réforme de la réglementation économique qu'il préconise ne doit pas se faire au détriment de la sécurité. C'est là une position que le Comité appuie sans réserve. Si nous ne discutons pas très longuement de la sécurité dans le présent rapport, ce n'est pas parce que nous jugeons cette question négligeable; *au contraire, c'est parce que nous pensons qu'elle n'est pas négociable.*

L'expansion régionale représente un autre cas où la non-intervention du gouvernement pourrait servir l'efficacité économique, mais supposerait l'abandon de valeurs fondamentales. Nous estimons en effet qu'il faut parfois faire des efforts pour le bien de la Confédération. Ainsi, les vols réguliers vers les collectivités éloignées ne sont peut-être pas efficaces ou rentables du point de vue économique, dans un marché fonctionnant parfaitement, mais ils sont politiquement souhaitables. Cependant, les décisions de ce genre devraient être prises ouvertement, puisqu'il s'agit de décisions politiques; toute subvention devrait être publique et les dépenses réelles, ne devraient pas entraver les services de transport.

Bien que nous n'utilisions pas tout au long du texte la terminologie employée dans la présente introduction, nous avons tenté, en rédigeant le rapport, de garder à l'esprit les notions de base que nous avons déjà mentionnées, et en particulier la nécessité d'établir un équilibre entre l'efficacité économique et les valeurs politiques et sociales.

En dernière analyse, c'est à nous, législateurs, qu'il incombe d'établir cet équilibre. C'est ce que nous avons tenté de faire dans le présent rapport, lorsque cela nous semblait approprié, sans oublier pour autant qu'il ne sera pas possible d'établir un système de transport efficace, sur lequel reposent le maintien et l'augmentation de nos emplois et de notre richesse commune, si l'on doit accorder à tous ceux qui le demandent un traitement de faveur, ce qu'ont fait — et ce n'est pas étonnant — beaucoup de témoins au cours de nos audiences: tant les représentants des divers moyens de transport que les porte-parole des régions, des consommateurs, des syndicats et d'autres groupes d'intérêt, comme les handicapés. Les milieux syndicaux nous ont semblé particulièrement inquiets à la perspective d'un secteur des transports déréglementé. *Nous recommandons au gouvernement de suivre de près les effets de la déréglementation sur ce groupe et sur d'autres groupes, car certains rajustements sont inévitables.*

Il convient de mentionner cependant les préoccupations de quelques-uns de ces groupes. Certains ont affirmé que notre étude était trop courte et trop expéditive, alors que d'autres estimaient qu'une nouvelle législation en matière de transports s'impose de toute urgence et que nous devons poursuivre nos travaux en ce sens. Nous voulons simplement dire à tous nos témoins, et aux nombreuses autres personnes qui nous ont aidés dans notre travail, que le présent rapport constitue le début, et non la fin, du processus parlementaire entourant le document *Aller sans entraves*.

Pour clore cette introduction, nous tenons à mentionner que nous avons jugé utile, et même à peu près inévitable, d'organiser nos réflexions en fonction des divers moyens de transport. C'est la méthode adoptée non seulement par les auteurs du document *Aller sans entraves*, mais également par les rédacteurs de la *Loi nationale sur les transports* qui l'a précédée. Les différents moyens de transport posent des problèmes différents, bien que parfois connexes. Nous avons donc choisi cette structure pour l'étude des sujets qui nous ont été soumis dans notre Ordre de renvoi.

I. TRANSPORT AÉRIEN

Introduction

Le Parlement a délégué au ministre des Transports, à la Commission canadienne des transports (CCT) et au gouverneur en conseil de vastes pouvoirs de réglementation du secteur du transport aérien. Ces pouvoirs englobent le droit de contrôler l'entrée des entreprises sur le marché ou leur sortie du marché, les services offerts, les prix fixés et les modalités d'exploitation.

La Commission canadienne des transports, par l'entremise de son Comité des transports aériens, veille à l'application de la réglementation économique, contenue dans la partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, qui régit les transporteurs aériens et sur laquelle porte le présent rapport.

Au cours des dix dernières années, la réglementation économique du transport aérien a été progressivement assouplie au profit de la concurrence.

La *Loi d'Air Canada de 1977* avait pour objet de supprimer les avantages spéciaux dont le transporteur national avait joui jusque-là, de même que le fardeau qui pesait sur lui, en tant qu'instrument de la politique du gouvernement fédéral. La société Air Canada devait désormais exercer ses attributions en respectant, selon les termes de la *Loi*, «les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit» et être réglementée par la Commission canadienne des transports au même titre que les autres transporteurs alors qu'auparavant, elle avait exercé ses activités aux termes d'accords spéciaux avec le gouvernement.

L'adoption de la *Loi d'Air Canada de 1977* a été suivie de la suppression de diverses restrictions à l'égard des services fournis par l'autre grand transporteur, CP Air, sur la ligne transcontinentale. Les deux plus gros transporteurs du Canada offrant des services réguliers pouvaient désormais se livrer une concurrence égale sur les marchés intérieurs les plus importants. Par ailleurs, l'introduction de tarifs réduits et de tarifs noliprix a favorisé encore davantage la concurrence.

En 1978, les États-Unis ont adopté une loi qui déréglementait le secteur du transport aérien et dont les effets allaient se faire sentir de façon de plus en plus marquée au Canada au cours des années suivantes.

En 1982, le Comité permanent des transports a publié un rapport intitulé *Politique de transport aérien intérieur*, dans lequel il recommandait le maintien de la réglementation économique du secteur du transport aérien, tout en y permettant une intensification de la concurrence.

En 1984, le gouvernement fédéral a publié un énoncé de principes qui libérait, dans le cadre réglementaire existant, la politique du transport aérien. Il autorise ainsi les transporteurs aériens, limités jusque-là dans leurs opérations par la politique visant les transporteurs régionaux, à offrir des services n'importe où au Canada. Les restrictions quant aux permis ont été éliminées, le processus d'établissement des prix a été assoupli et les modalités administratives de la Commission canadienne des transports ont été simplifiées.

Il apparaît au Comité que ces changements, qui sont tous survenus à l'intérieur du cadre législatif existant, la *Loi d'Air Canada de 1977* exceptée, ont contribué à une déréglementation «de fait». Les auteurs du document *Aller sans entraves* ne font que proposer les modifications nécessaires pour que la législation reflète ce qui se passe dans les faits. Leurs propositions vont dans le sens de la déréglementation économique de l'industrie du transport aérien intérieur.

Le Comité n'a donc pas été surpris de voir que la plupart des représentants des sociétés aériennes qui ont comparu devant lui étaient en faveur des propositions avancées dans *Aller sans entraves*, lesquelles favoriseraient la liberté d'entrée sur le marché en remplaçant le test «de la commodité et de la nécessité publiques» par la preuve que la compagnie «est prête, apte et disposée» [à offrir le service] et autoriserait la sortie du marché (avec préavis) et la déréglementation des tarifs sur les marchés du Sud du Canada. Nous avons l'impression que la plupart de nos grosses et petites sociétés aériennes sont prêtes, aptes et disposées à offrir des services dans un contexte d'entière déréglementation.

Nous convenons avec les auteurs d'*Aller sans entraves* que la déréglementation du secteur du transport aérien devrait se poursuivre et voyons d'un bon oeil l'accueil positif que la plupart des transporteurs ont réservé aux propositions. Cependant, certaines réserves ont été faites et certaines craintes exprimées au sujet de l'incidence de la déréglementation sur le secteur du transport aérien et sur les services offerts. En nous servant de notre Ordre de renvoi comme point de repère, nous aimerions aborder ici trois de ces points : services de transport aérien dans le Nord et sur les marchés à faible densité, rôle d'Air Canada dans un contexte de déréglementation et contrôle étranger du secteur de transport aérien.

A. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD ET SUR LES MARCHÉS À FAIBLE DENSITÉ

L'énoncé de principes de 1984 qui a entraîné une libéralisation de la réglementation du secteur du transport aérien établissait une différence entre les marchés du Sud du Canada où la déréglementation aurait lieu et ceux du Nord, où la réglementation serait essentiellement maintenue. Il prévoyait une ligne de démarcation au nord de laquelle la réglementation continuerait à s'appliquer non seulement aux routes du Nord, mais également à celles reliant le Nord et le Sud.

Au printemps de 1985, après de nombreuses audiences sur la question des services aériens dans le Nord et dans les régions éloignées, le Comité des transports aériens de la

Commission canadienne des transports a publié son rapport final intitulé : *Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?* La principale recommandation était que les services aériens dans le Nord et dans les régions éloignées continuent à être réglementés, sous réserve d'une concurrence accrue en matière de prix et de services. Il n'y était pas question d'établir un programme de subventions gouvernementales directes à l'égard des services aériens dans ces régions.

Le 13 juin 1985, la Chambre des communes a chargé le Comité d'étudier la question des services de transport offerts dans le Nord et les régions éloignées. Le Comité est aujourd'hui encore saisi de cet Ordre de renvoi.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* préconisent que les services aériens offerts dans le Nord soient déréglementés de la même façon qu'ils l'ont été dans le Sud, sans distinction aucune. Cependant, ils reconnaissent qu'il serait peut-être nécessaire, dans une industrie déréglementée, d'octroyer des subventions directes de façon à assurer des services adéquats et essentiels sur les routes que les transporteurs aériens ne considèrent pas comme rentables.

La plupart des témoins entendus par le Comité au sujet des services aériens dans le Nord ont dit favoriser le maintien de la réglementation économique en raison de l'éparpillement de la population qui contribue à la faible utilisation des routes; de l'absolue nécessité d'assurer des services de transport aérien adéquats à longueur d'année et, partant, d'aménager des installations dans le Nord; des frais d'exploitation qui sont plus élevés dans le Nord que dans le Sud à cause des conditions propres à la région; des conditions d'exploitation difficiles (mauvais temps et qualité des installations aéroportuaires); de la dépendance totale à l'égard de la diversité du trafic (passagers, marchandises, courrier); et de la nécessité de desservir plusieurs collectivités à la fois de façon à obtenir un rendement global adéquat. À leurs avis, le système actuel de transport aérien dans le Nord ne peut, parce qu'il est trop fragile et insuffisamment développé, s'accommoder de la libre concurrence. S'il y avait déréglementation, les transporteurs qui opèrent à partir du Sud «écrémeraient» le trafic estival, source d'un rendement élevé, au détriment des transporteurs qui desservent le Nord à longueur d'année, et compromettraient ainsi la viabilité de tout le système de transport aérien du Nord.

Cependant, il est ressorti des exposés présentés, notamment par certains témoins de la région de l'Atlantique, qu'il existe dans le Sud de nombreux marchés périphériques et marginaux qui présentent une partie ou la totalité des caractéristiques des marchés du Nord. On a dit craindre que la déréglementation n'entraîne des tarifs excessifs, une détérioration de la qualité des services et peut-être même la perte de services de transport aérien pour les consommateurs vivant dans de petites localités ou des régions éloignées. On nous a dit que la nouvelle politique nationale du transport aérien ne devrait pas être appliquée uniformément à moins que des modifications n'y soient apportées pour refléter les conditions locales et les différences régionales. Il faudrait donc veiller à protéger les consommateurs vivant dans de petites collectivités et des régions périphériques et sur qui le changement pourrait avoir une incidence défavorable.

Le Comité regrette de ne pas avoir pu se rendre dans le Nord pour s'y acquitter de son mandat. Nous croyons qu'il est absolument essentiel de le faire avant de nous prononcer définitivement sur l'opportunité d'y déréglementer les services aériens de la façon proposée pour le Sud.

En outre, s'il s'y rendait, le Comité aurait à nouveau la possibilité d'étudier les recommandations formulées dans le rapport du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports sur les services aériens dans le Nord. Nous croyons que bon nombre de ces recommandations sont intéressantes et méritent d'être étudiées sérieusement.

Entre-temps, nous pensons que le statu quo préconisé dans l'énoncé de principe de 1984 est la meilleure approche en ce qui concerne les services aériens dans le Nord du Canada.

Le Comité partage également les inquiétudes exprimées au sujet des répercussions négatives possibles de la déréglementation du transport aérien sur les marchés à faible densité du Sud du Canada. Nous croyons que des garanties doivent être offertes afin d'apaiser les craintes des résidents des petits centres et des régions périphériques du Sud.

Il est proposé dans *Aller sans entraves* «qu'un avis minimal soit exigé pour sortir d'un marché — probablement 60 jours au maximum sur les routes desservies par un seul transporteur et 30 jours sur les autres routes». Nous ne sommes pas convaincus que cet avis soit adéquat, notamment en ce qui concerne les routes desservies par un seul transporteur. Toutefois, nous aimerions aller plus loin et proposer que les transporteurs aériens qui seront les seuls à desservir une route au moment de la proclamation de la nouvelle *Loi nationale sur les transports* soient tenus de présenter une demande au nouvel organisme de réglementation s'ils souhaitent abandonner la route en question. Autrement dit, nous aimerions qu'une clause de «droits acquis» soit incorporée dans la nouvelle *Loi* afin qu'un certain contrôle réglementaire puisse être exercé à l'égard de la cessation des services sur les routes peu utilisées et dans les régions éloignées desservies par un seul transporteur. Nous voudrions également que tout transporteur qui choisirait d'entrer sur le marché après que la *Loi* aura pris effet soit également assujéti à la clause des «droits acquis».

En outre, nous pensons que le nouvel organisme de réglementation devrait avoir pour mandat d'observer, dès le départ, les répercussions que la nouvelle politique aura sur le transport aérien, et notamment sur les services assurés dans les régions éloignées et les petites collectivités. À cette fin, les transporteurs aériens devraient être tenus de continuer à lui fournir les données et les renseignements pertinents.

Nous croyons de plus que pour bien s'acquitter de ses fonctions de surveillance, le nouvel organisme de réglementation devrait également avoir pour mandat d'administrer un programme de subventions à l'intention des transporteurs aériens qui assurent des services essentiels. Ce programme devrait être clairement défini, et plus particulièrement les critères qui serviront à déterminer si un service marginal ou peu rentable est requis dans l'intérêt public. Le programme devrait être introduit au moment où le projet de loi sera déposé et y être prévu. Il faudrait songer sérieusement à la forme que pourraient revêtir les subventions. Les auteurs du document *Aller sans entraves* suggèrent un processus de soumissions ou d'appel d'offres plutôt qu'un régime de subventions fondées sur les prix coûtants majorés. Nous approuvons cette approche.

Nous notons que les auteurs du document précité proposent le maintien de la réglementation à l'égard des augmentations excessives de prix. Le nouvel organisme de réglementation sera investi du pouvoir d'examiner «les majorations de prix, en particulier pour les routes où un transporteur a le monopole».

Nous souscrivons à cette proposition. Il s'agit d'une garantie nécessaire, particulièrement dans le cas des marchés à faible densité. À notre avis, cette proposition, combinée aux garanties déjà mentionnées, devrait servir de «filet de sécurité» adéquat pour les voyageurs qui vivent dans les régions périphériques et les petites collectivités de notre pays si vaste que des services aériens efficaces et sûrs sont davantage une nécessité qu'un privilège.

Enfin, plusieurs témoins de toutes les régions du pays ont exprimé leur inquiétude au Comité au sujet de l'abolition récente du plafond de 30 \$ à l'égard de la taxe sur le transport aérien. Depuis le 1^{er} septembre 1985, cette taxe correspond à 9 pour cent du coût du billet et l'on s'entend pour dire qu'elle pénalise les voyageurs des régions éloignées, ce qui est manifestement inéquitable dans un pays aussi vaste que le Canada où les déplacements par avion sont essentiels.

Cet argument a frappé le Comité, qui croit que quelque chose doit être fait pour enrayer pareille discrimination. Nous croyons donc qu'il serait plus juste de plafonner la taxe, ou peut-être même de prévoir un barème en vertu duquel celle-ci diminuerait proportionnellement à la distance parcourue.

RECOMMANDATIONS

1. Le Comité recommande que les services aériens dans le Nord continuent à être réglementés de la façon prévue dans l'énoncé de principe de 1984 jusqu'à ce que le Comité ait eu l'occasion de se rendre dans le Nord pour y étudier les services aériens offerts et d'en faire rapport au Parlement.
2. Le Comité recommande l'inclusion d'une clause des «droits acquis» dans la nouvelle *Loi* afin que la sortie d'un transporteur, de tout marché à faible densité du Sud qu'il serait le seul à desservir au moment où la déréglementation prendra effet, ou de tout autre transporteur d'un marché sur lequel il avait choisi d'entrer après la proclamation de la nouvelle *Loi*, soit assujettie à un contrôle réglementaire.
3. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation soit habilité à surveiller dès le départ l'incidence de la déréglementation sur les marchés du transport aérien, notamment ceux du Nord et des régions éloignées, et que les transporteurs aériens soient tenus de fournir à l'organisme les renseignements dont il aura besoin pour s'acquitter de cette tâche.
4. Le Comité recommande que la loi en vertu de laquelle le secteur du transport aérien sera déréglementé prévoie la création d'un PROGRAMME DE SUBVENTIONS à l'égard des services aériens ESSENTIELS et en définisse les critères d'admissibilité de façon détaillée.
5. Le Comité recommande que soit à nouveau plafonnée la taxe sur le transport aérien ou que soit adopté un barème en vertu duquel la taxe serait inversement proportionnelle à la distance parcourue.

B. LE RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE CHARGÉES DES TRANSPORTS — AIR CANADA

En vertu de son Ordre de renvoi, le Comité doit faire une étude et présenter un rapport sur «le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports dans un milieu libre et concurrentiel». Dans le secteur du transport aérien, la seule société fédérale chargée des transports est Air Canada.

En 1937, le gouvernement fédéral a créé la société aérienne Trans-Canada, qui est par la suite devenue Air Canada, qu'il a chargée de fournir les services aériens nationaux que le secteur privé n'était pas prêt à offrir. Ce rôle d'Air Canada en tant qu'instrument de la politique gouvernementale a perdu de son importance au fur et à mesure que l'industrie du transport aérien s'est développée. À l'heure actuelle, Air Canada, mais également un ou plusieurs de ses concurrents assurent des services aériens sur la plupart des routes desservies par le transporteur national.

La *Loi d'Air Canada de 1977* reconnaissait le rôle amoindri de la société aérienne comme instrument de la politique gouvernementale. En stipulant qu'Air Canada devrait «respecter les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit», elle confirmait la subordination de ce rôle aux objectifs commerciaux.

Il est précisé dans *Aller sans entraves* que «les sociétés de la Couronne devront être dirigées économiquement et efficacement tout en se comportant en bonnes citoyennes corporatives». En outre, le ministre des Transports a récemment confirmé à plus d'une reprise qu'il s'attendait à ce qu'Air Canada paie sa part et qu'elle ne recevrait pas d'injections de capitaux.

Aucun témoin n'a indiqué au Comité qu'Air Canada avait agi contrairement aux règles de saine gestion commerciale et n'avait pas cherché à réaliser des profits depuis 1977, comme l'exige la loi qui la régit. En outre, elle n'a reçu du gouvernement aucune aide financière depuis cette année-là et lui a versé des dividendes.

Toutefois, on s'est dit inquiet de la prédominance d'Air Canada sur le marché du transport aérien intérieur. Ajoutent à cette prédominance l'aide financière reçue du gouvernement, le contrôle du principal système national de réservations, le traitement de faveur en ce qui concerne l'accès aux aéroports et l'exploitation du Service central des voyages du gouvernement.

Le Comité a entendu les opinions les plus diverses sur le rôle d'Air Canada dans un contexte de déréglementation. D'aucuns soutiennent que les sociétés de la Couronne devraient continuer à servir d'instrument de la politique gouvernementale et à assurer les services qui ne pourraient autrement être offerts. D'autres témoins sont tout simplement d'accord avec l'énoncé contenu dans *Aller sans entraves*. D'autres encore n'étaient pas sûrs que cet énoncé permettrait d'assurer qu'à long terme, les sociétés de la Couronne respecteraient les règles de saine gestion commerciale et éviteraient de faire entrave à la concurrence. Ils ont proposé de donner force de loi à des lignes directrices précises qui régiraient les activités des sociétés de la Couronne afin que les entreprises de transport, qu'elles soient publiques ou privées, soient toutes assujetties aux mêmes règles concernant la concurrence et aient des chances égales de financement. Enfin, certains témoins ont affirmé

qu'il sera impossible aux transporteurs d'être tous sur un pied d'égalité dans une industrie de transports plus concurrentielle tant que les sociétés de la Couronne actives dans ce secteur n'auront pas été privatisées. Toutefois, les témoins ont été quasi unanimes à dire que lorsqu'il définira le rôle des sociétés de la Couronne s'occupant de transports, le gouvernement devra tenir compte des secteurs dans lesquels elles assurent des services dans l'intérêt public et les indemniser en conséquence.

Le Comité doit décider s'il y a lieu de conserver à Air Canada son statut de société de la Couronne.

Comme nous l'avons déjà signalé, il n'est plus nécessaire qu'Air Canada appartienne au gouvernement pour que des services aériens soient offerts sur les principaux marchés du Sud du Canada. En outre, il n'apparaît pas au Comité qu'il soit nécessaire pour le gouvernement — sauf en cas d'urgence nationale, auquel cas d'autres lois pourraient être invoquées — de conserver le pouvoir de commander des services à Air Canada, lequel lui est assuré par la *Loi sur l'administration financière*.

Le Comité reconnaît qu'Air Canada, dont la marque de commerce est la feuille d'érable et qui dessert de nombreux marchés internationaux, a un rôle à jouer en tant que représentant du Canada à l'étranger. Toutefois, le Comité croit qu'Air Canada pourrait continuer à représenter le Canada même si elle appartenait à des intérêts privés. La société CP Air le fait sur des routes internationales.

Le Comité tient à faire observer que le ministre des Transports a indiqué que les sociétés de la Couronne s'occupant de transports n'auront pas accès aux fonds publics. C'est la politique que suit le gouvernement depuis 1967, de sorte qu'Air Canada a dû compter sur ses propres revenus et sur des emprunts sur le marché libre pour répondre à ses besoins en capitaux. Il s'en est suivi une détérioration alarmante de son ratio d'endettement depuis 1977, ce qui préoccupe le Comité. Il reste à savoir si Air Canada réalisera suffisamment de gains sur un marché plus concurrentiel pour combler ses besoins en capitaux, essentiellement pour le renouvellement des appareils, sans s'endetter encore davantage.

C'est là le défi que la société aérienne aura à relever. Ce que se demande le Comité, c'est si Air Canada, même si elle réalisait davantage de profits, devrait continuer à bénéficier d'injections de capitaux propres pour combler ses besoins financiers. Elle ne peut continuer à emprunter indéfiniment et puisqu'elle est une société de la Couronne, elle ne peut apparemment compter sur le gouvernement pour ses capitaux. Sa seule autre source est le marché libre, auquel elle n'aurait accès que si elle était privatisée.

Le Comité croit qu'Air Canada doit avoir toute liberté d'agir pour être plus en mesure de relever le nouveau défi qui se présente sur le plan de la concurrence. En raison de sa prédominance sur le marché intérieur, Air Canada deviendra la principale cible de ses concurrents actuels et des nouveaux venus sur le marché. De toute évidence, il lui faudra exercer un contrôle ferme sur sa structure de coûts et améliorer la productivité, objectifs que, de l'avis du Comité, Air Canada pourrait atteindre plus facilement si elle appartenait à des intérêts privés parce qu'elle pourrait alors intéresser ses employés aux bénéfices. Il semble au Comité que la participation des employés aux affaires des sociétés aériennes a remporté beaucoup de succès aux États-Unis et permis aux transporteurs de réduire leurs coûts et accroître leur productivité.

Le Comité se rend bien compte que la privatisation n'aura d'issue heureuse que si Air Canada réussit à prouver qu'elle est une société aérienne efficace, bien gérée et rentable. Il faut donc lui permettre de chercher sérieusement à atteindre ses objectifs commerciaux. C'est d'ailleurs ce que le ministre des Transports attend d'Air Canada. Nous tenons tout simplement à ajouter que si le gouvernement voulait à un moment quelconque qu'Air Canada assure des services à des fins gouvernementales plutôt que commerciales, il faudrait alors que le coût de ces services soit clairement identifié et que la société soit indemnisée en conséquence. À cette fin, la *Loi d'Air Canada de 1977* prévoit l'identification et l'indemnisation des services publics commandés.

RECOMMANDATIONS

6. Le Comité recommande qu'Air Canada continue à exercer ses activités en respectant les règles de saine gestion commerciale et en cherchant à réaliser des profits.
7. Le Comité recommande qu'Air Canada ait toute liberté d'agir afin d'accroître son efficacité et de pouvoir répondre à la demande d'un marché plus concurrentiel.
8. Le Comité recommande que si le gouvernement obligeait Air Canada à offrir des services publics, ceux-ci soient clairement définis et que la société soit indemnisée conformément à la *Loi d'Air Canada de 1977*.
9. Le Comité recommande que le gouvernement étudie à titre prioritaire les solutions qui s'offrent à l'égard de la privatisation à tout le moins partielle d'Air Canada, et qu'il envisage plus particulièrement la possibilité d'intéresser les employés à participer au capital-actions de la société.

C. CONTRÔLE ÉTRANGER

En vertu de son Ordre de renvoi, le Comité doit étudier les propositions contenues dans *Aller sans entraves* au sujet du «contrôle étranger des entreprises canadiennes de transport» et faire rapport de ses conclusions.

Trois lois fédérales permettent au gouvernement de contrôler l'investissement de capitaux étrangers dans des sociétés aériennes canadiennes : la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur l'investissement Canada*. Bien que la *Loi nationale sur les transports* et la *Loi sur l'aéronautique* ne fassent pas précisément référence aux capitaux étrangers, elles prévoient toutes les deux des dispositions applicables à une transaction mettant en cause des intérêts étrangers. L'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* dispose que la Commission canadienne des transports, peut, lorsqu'il est fait opposition auprès d'elle, ne pas reconnaître l'acquisition proposée de certains types d'entreprises de transport, dont des transporteurs aériens, par toute personne principalement engagée dans des opérations de transport si cette acquisition doit restreindre indûment la concurrence ou porter autrement préjudice à l'intérêt public. La Commission canadienne des transports n'a compétence pour agir que lorsqu'il est fait opposition auprès d'elle et que l'acquisition proposée doit être faite par une personne principalement engagée dans des opérations de transport. Cependant, dans le cas des transactions mettant en cause des transporteurs aériens non assujettis à l'article 27 de la *Loi*, la Commission canadienne des transports peut agir conformément aux articles 21 et 22 du *Règlement sur les transporteurs aériens* adopté en vertu de l'article 14 de la *Loi sur l'aéronautique*.

La *Loi sur Investissement Canada*, qui traite précisément des investissements étrangers au Canada prévoit que les transactions comportant l'acquisition d'entreprises canadiennes ayant un actif de 5 millions de dollars ou plus, l'acquisition indirecte d'entreprises canadiennes ayant un actif de 50 millions de dollars ou plus de même que l'acquisition indirecte d'entreprises canadiennes dont l'actif se situe entre 5 et 50 millions de dollars et représente plus de 50 pour cent de la valeur globale de la transaction internationale, sont sujettes à examen et peuvent être rejetées si le ministre de l'Expansion industrielle régionale n'est pas convaincu que l'investissement procurera vraisemblablement des avantages nets au Canada. En outre, tous les projets d'acquisition ou de création d'entreprises dans des secteurs désignés d'activités commerciales intéressant le patrimoine culturel ou l'identité nationale du Canada peut faire l'objet d'un examen si le gouverneur en conseil juge que pareil examen est dans l'intérêt du public.

Le Comité remarque que les auteurs d'*Aller sans entraves* ne se sont pas penchés sur la question du contrôle des services aériens commerciaux si ce n'est qu'ils ont dit que «l'acquisition du contrôle par des intérêts étrangers d'entreprises de transport réglementées par le gouvernement fédéral fera l'objet d'une revue en vertu de la *Loi sur Investissement Canada*».

Des représentants du secteur du transport aérien ont laissé entendre au Comité que la question du contrôle étranger des sociétés aériennes canadiennes méritait d'être étudiée plus à fond. Ils ont fait observer que d'autres pays où l'aviation joue un rôle majeur comme les États-Unis et la Grande-Bretagne, imposent des limites quant au degré de contrôle étranger de leurs systèmes de transport aérien. Les États-Unis, par exemple, exigent que le capital propre d'un service aérien commercial appartienne à 75 pour cent à des citoyens américains et que le conseil d'administration en soit composé aux deux tiers de citoyens américains. À leurs avis, il s'agit d'une raison valable pour traiter le transport aérien comme un cas spécial régi par ses propres lois plutôt que d'assujettir le secteur à la *Loi sur Investissement Canada* qui est plus générale et permissive.

On a également attiré l'attention du Comité sur le fait que si le seuil à partir duquel un examen peut être imposé est fixé à 5 millions de dollars en vertu de la *Loi sur Investissement Canada*, des intérêts étrangers pourraient acheter une petite entreprise de transport aérien canadienne pour moins de 5 millions, en étendre les activités dans un contexte de déréglementation et ainsi s'emparer du contrôle d'un service intérieur majeur. Ils tourneraient de la sorte les dispositions concernant les capitaux étrangers, au préjudice peut-être de l'intérêt national.

On a en outre fait remarquer au Comité que les capitaux et le contrôle étrangers sont une considération importante dans le contexte des accords bilatéraux sur le transport aérien international. Bon nombre de ces accords contiennent une clause qui permet à chaque État signataire d'imposer des conditions quant au permis accordé à la société aérienne de l'autre État signataire s'il ne juge pas que la société est contrôlée en propre par les ressortissants du pays où elle est immatriculée.

Le Comité se demande s'il devrait considérer les entreprises canadiennes de transport aérien sous contrôle étranger comme un cas spécial ou, à l'instar des auteurs d'*Aller sans entraves*, leur réserver le même sort qu'à la plupart des autres entreprises du Canada et les assujettir à la *Loi sur Investissement Canada*.

Le Comité trouve du bon à l'argument concernant la réciprocité, à savoir que le Canada devrait traiter toute tentative par des intérêts étrangers de contrôler une compagnie d'aviation canadienne de la même façon que le ferait l'État dont ils sont ressortissants. Le Canada devrait être aussi permissif ou sévère à l'égard des intérêts étrangers que l'est leur gouvernement à notre égard. Nous croyons que cette raison justifie à elle seule un traitement spécial pour le secteur du transport aérien.

Nous nous sommes interrogés sur la forme que devrait revêtir pareil traitement spécial. Nous croyons que la meilleure solution serait d'étendre à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de transport aérien par des étrangers, peu importe la valeur de l'actif de ces sociétés, la proposition des auteurs d'*Aller sans entraves* d'investir le gouverneur en conseil du pouvoir discrétionnaire d'interdire dans l'intérêt national «les fusions et les acquisitions de contrôle nationales de grandes entreprises de transport réglementées par le gouvernement fédéral et dont l'actif brut est évalué à 20 millions de dollars et plus». Les auteurs du document ne précisent toutefois pas comment sera structuré l'examen des fusions et des acquisitions nationales d'entreprises dont l'actif brut est évalué à 20 millions de dollars ou plus ni si le nouvel organisme de réglementation y participera. Ce sont des questions qui seront sans doute tirées au clair lorsque la nouvelle Loi sera déposée.

RECOMMANDATION

- 10. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter, au niveau national, les fusions et les acquisitions des sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de transport aérien par des intérêts étrangers quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.**

D. CONTRATS CONFIDENTIELS

À l'heure actuelle, tous les transporteurs aériens sont tenus par la loi de communiquer à la Commission canadienne des transports leurs tarifs de fret et de les afficher dans leurs bureaux afin que le public puisse en prendre connaissance.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent que les sociétés ferroviaires soient autorisées à négocier les taux avec leurs clients aux termes de contrats confidentiels. Copie de ces contrats confidentiels continuerait à être déposée auprès du nouvel organisme de réglementation, mais ne serait pas mise à la disposition du public. Cependant, ils ne font aucune proposition analogue en ce qui concerne le secteur du transport aérien.

Les représentants d'Air Canada ont indiqué au Comité que bien que la société soit tenue par la loi de communiquer tous ses tarifs de fret, cette obligation n'est pas faite aux messageries, aux transitaires ou aux courtiers en marchandises qui ont recours aux services de transporteurs aériens. Air Canada se trouve ainsi désavantagée sur le plan de la concurrence. En outre, aucune restriction n'est imposée aux États-Unis à l'égard des accords commerciaux visant le transport aérien des marchandises.

Il s'agit du seul témoignage entendu par le Comité sur la question des contrats confidentiels dans l'industrie du transport aérien. Nous examinerons cette question beaucoup plus en détail dans les chapitres du présent rapport qui portent sur les sociétés ferroviaires. Cependant, même s'il s'agit d'un témoignage unique, le Comité ne voit aucune raison pour laquelle les transporteurs aériens ne devraient pas être autorisés à négocier des contrats confidentiels.

II. TRANSPORT FERROVIAIRE

RECOMMANDATION

11. Le Comité recommande que les transporteurs aériens soient autorisés à négocier des contrats confidentiels pour le transport des marchandises.

Introduction

L'un des défis que le Comité a dû relever en rédigeant le présent rapport a consisté à évaluer les efforts déployés par les parties de l'industrie pour éviter tout accord qui pourrait nuire à l'adoption de mesures qui visent à favoriser la concurrence, réglementairement le service de manière à y empêcher les pratiques concurrentielles non souhaitables et les abus de pouvoir. C'est notamment l'impact de la réglementation des tarifs de fret qui constitue l'objet de la présente partie, qui a posé le défi le plus difficile.

Nous ne doutons pas que l'application des propositions énoncées dans le document d'information modifiera l'équilibre de la concurrence et de la réglementation dans le secteur du transport ferroviaire. Plus précisément, nous ne voulons pas ignorer, sous prétexte que la régulation des contrats confidentiels de transport ferroviaire et le mécanisme de la tarification collective pratiqués par les sociétés ferroviaires pour assurer l'équilibre de la concurrence que se livrent les sociétés ferroviaires entre elles ou avec elles, que l'absence de moyens de régulation pour obtenir la clientèle des expéditeurs.

Selon les données que nous avons entendues, les deux changements de tarifs proposés sont particulièrement profitables aux expéditeurs ayant accès à plus d'une voie ferroviaire. Un grand nombre d'expéditeurs ont également déclaré que les sociétés ferroviaires chercheraient à récupérer les pertes encourues au cours de la concurrence contre leurs pairs dans le domaine de ces expéditeurs, et à l'instant les tarifs de fret exigés des expéditeurs à lesquels elles n'ont pas accès. Autrement dit, certains expéditeurs pourraient des avantages dérivés de la réglementation, mais au détriment des expéditeurs concurrents.

Nous estimons que, si cela peut être possible, les sociétés ferroviaires devraient poursuivre de tirer de ces expéditeurs concurrents les bénéfices qui leur incombent.

Des données que nous avons entendues ont fait que la possibilité de conclure des accords confidentiels et la suppression du droit des sociétés ferroviaires de pratiquer une tarification collective au bénéfice des expéditeurs à plus d'une voie ferroviaire — à l'exception des sociétés ferroviaires — a pour but de démunir les sociétés ferroviaires de leur pouvoir de régulation.

La première question est de savoir si les sociétés ferroviaires devraient être autorisées à conclure des accords confidentiels pour le transport des marchandises. La deuxième question est de savoir si les sociétés ferroviaires devraient être autorisées à conclure des accords confidentiels pour le transport des passagers.

II. TRANSPORT FERROVIAIRE

Introduction

L'un des défis que le Comité a dû relever en rédigeant le présent rapport a consisté à évaluer les efforts déployés par les auteurs du document *Aller sans entraves* pour assurer l'adoption de mesures qui, tout en favorisant la concurrence, réglementeraient le secteur de manière à y empêcher les pratiques concurrentielles non souhaitables et les abus de pouvoir. C'est toutefois l'étude de la réglementation des tarifs de fret, qui constitue l'objet de la présente partie, qui a posé le défi le plus difficile.

Nous ne doutons pas que l'application des propositions énoncées dans le document *Aller sans entraves* modifiera l'équilibre de la concurrence et de la réglementation dans le secteur du transport ferroviaire. Plus précisément, comme nous le soulignons plus loin, nous estimons que la légalisation des contrats confidentiels de transport ferroviaire et la suppression de la tarification collective pratiquée par les sociétés ferroviaires permettront d'accroître la concurrence que se livrent les sociétés ferroviaires entre elles ou qu'elles font à d'autres moyens de transport pour obtenir la clientèle des expéditeurs.

Selon les témoins que nous avons entendus, ces deux changements seraient particulièrement profitables aux expéditeurs ayant accès à plus d'une société ferroviaire. Toutefois, de nombreux témoins ont également déclaré que les sociétés ferroviaires chercheraient à récupérer les pertes résultant au cours de la concurrence accrue livrée pour obtenir la clientèle de ces expéditeurs, en augmentant les tarifs de fret exigés des expéditeurs sur lesquels elles exerceront un monopole. Autrement dit, certains expéditeurs jouiraient des avantages découlant de la concurrence, mais au détriment des expéditeurs «captifs».

Nous estimons que, si cela leur est possible, les sociétés ferroviaires tenteront peut-être de tirer de ces expéditeurs «captifs» les recettes qui leur manquent.

Des témoins ont également déclaré que la possibilité de conclure des contrats confidentiels et la suppression du droit des sociétés ferroviaires de pratiquer une tarification collective amèneront ces dernières — notamment le CN — à fixer des prix arbitraires, dans le but de dominer les marchés et d'acquiescer des monopoles.

La première question, et la plus importante, dont nous traitons dans la présente partie concerne l'opportunité des contrats confidentiels pour le trafic transfrontalier et le trafic intérieur. Sous les rubriques qui suivent, nous examinons l'à propos de l'ensemble de

garanties proposées par les auteurs du document *Aller sans entraves*, dans le but de limiter, dans un milieu commercial où les contrats confidentiels seraient autorisés et où la tarification collective serait supprimée, les prix monopolistiques (à la hausse) fixés par les sociétés ferroviaires au détriment de l'expéditeur «captif», et les prix arbitraires (à la baisse) qu'elles établissent aux dépens des concurrents. Nous recommanderons à ce sujet des ajouts à l'ensemble des garanties proposées dans le document précité. À la fin de la partie traitant du transport ferroviaire, nous formulerons également des recommandations à l'égard du CN.

Les recommandations formulées dans la présente partie du rapport visent généralement à réduire les frais d'expédition et à obliger les sociétés ferroviaires à accroître leur efficacité, tout en leur enlevant la possibilité (le cas échéant) de se dédommager en cas de diminution de leurs recettes dans un secteur, en accroissant simplement leurs rentrées dans un autre secteur, sans pour autant y étendre les services offerts.

Enfin, même si nous ne traitons pas de cette question dans la section qui suit, nous désirons mentionner que pour atteindre le niveau d'efficacité souhaité; les sociétés ferroviaires devront pouvoir réduire leurs coûts. Or, ni le Comité, ni les témoins qui ont comparu devant lui n'ont été prêts à accepter que cette réduction des coûts se répercute négativement sur les normes de sécurité en vigueur. Nous exhortons donc le gouvernement à collaborer avec les syndicats et les entreprises afin que les pratiques et les règlements inutiles et désuets puissent être supprimés d'un commun accord.

A. CONTRATS CONFIDENTIELS

La *Loi sur les chemins de fer* interdit aux sociétés ferroviaires et aux expéditeurs de passer des contrats confidentiels pour le transport de marchandises par chemin de fer au Canada. Selon l'article 275 de la *Loi*, les tarifs doivent être publiés et déposés auprès de la Commission canadienne des transports, et l'article 269 dispose que les sociétés ferroviaires ne doivent imposer que les taxes établies dans les tarifs. Selon l'article 381, toute dérogation à ces taxes constitue une contravention à la *Loi* et, enfin, selon l'article 380, le fait d'accorder des rabais non publiés constitue une infraction.

Les modalités exposées ci-dessus diffèrent considérablement de celles qui existent aux États-Unis depuis l'adoption, en 1980, de la *Staggers Rail Act*, qui autorise les sociétés ferroviaires américaines à passer des contrats confidentiels avec les expéditeurs. Cette situation a été préjudiciable aux sociétés ferroviaires du Canada rivalisant pour le trafic transfrontalier avec les sociétés ferroviaires américaines, ces dernières étant en mesure d'offrir de meilleurs tarifs que ceux qui sont publiés au Canada et de court-circuiter les sociétés ferroviaires canadiennes en faisant dévier le trafic vers les États-Unis.

En 1984, la Commission canadienne des transports a tenu des audiences pour déterminer si les sociétés ferroviaires canadiennes devaient être autorisées à conclure des contrats confidentiels avec les expéditeurs pour le trafic transfrontalier. Ses recommandations ont été présentées au ministre des Transports au début de 1985.

La même année, après avoir tenu d'autres audiences publiques à la demande du ministre des Transports, la Commission a conclu que la passation de contrats confidentiels devrait également être autorisée à l'égard du trafic ferroviaire au Canada (trafic intérieur).

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent qu'il soit possible de conclure des contrats confidentiels et d'accorder des rabais pour tout le trafic intérieur et transfrontalier, sauf pour ce qui concerne le transport du grain, qui est régi par une loi précise. En outre, une société ferroviaire et un expéditeur seraient autorisés, aux termes d'un contrat confidentiel, à déroger aux obligations qu'ont les transporteurs publics d'offrir à un expéditeur du matériel, des installations et des services suffisants. Ces obligations sont exposées à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*. Les parties à un contrat confidentiel ne seraient pas autorisées à en appeler du contrat devant l'organisme de réglementation. Enfin, les expéditeurs qui ne désireraient pas passer de contrats confidentiels pourraient continuer d'expédier leurs marchandises selon les tarifs affichés.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* indiquent que ce régime mixte de contrats confidentiels et de tarifs affichés permettra de stimuler la concurrence entre les sociétés ferroviaires canadiennes et d'offrir une gamme plus vaste de services aux expéditeurs. Ils proposent également, pour faire suite à l'introduction des contrats confidentiels, d'abroger l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, lequel autorise les sociétés ferroviaires du Canada à fixer des tarifs communs pour les mouvements de marchandises entre les centres desservis par deux sociétés ferroviaires ou plus. Plusieurs témoins ont estimé que cette disposition signifie simplement que les sociétés ferroviaires dont les coûts sont les plus élevés fixeront les taux, sur lesquels s'aligneront ensuite les sociétés concurrentes.

Le Comité convient que l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer* devrait être abrogé, mais remarque qu'il faudra prévoir une disposition autorisant les sociétés ferroviaires à fixer collectivement des taux pour une voie commune.

Le Comité a constaté que la plupart des témoins favorisaient la législation des contrats confidentiels relatifs au trafic transfrontalier. Nous convenons avec de nombreux témoins et avec les auteurs du document *Aller sans entraves* que les contrats confidentiels devraient être autorisés pour le trafic transfrontalier au Canada. Le Comité, comme la plupart des témoins, ne voit pas comment les sociétés ferroviaires canadiennes pourraient rivaliser efficacement avec les sociétés ferroviaires américaines pour le trafic transfrontalier si elles ne sont pas autorisées à négocier des contrats confidentiels avec les expéditeurs.

Il a toutefois été difficile au Comité de déterminer si le droit de conclure des contrats confidentiels devrait s'appliquer également au trafic intérieur. De nombreux témoins, surtout des représentants du secteur du camionnage, qui provenaient essentiellement de la région de l'Atlantique ont proposé d'adopter un régime à deux volets qui autorisait les contrats confidentiels pour le trafic transfrontalier, mais non pour le trafic intérieur. Les vues exprimées par les témoins à l'égard de la proposition énoncée dans le document *Aller sans entraves*, soit d'autoriser la passation de tels contrats pour le trafic intérieur, étaient partagées.

Les représentants de nombreux expéditeurs ont estimé que la légalisation des contrats confidentiels obligerait les sociétés ferroviaires à exercer une concurrence plus vive pour obtenir la clientèle expéditrice, ce qui devrait inciter ces dernières à rendre leurs services plus efficaces; en outre, toute réduction des tarifs imposés aux expéditeurs permettra à ceux-ci d'être plus concurrentiels sur le marché canadien et les marchés mondiaux.

Les représentants des producteurs de pâtes et papier nous ont dit devoir rivaliser avec les producteurs américains sur les marchés d'exportation. Les producteurs américains peuvent

toutefois négocier des contrats confidentiels avec les sociétés ferroviaires américaines à des prix inférieurs aux taux publiés que les sociétés ferroviaires canadiennes imposent pour acheminer les produits canadiens jusqu'aux marchés d'exportation. Grâce aux contrats confidentiels, les entreprises américaines bénéficient toutefois de taux inférieurs également sur les marchandises importées. Nous estimons que les producteurs canadiens devraient bénéficier des mêmes avantages.

D'autres témoins ont déclaré que l'impossibilité de passer des contrats confidentiels pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer mettra les fabricants canadiens dans une position désavantageuse par rapport aux fabricants américains qui leur font concurrence au Canada. Par exemple, une industrie située dans l'Ouest du Canada qui expédie ses produits par chemin de fer à un acheteur torontois rivalise peut-être avec un producteur des États-Unis qui vend le même produit. Le producteur américain, lui, peut cependant négocier un contrat confidentiel qui lui permet d'offrir un tarif inférieur à celui qui est publié au Canada, éliminant ainsi le producteur canadien du marché torontois. Si les sociétés ferroviaires canadiennes sont autorisées à passer des contrats confidentiels avec les expéditeurs canadiens, ces derniers pourront soutenir la concurrence des entreprises américaines et demeurer viables.

Selon d'autres témoins, la passation de contrats confidentiels pourrait être avantageuse pour les petits expéditeurs. À l'heure actuelle, les sociétés ferroviaires n'aiment pas offrir à un petit expéditeur un tarif inférieur à celui qui est publié, craignant que le gros expéditeur ne l'exige lui aussi, auquel cas la société ferroviaire perdrait des recettes considérables, étant donné le volume de marchandises en cause. Grâce aux contrats confidentiels, une société ferroviaire pourra toutefois offrir un tarif inférieur à un petit expéditeur, afin de tirer parti des avantages qui en découleront pour elle, sans que cela influe sur les transactions faites à partir des tarifs publiés. Citons, parmi ces avantages, le cas où la société ferroviaire est en mesure d'utiliser des wagons qui seraient autrement vides lors d'un trajet de retour, ou de transporter un volume de marchandises permettant d'avoir des convois de longueur et de capacité optimales. Les contrats confidentiels pourraient donc être également avantageux pour les petits expéditeurs ayant accès à la ligne d'un seul chemin de fer. En substance, la passation de contrats confidentiels entre un expéditeur, gros ou un petit, et une société ferroviaire permettra de fixer des tarifs mieux adaptés aux services précis offerts, dans l'intérêt des deux parties au contrat.

Certains témoins ont également déclaré que, en étant autorisé à conclure des contrats confidentiels pour le trafic intérieur, le transporteur pourra donner à ses coûts de transport le caractère de confidentialité associé à la plupart des autres coûts qu'il prend en compte pour établir un prix concurrentiel pour ses produits.

De nombreux témoins, notamment du secteur du camionnage, se sont opposés aux contrats confidentiels pour le trafic intérieur. D'autres ont déclaré que les contrats confidentiels ne seront avantageux ni pour les petits expéditeurs ni pour les entreprises de régions isolées ou éloignées qui ne sont pas en mesure de négocier les tarifs de fret avec deux sociétés ferroviaires. De nombreux petits expéditeurs ayant accès à la ligne d'un seul chemin de fer, dans les provinces de l'Atlantique et dans d'autres régions éloignées du centre du Canada, estiment que les tarifs inférieurs convenus aux termes de contrats confidentiels dans les régions du pays où des services ferroviaires concurrentiels sont prépondérants obligeront les sociétés ferroviaires à imposer des tarifs plus élevés aux expéditeurs de régions où elles exercent un monopole.

Ayant longuement entendu les tenants et les détracteurs des contrats confidentiels, le Comité en a conclu que ces contrats devraient également être autorisés pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer. Nous sommes convaincus qu'un régime mixte ne pourrait pas bien fonctionner; nous estimons en effet qu'il maintiendrait les sociétés ferroviaires et les expéditeurs du Canada dans une position désavantageuse par rapport à leurs homologues américains.

Toutefois, le Comité est conscient des préoccupations exprimées par les représentants des petits expéditeurs et des camionneurs à l'égard de l'opportunité des contrats confidentiels, et estime que des garanties devront être prévues pour apaiser leurs craintes.

Les inquiétudes exprimées au sujet de l'incidence des contrats confidentiels (et de la suppression de la tarification collective pratiquée par les sociétés ferroviaires) portent sur deux points: premièrement, les sociétés ferroviaires établiraient des prix déloyaux pour obtenir leur part du marché et, deuxièmement, elles augmenteraient les tarifs qu'elles imposent aux expéditeurs des régions où elles exercent un monopole. Nous estimons que des garanties s'imposent pour parer à ces éventualités.

En ce qui a trait aux prix déloyaux, l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* stipule actuellement que tous les tarifs marchandises doivent être compensatoires (c'est-à-dire qu'ils doivent excéder les coûts variables que doit assumer la société ferroviaire pour transporter les marchandises en question). L'article 276 visait à contrôler les prix arbitraires.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent l'abrogation de l'article 276 dans cinq ans — c'est-à-dire présumément cinq ans après l'adoption de la nouvelle loi, après quoi les sociétés ferroviaires seraient en mesure de fixer des tarifs marchandises non compensatoires, uniquement sous réserve des mesures législatives qui seront alors en vigueur pour traiter des coalitions.

Des témoins ont dit craindre que la suppression de la disposition relative aux tarifs compensatoires ne crée un climat propre au déclenchement de guerres de tarifs entre les sociétés ferroviaires. Si les expéditeurs captifs craignent de devoir payer des tarifs plus élevés en raison des recettes que perdront en fin de compte les sociétés ferroviaires, pour leur part, les représentants du secteur du camionnage redoutent que la non-concurrence détruise une grande part de leurs activités de transport sur de longs parcours.

Tant les représentants du secteur du camionnage que ceux du CP ont dit craindre que l'abrogation de l'article 276 n'incite le CN plus que ses concurrents à imposer des tarifs non compensatoires. Ils estiment que, à titre de société de la Couronne, le CN jouit d'avantages financiers particuliers et que, de ce fait, il sera en mesure de fixer des prix arbitraires.

Plusieurs témoins ont indiqué que si l'article 276 était abrogé, la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions* n'offrirait pas une protection suffisante contre les prix arbitraires et nous en convenons.

Le Comité estime que l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* est actuellement le seul mécanisme qui empêche les sociétés ferroviaires de fixer des prix arbitraires. Il faudrait donc le conserver, et non l'abroger dans cinq ans, comme le proposent les auteurs du document *Aller sans entraves*. Nous considérons le maintien de cet article comme le premier

d'un ensemble de mécanismes visant à protéger les expéditeurs et les concurrents des sociétés ferroviaires, dont les intérêts commerciaux risquent de subir les conséquences d'activités non concurrentielles lorsque les contrats confidentiels seront autorisés.

Le Comité estime également qu'il faudrait renforcer l'article 276 en prévoyant dans la nouvelle mesure législative des peines pour l'imposition de tarifs non compensatoires.

Nous proposons une garantie connexe, mais qui ne figure pas dans le document *Aller sans entraves* : le droit d'un tiers d'en appeler devant l'organisme de réglementation pour le motif qu'un contrat confidentiel contrevient à l'article 276 ou nuit à la capacité de la société ferroviaire d'honorer ses obligations (prévues à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*), en tant que transporteur public, d'offrir aux tiers du matériel et des services suffisants. En outre, nous estimons que l'organisme de réglementation devrait être habilité à faire enquête, de sa propre initiative, pour déterminer si un contrat confidentiel contrevient à l'article 276 ou empêche les sociétés ferroviaires de s'acquitter de leurs obligations de transporteurs publics.

Lorsque, à la suite de l'interjection d'un appel par un tiers ou de la tenue d'une enquête par l'organisme de réglementation, il est démontré que des tarifs sont non compensatoires, l'organisme de réglementation devrait pouvoir ordonner le relèvement de ces tarifs à des niveaux compensatoires.

Lorsqu'un contrat confidentiel est réputé nuire aux obligations des transporteurs ferroviaires publics à l'égard d'un tiers, l'organisme de réglementation devrait pouvoir ordonner que les parties modifient ou annulent le contrat.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent que tous les contrats confidentiels soient déposés auprès de l'organisme de réglementation. Nous estimons que cette proposition doit être adoptée si l'on veut que l'organisme de réglementation puisse s'acquitter de son rôle de surveillance et déterminer si les tarifs prévus aux contrats sont non compensatoires ou empiètent sur les obligations des transporteurs ferroviaires publics envers de tiers expéditeurs.

En outre, nous estimons que des résumés des contrats confidentiels devraient être déposés auprès de l'organisme de réglementation *et publiés*. Ces résumés fourniront des renseignements sur des contrats confidentiels qui, peut-être, prévoient des tarifs arbitraires ou renfermeront des dispositions ayant des conséquences sur les obligations des transporteurs ferroviaires publics à l'égard de tiers expéditeurs. Nous proposons que les résumés soient suffisamment détaillés pour permettre à un transporteur ou à un expéditeur concurrent de comparer les modalités du trafic assuré selon les tarifs publiés avec celles définies dans les contrats confidentiels. Par conséquent, les résumés devront contenir des renseignements tels que la nature des marchandises, le nom de l'expéditeur et du transporteur, le point de départ et d'arrivée, le parcours suivi, le volume de marchandises et le matériel utilisé, sans pour autant devoir préciser les échelles tarifaires et les rabais qui y sont prévus. En se fondant sur ces renseignements, le tiers décidera peut-être d'interjeter appel auprès de l'organisme de réglementation pour le motif susmentionné.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent que le mécanisme prévoyant la passation de contrats confidentiels soit évalué après quatre ans. À notre avis, cette

évaluation, qui constitue une protection supplémentaire pour les expéditeurs et les concurrents des sociétés ferroviaires devrait avoir lieu deux ans et quatre ans après l'adoption de la loi habilitante.

Enfin, ceux qui s'estimeront lésés par la tarification établie par les sociétés ferroviaires aux termes de contrats confidentiels pourront recourir à une série de mécanismes de règlement des différends, proposés dans le document *Aller sans entraves*, et qui constituent un moyen de protection ultime. Nous en discutons un peu plus loin dans la présente partie du rapport. Cette série de mécanismes comprend la médiation, l'arbitrage des propositions finales et une version simplifiée de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*.

RECOMMANDATIONS

12. Le Comité recommande d'abroger l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, mais de prévoir une disposition autorisant les sociétés ferroviaires à fixer conjointement les taux pour les voies communes.
13. Le Comité recommande que les sociétés ferroviaires soient autorisées à passer des contrats confidentiels tant pour le transport transfrontalier que pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer.
14. Le Comité recommande de maintenir l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* et de le renforcer en y insérant des dispositions prévoyant des peines pour l'imposition de tarifs non compensatoires.
15. Le Comité recommande qu'une personne qui n'est pas partie à un contrat confidentiel soit autorisée à en appeler du contrat auprès de l'organisme de réglementation, au motif que le contrat contrevient à l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* ou mis à la capacité de la société ferroviaire d'honorer l'obligation qui lui est faite, en tant que transporteur public (aux termes de l'article 262 de la *Loi*) de fournir au tiers du matériel, des installations et des services suffisants.
16. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner le relèvement, à des niveaux compensatoires, des tarifs marchandises qui contreviendront au nouvel article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*.
17. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner aux parties à un contrat confidentiel de modifier ou d'annuler le contrat lorsque celui-ci empiète sur les obligations des transporteurs publics envers un tiers.
18. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que tous les contrats confidentiels soient déposés auprès de l'organisme de réglementation.
19. Le Comité recommande que des résumés des contrats confidentiels, contenant des renseignements de base (à l'exclusion des tarifs convenus dans les contrats), soient déposés auprès de l'organisme de réglementation et publiés.
20. Le Comité recommande que tous les contrats confidentiels conclus pour le transport de marchandises par chemin de fer au Canada soient surveillés par l'organisme de

réglementation et que le mécanisme prévoyant la passation de contrats confidentiels soit évalué deux ans et quatre ans après l'adoption de la loi habilitante.

B. EXPÉDITEURS CAPTIFS

L'une des questions les plus difficiles que nous ayons eu à étudier au cours de nos audiences concernait la façon de régler les problèmes des expéditeurs «captifs», en effet, il est très difficile de déterminer avec exactitude qui est un expéditeur «captif» et qui ne l'est pas. On peut toutefois appliquer plusieurs critères pour y arriver. Par exemple, l'expéditeur d'une grande quantité de produits en vrac, d'une valeur assez faible, qui est très éloigné du marché et qui n'est desservi que par un transporteur peut être considéré comme captif de ce transporteur.

Cette définition peut sembler assez simple, mais dans la pratique, il est extrêmement difficile de l'appliquer, car, souvent, bien que l'expéditeur puisse avoir accès, en théorie, à un autre moyen de transport, il peut en réalité ne pas pouvoir y recourir pour des raisons d'ordre économique.

Les expéditeurs se plaignent depuis longtemps que, vue la nature de leurs activités ou l'endroit où ils sont situés, ils n'ont souvent d'autre choix que de faire appel à une seule société ferroviaire, dont ils sont donc captifs. Faute de services de transport concurrentiels, les expéditeurs «captifs» craignent que la société ferroviaire ne leur impose les tarifs de fret qu'elle jugera opportuns.

La disposition législative actuelle qui vise à dissiper les craintes des expéditeurs «captifs» figure à l'article 278 de la *Loi sur les chemins de fer*. Cet article prévoit l'emploi d'une formule mathématique pour les expéditeurs pour lesquels il n'existe pas «d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer...» Ainsi, les expéditeurs peuvent demander à la Commission canadienne des transports de fixer un tarif de fret s'ils ne sont pas satisfaits de celui qu'offre la société ferroviaire.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* reconnaissent que de nombreuses personnes ont qualifié l'article 278 d'inopérant. En effet, depuis son adoption en 1967, seulement une demande présentée en vertu de cet article a franchi toutes les étapes prévues dans la loi. Ce mécanisme ne plaît pas aux expéditeurs parce qu'il est difficile d'utiliser la formule d'établissement des coûts. Par conséquent, les auteurs du document précité proposent l'abrogation de l'article 278 et sa substitution par une série de dispositions d'appel. Ils proposent en outre, que les expéditeurs «captifs» d'une ligne de chemin de fer puissent avoir accès à celles des transporteurs ferroviaires concurrentiels, en prévoyant dans la loi l'établissement d'un taux pour une voie commune, du point d'expédition au point de livraison des marchandises.

Le Comité étudiera dans la partie suivante du rapport la proposition relative à l'adoption d'une série de dispositions d'appel, car ces dernières seront accessibles à tous les expéditeurs, et non seulement aux expéditeurs «captifs». Toutefois, nous désirons noter ici que la plupart des témoins préfèrent de loin la série de dispositions d'appel proposées au mécanisme d'établissement d'un taux maximal prévu à l'article 278. Nous aborderons maintenant les questions de taux pour une voie commune et de manœuvres inter-services.

En ce qui a trait à la proposition de prévoir dans la loi les taux pour une voie commune, le Comité remarque que les expéditeurs souscrivent d'emblée à cette proposition qui vise à protéger l'expéditeur «captif». Ils estiment qu'elle contribuera grandement à assurer l'adoption de tarifs de fret raisonnables. En outre, le Comité a été impressionné par les témoignages selon lesquels de nombreux expéditeurs ne seraient pas disposés à appuyer les propositions énoncées dans le document *Aller sans entraves* concernant les tarifs ferroviaires, à moins que la loi ne prévoit une disposition relative aux taux pour une voie commune.

Pour leur part, les représentants des sociétés ferroviaires ont rétorqué que l'établissement de taux pour une voie commune pourrait amener l'organisme de réglementation à prescrire des taux d'ensemble. Ils ont ajouté que les expéditeurs feraient alors dévier le trafic des chemins de fer canadiens sur les lignes des États-Unis, aux installations de triage les plus proches, privant du même coup les transporteurs ferroviaires canadiens de recettes qu'ils toucheraient autrement. Ces pertes de recettes de transport sur de longs parcours risqueraient d'entraîner également des pertes d'emplois pour les Canadiens.

En outre, les représentants des sociétés ferroviaires ont souligné que l'application de cette proposition risquerait de se traduire par une perte des avantages que leur procurent les investissements qu'elles ont faits dans des infrastructures et des installations.

L'intention de cette proposition est claire : supprimer le monopole qu'exerce une société ferroviaire dans une localité et, par conséquent, empêcher une société ferroviaire d'abuser de son pouvoir monopolisant, s'il en est, en établissant ses tarifs.

Nous convenons que cette garantie fondamentale s'impose et voudrions que les avantages de la concurrence reviennent à un plus grand nombre d'expéditeurs, notamment aux expéditeurs «captifs».

En ce qui concerne les manœuvres inter-services, le Comité remarque que les auteurs du document *Aller sans entraves* n'y font aucune allusion. En nous fondant sur les témoignages que nous avons entendus, nous estimons que cette question mérite d'être étudiée, surtout dans la mesure où elle concerne l'expéditeur «captif».

Des manœuvres inter-services sont exercées lorsque des marchandises qui sont transportées par une ligne de chemins de fer à partir d'une industrie située sur une voie de garage ne peuvent être livrées à destination sur la même ligne. Elles doivent donc être transférées à une seconde ligne pour être acheminées au point d'arrivée. En même temps, les limites imposées par voie de règlement sur les manœuvres inter-services sont fixées à quatre milles, sous réserve des dispositions énoncées dans l'Ordonnance générale T-12 de la Commission canadienne des transports. Le règlement et les limites sont demeurés pratiquement inchangés depuis 1918.

Lorsqu'ils ont comparu devant le Comité, les représentants de la Commission canadienne des transports ont exposé leurs propositions en vue d'élargir les limites imposées sur les manœuvres inter-services. Ils proposent un système fondé sur des zones, qui élargiraient les limites au-delà des quatre milles réglementaires en englobant un plus grand nombre de secteurs industriels à l'intérieur ou à proximité de centres urbains.

Le Comité reconnaît que les manœuvres inter-services représentent une question complexe qui exige une étude minutieuse et approfondie. Bien que nous ne soyons pas en mesure de proposer des limites, nous estimons que la proposition de la Commission mérite d'être étudiée plus longuement.

RECOMMANDATIONS

21. Le Comité recommande l'abrogation de l'article 278 (disposition sur le taux maximal) de la *Loi sur les chemins de fer*.
22. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que la loi prévoie l'établissement, par l'organisme de réglementation, de taux pour une voie commune, en tant que moyen supplémentaire de protéger les expéditeurs «captifs».
23. Le Comité recommande d'élargir les limites imposées sur les manœuvres inter-services afin de favoriser la concurrence intramodale.

C. MÉCANISMES DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Ainsi qu'en font foi les parties qui précèdent, le Comité reconnaît le bien-fondé des préoccupations exprimées à l'égard des contrats confidentiels et des expéditeurs «captifs». Dans chaque cas, nous avons exposé certaines mesures de protection (par exemple, l'interjection d'appels par un tiers et l'établissement de taux pour une voie commune) qui doivent être instaurées afin d'aider toutes les composantes du secteur du transport à mieux s'adapter aux changements proposés dans le document *Aller sans entraves*. En outre, nous avons souligné l'importance de la série de mécanismes de règlement de différends exposés dans le document précité, en tant qu'élément essentiel du «filet de sécurité» qui, à notre avis, s'impose pour assurer l'équilibre entre la nouvelle politique pro-concurrentielle et l'intérêt public.

Le gouvernement désire que les mécanismes de règlement des différends, actuellement prévus dans la loi, soient moins antagonistes, plus efficaces, plus accessibles et moins coûteux. À cette fin, les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent une série de mécanismes comprenant la médiation, l'arbitrage des propositions finales et un mécanisme d'appel (article 23) simplifié. En outre, une disposition de réparation serait prévue dans les deux derniers cas.

i) Médiation

Le processus de médiation élaboré par la CCT est une procédure simple et non officielle grâce à laquelle un expéditeur, un transporteur ou le personnel de la CCT qui étudie une plainte peut demander qu'on recoure à la médiation pour régler un différend concernant le trafic ou les tarifs. Des rencontres non officielles ont lieu et l'on négocie les questions en litige dans un cadre non juridique.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent d'insérer dans la loi un mécanisme de médiation, en tant que moyen non officiel de régler les différends opposant des expéditeurs à des transporteurs. Bien qu'il ne soit proposé aucune modification à la formule

actuelle de médiation, on estime que l'insertion dans la loi d'une disposition visant à reconnaître celle-ci mettra davantage en évidence l'accessibilité des services de médiation, ce qui les rendra plus attrayants pour les expéditeurs et les transporteurs.

Le Comité n'a entendu aucune critique au sujet du processus de médiation existant et les témoins qui ont comparu devant lui se sont dits d'accord avec la proposition faite par les auteurs du document *Aller sans entraves*. Il note que le processus actuel de médiation s'est révélé fructueux en raison de son caractère non officiel et de sa souplesse et, partant, recommande qu'on prenne soin de n'insérer dans la nouvelle loi aucune mesure qui puisse en modifier la nature.

RECOMMANDATION

24. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande qu'un processus de médiation soit prévu dans la loi, en tant que moyen non officiel de régler les différends opposant des expéditeurs à des transporteurs.

ii) Arbitrage des propositions finales

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent l'établissement d'un nouveau mécanisme d'appel appelé «arbitrage des propositions finales» pour résoudre des différends d'intérêt privé ou d'intérêt limité concernant les tarifs. Un plaignant aura la possibilité d'interjeter appel aux termes de l'article 23 ou de demander l'arbitrage des propositions finales, mais non d'exercer les deux options. Les auteurs du document précité soulignent qu'il est primordial que l'arbitre soit une personne indépendante, impartiale et au courant des questions de transport, parce qu'elle sera appelée à choisir l'une ou l'autre des positions définitives présentées par les parties au différend. On s'attend à ce que ce choix encourage les parties à négocier de bonne foi et les incite à tenter de régler elles-mêmes le différend qui les oppose.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* indiquent que tout le processus doit être terminé dans les 90 jours qui suivent le dépôt de la demande d'arbitrage ou la date à laquelle l'organisme de réglementation a décidé de régler le différend par le biais de ce mécanisme. Enfin, il est proposé d'incorporer dans la loi une disposition de réparation afin de permettre un remboursement de trop-perçus intérêts y compris, lorsqu'un tarif est jugé trop élevé.

Les témoins qui ont comparu devant le Comité ont dit approuver en principe l'arbitrage des propositions finales, mais se sont demandés quelles en seraient les modalités d'application. Ils ont souligné que les sociétés ferroviaires ont plus d'expérience de la négociation des tarifs que les expéditeurs et que, par conséquent, ceux-ci devraient pouvoir recourir à des experts ou à des consultants indépendants pour le processus d'arbitrage. Ils ont également laissé entendre qu'au lieu de restreindre l'arbitrage à la décision d'une seule personne, il vaudrait peut-être mieux constituer un conseil d'arbitrage auquel chaque partie serait autorisée à nommer un membre et dont l'arbitre proviendrait du nouvel organisme de réglementation.

Le Comité estime que l'arbitrage des propositions finales constitue un élément essentiel des mécanismes de règlement des différends proposés dans le document *Aller sans entraves*,

mais comme certains témoins, se demandent comment le processus fonctionnera dans la pratique. Quelles règles et procédures seront élaborées? Comment l'arbitre sera-t-il choisi? Les parties auront-elles droit d'être représentées? Quelle que soit la façon dont ces questions et d'autres questions de procédure seront réglées, nous voulons souligner qu'il ne faut pas oublier que la proposition vise l'instauration d'un mécanisme d'appel qui soit simple, efficace et équitable.

RECOMMANDATIONS

25. **Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* qui proposent l'insertion dans la loi d'un mécanisme d'arbitrage des propositions finales et d'une disposition de réparation.**
26. **Le Comité recommande que les appels interjetés aux termes de cette disposition se limitent aux problèmes d'intérêt «limité» ou «privé», et que le gouvernement envisage de clarifier la signification de ces termes de même que des expressions «intérêt national» et «intérêt public» dans la nouvelle loi.**

iii) Section 23

À l'heure actuelle, l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* habilite la CCT à corriger toute situation qui est réputée nuire à l'intérêt public. Plus précisément, si une personne a des raisons de croire qu'un transporteur impose ou omet d'imposer des taxes ou des modalités et que, ce faisant, il risque de porter atteinte à l'intérêt public, elle peut demander à la CCT l'autorisation d'interjeter appel. Lorsque la Commission conclut que la demande semble fondée, elle peut mener une enquête et prendre les ordonnances qu'elle juge utiles ou faire rapport de ses conclusions au gouverneur en conseil, qui prendra les mesures qui s'imposent.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de simplifier l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* et d'en faire un des mécanismes de règlement des différends. Il est proposé de supprimer la disposition voulant qu'il faille être convaincu du bien-fondé d'une demande avant d'accorder le droit d'appel et de tenir une enquête; en outre, on propose que l'organisme de réglementation puisse, soit étudier le dossier, soit tenir une audience publique. À cela s'ajoute la proposition visant à assortir de délais les diverses étapes du processus d'appel, afin d'aider à faire en sorte que les cas présentés aux termes de l'article 23 soient réglés de façon expéditive. Il est aussi proposé de modifier l'article 23 de façon à y indiquer que le processus d'appel est accessible à l'expéditeur desservi par un seul transporteur utilisant un seul moyen de transport. Cet ajout permettra de protéger expressément les expéditeurs qui ne peuvent bénéficier d'une concurrence intramodale. Enfin, comme pour l'arbitrage des propositions finales, il est proposé de prévoir une disposition de réparation, de sorte que, lorsque le tarif d'un transporteur sera rejeté, celui-ci devra rembourser le trop-perçu et les intérêts. À l'heure actuelle, comme il n'existe aucun mécanisme de réparation, un tarif demeure en vigueur et doit être payé jusqu'à ce qu'une décision soit rendue au sujet de l'appel dont il a fait l'objet, le cas échéant.

Les témoins qui ont comparu devant le Comité ont généralement été favorables aux propositions visant à simplifier l'article 23. Le Comité, qui estime que cet article est le fondement des mécanismes de règlement des différends, souscrit lui aussi à ces propositions.

RECOMMANDATION

27. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande de prévoir un mécanisme d'appel dans la version simplifiée de l'article 23 de la loi proposée.

D. LE RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE CHARGÉES DES TRANSPORTS — CANADIEN NATIONAL

Aux termes de son Ordre de renvoi, le Comité devait examiner «le rôle des sociétés de la Couronne chargées de transport dans un milieu libre et concurrentiel» et à faire rapport à cet égard.

Le secteur ferroviaire comprend deux sociétés de la Couronne : le Canadien National et Via Rail. Le Comité n'examinera que le rôle du Canadien National dans un milieu plus concurrentiel, l'étude de celui de Via Rail n'étant pas comprise dans son mandat. Le ministre des Transports a annoncé que des mesures législatives concernant Via Rail seront déposées sous peu et qu'une des questions alors à l'étude portera sur le rôle de Via Rail dans un milieu plus concurrentiel.

Dans les années 20, le gouvernement du Canada a créé le Canadien National en fusionnant et en restructurant plusieurs sociétés ferroviaires en faillite. Quoique ses débuts ne présageaient rien de bon, le Canadien National est devenu une société de la Couronne moderne, vaste et diversifiée, dont l'actif net dépasse sept milliards de dollars. Le CN occupe une place importante au Canada, assurant des emplois à plus de 60 000 personnes.

De façon générale, le Canadien national a bien servi les Canadiens, mais ceux-ci ont dû assumer en partie le fardeau financier de la société. La dernière refonte du capital du CN, qui a eu lieu en 1978, était destinée à redonner au CN un bilan raisonnable, qui le remettrait en bonne posture financière, grâce à la conversion en actions de 808 millions de dollars d'emprunts. Malheureusement, depuis cette refonte de son capital, le CN a vu son ratio d'endettement se détériorer de façon radicale.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* affirment que «les sociétés de la Couronne, dans le domaine des transports, devront être dirigées économiquement et efficacement tout en se comportant en bonnes citoyennes corporatives», et qu'elles «n'auront pas le droit de fixer leurs prix sur une base non commerciale et de s'engager dans des opérations commerciales non rentables».

Le Comité a recueilli diverses opinions sur le rôle du Canadien National dans un milieu plus concurrentiel. Certains témoins ont soutenu que les sociétés de la Couronne doivent continuer à jouer un rôle actif dans le secteur des transports, non seulement pour assurer des services qui seraient autrement non rentables mais, de façon plus générale, pour faire en sorte que la politique des transports favorise la réalisation des objectifs économiques du pays. D'autres témoins se sont bornés à appuyer l'affirmation faite dans le document *Aller sans entraves*. Toutefois, un nombre considérable de témoins a déclaré que cette affirmation ne suffisait pas à assurer que, à longue échéance, les sociétés de la Couronne continueront d'agir en bonnes citoyennes corporatives et ne se livreront pas à une concurrence déloyale. Selon eux, comme les sociétés de la Couronne ne risquent pas la faillite, elle pourraient fort bien se

livrer à des activités qui freineraient la concurrence au lieu de la favoriser. Aussi ont-ils recommandé d'insérer dans la loi des lignes directrices précises afin de s'assurer que les sociétés de la Couronne et les sociétés privées soient assujetties à des règles équitables en matière de responsabilité financière et de pratiques commerciales. Enfin, certains témoins estimaient qu'il était impossible que les deux grandes sociétés de la Couronne chargées des transports soient placées sur un «pied d'égalité» dans un milieu moins réglementé, à moins d'être privatisées. Toutefois, la plupart des témoins ont convenu que lorsque des sociétés de la Couronne servent d'instruments de la politique d'intérêt public, les coûts qui leur sont occasionnés doivent être clairement et ouvertement définis, et elles doivent en être indemnisées par le gouvernement.

La détérioration du ratio d'endettement du CN depuis 1978 préoccupe le Comité, tout comme, bien entendu, la direction du CN, qui a déclaré au Comité avoir fait des démarches auprès du gouvernement pour qu'il convertisse la dette de 265 millions de dollars qui reste en actions, plutôt qu'en emprunt à long terme.

Nous nous sommes posés, pour le Canadien National, la même question que pour Air Canada : comment le Canadien National pourra-t-il financer ses besoins considérables en capital au cours des prochaines années? Si le CN ne peut obtenir de capitaux de son actionnaire il devra compter sur ses gains, sur ses emprunts et sur des restrictions budgétaires au niveau interne pour recueillir la grande quantité de capital dont il aura besoin pour préserver et améliorer son vaste réseau ferroviaire.

Le Comité n'est pas entièrement convaincu que le CN puisse y arriver, mais il a la conviction qu'un moyen indispensable de l'aider à relever le défi qui consiste à devenir une société ferroviaire rentable et efficace, c'est de le laisser libre de gérer ses propres affaires selon des méthodes commerciales sûres, en d'autres mots, l'obligation qu'a le CN d'assurer des services, d'offrir des emplois et de s'adonner à des pratiques d'achat exemplaires tout en exécutant ses fonctions de transporteur public ne devrait pas lui imposer un fardeau injuste ou discriminatoire par rapport à ses concurrents du secteur privé. Le gouvernement devrait reconnaître les services publics commandés, en définir clairement le coût et indemniser le CN en conséquence.

Cependant, par «libre de gérer» ses propres affaires, le Comité n'entend pas que le CN, du fait qu'il appartient au gouvernement, devrait être autorisé à se livrer à une concurrence déloyale. À notre avis, il devrait être assujéti aux mêmes étalons financiers et aux mêmes restrictions commerciales que ses concurrents du secteur privé. Le comité est conscient qu'à la suite des modifications apportées à la *Loi sur l'administration financière* en 1984, le gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du ministre de tutelle et aux termes de l'article 99 de la *Loi*, donner des instructions à une société d'État s'il estime qu'il y va de l'intérêt public de le faire. Nous croyons que le recours à ce pouvoir pourrait être une façon de prévoir l'établissement de lignes directrices financières régissant la conduite du CN sur le marché. Ne nous estimant pas en mesure d'en proposer la teneur, nous laissons ce soin au gouvernement.

RECOMMANDATIONS

- 28. Le Comité recommande que le CN continue d'exercer ses activités d'une manière commerciale.**

29. Le Comité recommande que le gouvernement exige du CN qu'il réponde aux normes de responsabilité financière en vigueur dans le secteur privé, en lui imposant des directives financières établies et évaluées par un organisme indépendant (par exemple, le bureau du vérificateur général).
30. Le Comité recommande que tous les services non rentables que le CN est tenu d'offrir dans l'intérêt public soient clairement définis par le gouvernement, et que le CN soit indemnisé en conséquence.

En adoptant la Loi sur le transport par véhicules à moteur en 1934, le gouvernement fédéral déléguait aux provinces ses pouvoirs de réglementation des services de transport, de camionnage de louage. Principale conséquence de cette Loi, les diverses provinces ont toutes adopté un cadre réglementaire différent et compliqué, caractérisé par des règles et des procédures administratives disparates pour la réglementation relative à l'entrée sur le marché, à l'obtention des services et à la facilitation dans le secteur de camionnage inter-provincial.

Au cours des trente dernières années, le secteur de camionnage de louage a connu une croissance considérable. Il concurrençait efficacement nos deux sociétés ferroviaires, pour les longs trajets et accomplit ses activités par des services interprovinciaux. Cependant, au cours des années 70, il est devenu de plus en plus évident qu'il fallait simplifier et uniformiser la réglementation appliquée par les provinces.

Pendant ce temps, les États-Unis en étaient arrivés à la même conclusion, ce qui a abouti en 1980 à l'adoption du Motor Carrier Act, qui déreglementait les activités de camionnage de louage entre États et au niveau international. Les entreprises canadiennes de camionnage ont donc pu avoir accès plus facilement à l'immense marché américain, et bénéficier de ses profits.

Voyant ces États-Unis, les États-Unis ont décrété en 1981 une suspension temporaire de l'accès de permis d'exploitation aux transporteurs appartenant à des États-Unis et ayant leur siège social au Canada, parce que les Américains jugeaient qu'ils n'avaient pas accès au marché canadien aussi facilement que les Canadiens au marché américain. Cette suspension a été levée à la fin de 1982, à la suite de négociations conclues sur l'impact de ce traité.

Cette année reconnaît qu'il est important, pour le commerce, que le camionnage de louage transfrontalier soit encouragé et prospère, et demande aux deux gouvernements concernés de s'assurer que leurs programmes de réglementation ne créent pas de barrières politiques non discriminatoires. L'existence de telles barrières est un obstacle à l'échange économique entre les deux pays, différences qui peuvent être évitées par la coopération et la concertation offertes par transporteurs canadiens. Une façon de s'assurer que ces différences n'entraînent pas de graves déséquilibres de la loi est de s'assurer que les règles de camionnage, les différences d'une importance majeure ne se trouvent pas en déséquilibre. On doit régler la question par le biais de négociations de haut niveau, et les deux pays doivent en place et ont été utilisés dans les négociations de haut niveau.

III. CAMIONNAGE EXTRA-PROVINCIAL

En adoptant la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* en 1954, le gouvernement fédéral déléguait aux provinces ses pouvoirs de réglementation des services extra-provinciaux de camionnage de louage. Principale conséquence de cette Loi, les diverses provinces ont toutes adopté un cadre réglementaire différent et compliqué, caractérisé par des règles et des procédures administratives disparates pour la réglementation relative à l'entrée sur le marché, à l'abandon des services et à la tarification dans le secteur du camionnage extra-provincial.

Au cours des trente dernières années, le secteur du camionnage de louage a connu une croissance considérable. Il concurrence efficacement nos deux sociétés ferroviaires, pour les longs trajets et complète ses activités par des services intermodaux. Cependant, au cours des années 70, il est devenu de plus en plus évident qu'il fallait simplifier et uniformiser la réglementation appliquée par les provinces.

Pendant ce temps, les États-Unis en étaient arrivés à la même conclusion, ce qui a mené en 1980 à l'adoption du *Motor Carrier Act*, qui déréglementait les activités de camionnage de louage entre États et au niveau international. Les entreprises canadiennes de camionnage ont donc pu avoir accès plus facilement à l'immense marché américain, et beaucoup en ont profité.

Voyant cet état de choses, les États-Unis ont décrété en 1982 une suspension temporaire de l'octroi de permis d'exploitation aux transporteurs appartenant à des Canadiens ou ayant leur siège social au Canada, parce que les Américains jugeaient qu'ils n'avaient pas accès au marché canadien aussi facilement que les Canadiens au marché américain. Cette suspension a été levée à la fin de 1982, à la suite de négociations couronnées par l'entente Brock-Gotleib.

Cette entente reconnaît qu'il est important, pour le commerce, que le camionnage de louage transfrontalier soit concurrentiel et prospère, et demande aux deux gouvernements concernés de s'assurer que leurs organismes de réglementation respectifs appliquent une politique non discriminatoire. L'entente constate également les différences politiques et économiques entre les deux pays, différences qui peuvent influencer sur les possibilités de concurrences offertes aux transporteurs routiers. Elle prévoit par conséquent que, si ces différences entraînent un grave déséquilibre de la balance commerciale dans le secteur du camionnage, au détriment d'une importante composante de ce secteur, les parties en cause doivent régler la question par le biais de mécanismes de consultation établis. Ces mécanismes sont en place et ont été utilisés avantageusement depuis la signature de l'entente.

Les audiences sur la suspension temporaire décrétée par les États-Unis ont donné le coup d'envoi à la réforme de la réglementation au Canada et ont mené, en février 1985, à la conclusion d'un accord fédéral-provincial établissant les grandes lignes d'un nouveau régime de réglementation du camionnage extra-provincial, plus uniforme et plus simple. Les principaux éléments de cet accord sont les suivants :

- (i) inversion du fardeau de la preuve pour les demandes de permis d'exploitation de services extra-provinciaux; autrement dit, la preuve incombe maintenant à l'opposant plutôt qu'au demandeur;
- (ii) suppression de l'exigence relative à l'approbation des tarifs et des prix imposés par les transporteurs routiers;
- (iii) exemption pour le transport de certaines marchandises;
- (iv) simplification du processus de demande de permis.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* soulignent que le gouvernement fédéral et les provinces se sont également entendus pour évaluer «les effets socio-économiques de la suppression du critère de commodité et nécessité publiques et de son remplacement par le critère d'aptitude, ainsi que de l'élimination du dépôt des tarifs».

Les auteurs du document précité proposent en outre de réviser la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* pour refléter l'accord fédéral-provincial de février, «de remplacer le critère d'entrée sur le marché du transport routier, soit le critère de commodité et nécessité publiques indiqué dans la Partie III de la LNT, par un critère selon lequel le demandeur doit être «prêt, apte et disposé» à offrir le service», et de supprimer la réglementation des tarifs.

Bon nombre des témoins qui ont exprimé une opinion sur la question du camionnage extra-provincial ont dit souscrire d'emblée à l'accord fédéral-provincial. Les représentants du secteur du camionnage de louage qui ont comparu devant le Comité n'en ont cependant pas fait autant. Ils ont laissé entendre au Comité que, même s'ils convenaient de la nécessité de réviser en profondeur la réglementation concernant le transport routier, ils étaient déçus de la façon dont cette révision avait été menée jusqu'ici et de l'indifférence générale à l'égard de leurs préoccupations.

Le Comité se réjouit pour sa part de ces projets de réforme. Nous pensons que la réglementation régissant le camionnage extra-provincial est devenue trop compliquée, trop restrictive, trop longue à appliquer et trop coûteuse, et qu'il faut davantage de liberté, de souplesse et de concurrence dans ce secteur. Nous demandons donc instamment au gouvernement fédéral de continuer à veiller activement à ce que cette réglementation soit modifiée le plus vite possible, et nous encourageons les provinces à participer à cette réforme en faisant preuve d'ouverture d'esprit et d'initiative.

Il faut souligner que le gouvernement fédéral aurait le pouvoir d'exercer sa compétence dans le domaine du camionnage extra-provincial. Le Comité ne va pas jusqu'à prétendre que cela devrait se faire dès maintenant, mais il estime important de préciser que ce pouvoir existe. Nous serions tout à fait d'accord pour qu'il soit exercé par le gouvernement fédéral si celui-ci ne pouvait pas s'entendre avec les provinces pour que l'accord fédéral-provincial soit mis en oeuvre rapidement et sans heurts. Dans le cas où le gouvernement fédéral serait forcé

d'agir ainsi, il faudrait créer un organisme fédéral-provincial chargé de surveiller les activités de camionnage extra-provincial et international.

Tous les représentants du secteur du camionnage qui ont comparu devant le Comité se sont dits préoccupés de la possibilité d'une concurrence déloyale des sociétés ferroviaires sur les marchés intérieurs, pour les longs trajets. Selon eux, l'autorisation de conclure des contrats confidentiels signifiera que l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* n'accordera pas de garanties suffisantes contre l'établissement de prix déloyaux. Ils ont dit craindre particulièrement que le Canadien National ne leur fasse une concurrence déloyale parce qu'il s'agit d'une société de la Couronne qui dispose de moyens considérables, en ce sens qu'elle peut faire appel au Trésor fédéral.

Le Comité a déjà étudié l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* et a recommandé qu'il soit conservé et resserré pour empêcher toute possibilité des prix déloyaux. Les arguments des représentants du secteur du camionnage ont été déterminants dans la décision du Comité sur cette question.

En ce qui concerne la possibilité d'une concurrence déloyale de la part du Canadien National, nous avons déjà indiqué quel rôle cette société devrait jouer selon nous dans un contexte plus compétitif. Par ailleurs, il faut souligner que le Canadien National a l'intention de vendre bientôt ses intérêts dans le secteur du camionnage, ce qui devrait apaiser dans une certaine mesure les craintes des membres de ce secteur.

Pour ce qui est des contrats confidentiels autorisés pour les sociétés ferroviaires, les représentants du secteur du camionnage estiment qu'il ne devraient s'appliquer qu'au transport international. Après avoir étudié cette suggestion, le Comité en est arrivé à la conclusion qu'il ne serait ni possible ni souhaitable de prévoir une exception à cette nouvelle règle pour le marché intérieur.

Les représentants du secteur du camionnage craignent également beaucoup que la libéralisation proposée de la réglementation régissant le camionnage au Canada n'entraîne une domination des transporteurs américains sur les marchés transfrontaliers. Ils ont souligné que cette situation mènerait à son tour à la création de réseaux internes au Canada par les transporteurs américains, ce qui signifierait que les transporteurs canadiens seraient également chassés du marché des transports entre l'Est et l'Ouest du Canada.

Le Comité reconnaît qu'il existe deux questions à résoudre : d'abord, le cas où des transporteurs américains voudraient s'implanter au Canada et, deuxièmement, le cas où ils voudraient prendre le contrôle de sociétés de camionnage canadiennes.

Dans le premier cas, le Comité comprend l'inquiétude des entreprises canadiennes de camionnage, qui craignent d'être étouffées par la concurrence américaine au Canada même. Il pense toutefois que toute différence marquée entre notre système et celui des États-Unis, en ce qui concerne le contrôle de l'entrée sur le marché, pourrait aggraver les mesures de représailles prises contre les transporteurs canadiens tentant d'obtenir un permis d'exploitation aux États-Unis.

Nous pensons que la meilleure façon d'équilibrer et de protéger les intérêts des entreprises de camionnage des deux côtés de la frontière serait d'établir un mécanisme

permanent semblable à celui prévu par l'entente Brock-Gotleib et ce par le biais de négociations bilatérales axées sur la conclusion d'une entente canado-américaine sur le camionnage transfrontalier.

En ce qui concerne les intérêts étrangers, le Comité n'est pas convaincu de l'efficacité de la *Loi sur Investissement Canada*. Comme dans le secteur du transport aérien, une société étrangère pourrait acquérir une entreprise canadienne de camionnage ayant un actif de moins de cinq millions de dollars et étendre ensuite ses opérations sur le marché intérieur au détriment de l'intérêt national.

Nous partageons les préoccupations du secteur du camionnage canadien en ce qui concerne la question des intérêts étrangers. D'ailleurs, nous estimons qu'il faudrait prendre pour ce secteur des dispositions particulières, comme celles que nous avons recommandées pour le transport aérien. Autrement dit, il faudrait étendre la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves*, qui vise à limiter les fusions et les acquisitions de sociétés au niveau national, à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de camionnage par des intérêts étrangers, quel que soit l'actif brut de ces sociétés.

RECOMMANDATIONS

31. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral continue à s'occuper activement de la mise en oeuvre de l'accord fédéral-provincial en février 1985 et poursuive avec énergie la réforme de la réglementation économique régissant le camionnage de louage extra-provincial.
32. Le Comité recommande que, si l'accord ne peut pas être mis en oeuvre rapidement en raison de différends entre le gouvernement fédéral et les provinces, le gouvernement fédéral reprenne ses pouvoirs en matière de camionnage extra-provincial et établisse de concert avec les provinces, un organisme fédéral-provincial chargé de surveiller les activités de camionnage extra-provincial et international.
33. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral étudie la possibilité de négocier avec les États-Unis une entente bilatérale sur le camionnage, qui reconnaîtrait notamment la nécessité de maintenir un juste équilibre de la balance commerciale dans le secteur du camionnage transfrontalier.
34. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter au niveau national les fusions et les acquisitions de sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de camionnage par des intérêts étrangers, quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.

IV. TRANSPORT MARITIME

L'industrie canadienne du transport maritime se divise essentiellement en sept grands secteurs : transport de produits en vrac sur les Grands lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent; transport de marchandises, en vrac surtout, comme les produits forestiers, par des remorqueurs et des chalands sur la côte ouest; activités intérieures sur la côte Est, concernant avant tout le transport en vrac, l'exploitation de traversiers et l'approvisionnement des collectivités côtières; ravitaillement des collectivités du fleuve Mackenzie et de l'Arctique de l'Ouest et activités de soutien de l'exploration pétrolière et gazière; ravitaillement de l'Arctique de l'Est et du Keewatin; commerce en vrac international; et commerce international par conteneurs. Dans ces deux dernières catégories, peu de navires battent pavillon canadien.

Les lois fédérales les plus importantes régissant le transport maritime sont : la *Loi nationale sur les transports* qui autorise la Commission canadienne des transports à enquêter sur les questions concernant l'expédition et qui prévoit une procédure d'appel pour ce qui est de la délivrance de permis aux transporteurs; la *Loi sur les transports* qui habilite la Commission canadienne des transports à délivrer des permis aux expéditeurs et à fixer des taxes maximales pour les voies maritimes auxquelles elle s'applique (à l'heure actuelle, tous les services maritimes sur le réseau du fleuve Mackenzie et le transport des passagers et des marchandises sur les Grands lacs et dans l'Arctique de l'Ouest sont régis par cette loi); la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui, en vertu de la Partie XV, limite le cabotage aux navires du Commonwealth et le transport sur les Grands lacs, aux navires canadiens, bien que des exemptions puissent être obtenues pour les navires étrangers lorsqu'aucun navire canadien adéquat n'est disponible; la *Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures* qui autorise la Commission canadienne des grains à établir les taux maximaux pour le transport des grains sur les Grands lacs; et la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (1979)* qui autorise les transporteurs océaniques à former des associations — appelées conférences — tout en les soustrayant à l'application de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*. Ces conférences maritimes établissent des taux de fret uniformes et coordonnent les services de leurs membres. La *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* devait expirer en mars 1984 mais a été prorogée jusqu'en mars 1985 puis, de nouveau, jusqu'en mars 1986.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de réviser la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. «L'adjudication de contrats de clientèle pourra se poursuivre, mais on autorisera l'adjudication de contrats de services négociés confidentiellement. Les conférences maritimes seront autorisées à offrir des taux multimodaux, mais il faudra appliquer des garanties contre les collusions en matière de tarification et encourager les activités des transporteurs hors conférence.»

Ils proposent également de réviser la *Loi sur la marine marchande du Canada* «de façon à confier le cabotage en exclusivité aux navires canadiens, à étendre la limite des eaux territoriales à 200 milles marins ou aux limites du plateau continental, selon la plus grande distance, à élargir sa portée de façon à englober toutes les activités commerciales maritimes à l'exception de la pêche, et à maintenir le système d'exemption en prévoyant des dispositions particulières concernant les exemptions conditionnelles».

De tous les modes de transport au Canada, c'est le transport maritime qui a été le moins réglementé. Il n'est donc pas surprenant que le Comité ait reçu à l'égard de ce mode moins de témoignages sur les répercussions de la déréglementation du transport maritime proposée dans le document *Aller sans entraves*. De l'avis du Comité, c'est parce que l'industrie du transport maritime ne se ressentira pas vraiment de la réforme réglementaire proposée.

Le Comité tient toutefois à préciser que tous les témoins qui ont fait allusion aux modifications proposées à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* n'y voyaient dans l'ensemble aucun inconvénient. La plupart ont souligné qu'il était important que notre *Loi* soit compatible avec la *Shipping Act*, adoptée par les États-Unis en 1984 et se sont dits heureux de voir que les modifications proposées sont de nature à mettre les expéditeurs canadiens sur un pied d'égalité avec les expéditeurs américains.

L'accueil réservé aux modifications proposées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* au sujet du cabotage n'a pas été aussi chaleureux. Certains témoins ont dit qu'en confiant le cabotage en exclusivité aux navires canadiens, on allait à l'encontre de l'orientation générale d'*Aller sans entraves* en faveur d'une concurrence accrue. Les témoins ont demandé que le commerce intérieur ne soit pas réservé uniquement à des navires canadiens. Toutefois, si les modifications sont adoptées, la plupart des témoins ont insisté pour que la procédure d'obtention d'une exemption visant l'utilisation de navires non canadiens lorsqu'aucun navire canadien adéquat n'est disponible, soit simple et expéditive. En outre, les exemptions ne devraient désormais plus être assujetties à des droits ou à des taxes.

Le Comité croit comprendre que le Parlement sera bientôt saisi de modifications à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* et à la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Il tenait à souligner les points qui lui ont été présentés sur la question de façon qu'ils soient étudiés en détail au moment où les modifications feront l'objet d'un examen au Parlement.

V. AUTRES QUESTIONS

A. RÔLE DES TRANSPORTS DANS LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

L'article 3 de la *Loi nationale sur les transports* contient un énoncé des objectifs de la politique des transports, mais rien n'y indique que les transports doivent être utilisés comme outil de développement économique régional.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de réviser cet énoncé «afin de promouvoir activement la concurrence intramodale et intermodale, l'accroissement du rendement de tous les services de transport et la baisse de tous leurs coûts unitaires; la réduction de l'intervention entravante de l'État sur le marché grâce à une diminution de l'importance et de la complexité des règlements imposés aux transporteurs, aux expéditeurs et aux autres usagers; et un mode de réglementation plus ouvert, plus souple et plus facile d'accès pour tous les Canadiens».

Comme l'ont souligné plusieurs témoins, cette proposition ne reconnaît pas que le transport doit servir de catalyseur au développement économique régional. Or, les retombées éventuelles d'une concurrence accrue profiteront surtout aux régions les plus peuplées et les plus riches du pays, au détriment des régions où la population est dispersée, dont la croissance économique est lente et qui sont éloignées des principaux marchés. Ces témoins disaient même craindre que la situation dans ces régions, au niveau des services de transport offerts et des coûts qui s'y rattachent, se détériore au point d'y freiner le développement économique. Ils ajoutaient que, pour éviter que cela ne se produise, il faudrait réviser les objectifs de la politique des transports pour que celle-ci reconnaisse que les transports sont essentiels au développement économique régional.

Plusieurs témoins ont également signalé au Comité que lors de leur conférence annuelle d'août 1985, les premiers ministres provinciaux ont adopté la résolution suivante, soulignant le rôle des transports comme outil de développement économique régional :

«Attendu que tous les gouvernements ont reconnu l'importance que revêt le développement économique régional, nous, premiers ministres des provinces, demandons au gouvernement du Canada d'ajouter au nouveau projet de loi national sur les transports, en plus d'un objectif de rentabilité commerciale, ce qui suit :

- 1) Les transports constituent un élément clé de développement économique régional; et

- 2) Il faut assurer l'équilibre entre la rentabilité commerciale des réseaux de transport et les objectifs de développement économique régional de façon à permettre de réaliser le potentiel économique de chaque région.»

Dès l'époque coloniale, les transports ont joué un rôle primordial dans le peuplement et l'expansion du Canada. Et depuis la Confédération, le gouvernement canadien n'a pas cessé d'intervenir activement dans le développement et la réglementation de notre réseau de transport. Ainsi, la construction des chemins de fer du Canadien Pacifique, de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la route transcanadienne et de l'infrastructure nécessaire au transport aérien n'aurait pas été possible sans une participation directe du gouvernement. Le Canada dispose donc maintenant d'un réseau de transport moderne desservant presque toutes les régions du pays par les moyens appropriés.

Ces réseaux étant maintenant presque achevés le débat entourant le rôle des transports dans le développement régional n'est plus axé surtout sur la question de l'accès aux services, mais sur celle de la qualité et des coûts de ces services.

Le Comité reconnaît ce changement de priorité et se rend bien compte que les transports sont essentiels pour les régions moins riches et moins peuplées du pays. Nous savons à quel point il est important, pour les habitants de ces régions, de pouvoir expédier leurs produits vers les marchés intérieurs et extérieurs rapidement, efficacement et au plus bas prix possible.

Tout au long du présent rapport, le Comité a tenté d'établir un équilibre entre le projet de nouvelle politique nationale des transports et l'intérêt public, exprimé par les Canadiens qui se préoccupent à juste titre des répercussions qu'aura cette politique sur leur vie. Nous avons essayé d'inclure des garanties dans le rapport pour calmer ces inquiétudes et adoucir les répercussions de cette nouvelle politique aux niveaux local et régional.

Nous pensons que la meilleure façon de répondre à ces préoccupations serait de reconnaître, dans la loi, que les transports sont *essentiels* au développement économique régional. Il s'agit là de la dernière mesure de protection dans l'ensemble des garanties que nous avons établies; elle complète le «filet de sécurité» demandé par beaucoup d'observateurs avant nous.

RECOMMANDATION

35. Le Comité recommande que la législation destinée à modifier la *Loi nationale sur les transports* reconnaisse le principe selon lequel les transports sont *essentiels* au développement économique régional.

B. INVALIDES ET HANDICAPÉS

Des témoins qui ont comparu devant le Comité ont souligné que les transports sont un élément essentiel de la vie de tous les Canadiens, qu'ils soient invalides ou non.

L'absence de garanties sur l'accessibilité de services de transport suffisants et bien adaptés, dans la nouvelle législation proposée dans le document *Aller sans entraves*,

préoccupe les invalides. En fait, selon eux, toute la question des services de transport pour les invalides brille par son absence dans ce document.

En outre, ils s'inquiètent du fait que les auteurs du document proposent de démanteler la Commission canadienne des transports pour la remplacer par un nouvel organisme de réglementation. Certes, la Commission n'a rien fait de précis pour favoriser le changement dans le domaine des services de transport offerts aux invalides, mais elle a au moins maintenu les niveaux d'accessibilité et de services déjà assurés à ces derniers. Les invalides ne sont pas certains que le nouvel organisme de réglementation puisse leur garantir le droit d'accès à des services de transport suffisants à un prix raisonnable.

Ces témoins ont souligné qu'ils ne voulaient rien d'extraordinaire, mais simplement des garanties que les invalides pourront jouir d'un minimum de services de transport.

Il faut donc se demander, essentiellement, si le droit d'accès à des services de transport suffisants serait compromis par les mesures législatives qui doivent émaner du document *Aller sans entraves*.

Le Comité a noté les préoccupations exprimées par les témoins à ce sujet. Or, il existe à la CCT un coordonnateur du transport des handicapés, dont le bureau porte une attention particulière aux besoins de ces personnes. Il s'agit là d'une excellente initiative, et ce bureau devrait être maintenu et agrandi au sein du nouvel organisme de réglementation.

Le Comité croit que, bien que le document *Aller sans entraves* ne contienne pas de directives précises à ce sujet, le gouvernement n'a pas l'intention de faire de discrimination à l'endroit des personnes handicapées. Il pense toutefois, que les mesures législatives qui doivent être adoptées bientôt devraient contenir des dispositions sur la question et assurer au moins un minimum de services de transport aux invalides et aux handicapés.

RECOMMANDATIONS

36. Le Comité recommande que le gouvernement manifeste son intention d'assurer aux clients invalides un accès raisonnable à toutes les installations et à tous les services de transport de compétence fédérale, et de supprimer le plus tôt possible les obstacles à cet accès.
37. Le Comité recommande que, pour prouver le sérieux de son engagement, le gouvernement prenne des mesures pour veiller à ce que soit adoptée la réglementation nécessaire à la réalisation de cet objectif.
38. Le Comité recommande que le bureau du coordonnateur du transport des handicapés, créé récemment à la Commission canadienne des transports, soit maintenu et agrandi au sein du nouvel organisme de réglementation.

C. DIRECTIVES DU MINISTRE

La *Loi nationale sur les transports* n'habilite pas le ministre des Transports à donner à la Commission canadienne des transports des directives générales et exécutoires en matière

de politique. La *Loi d'Air Canada de 1977* contient une disposition en ce sens, mais celle-ci n'a jamais été appliquée.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de réviser la *Loi nationale sur les transports* afin d'investir le ministre des Transports du «pouvoir de donner des directives de politique à l'organisme de réglementation, avec l'approbation du gouverneur en conseil, sur des questions relevant de la compétence de l'organisme et (de l'obliger) à en tenir compte lorsqu'il se penchera sur les questions dont il sera saisi». Ces directives, une fois approuvées par le gouverneur en conseil, seront déposées à la Chambre des communes.

La plupart des témoins qui ont exprimé une opinion sur cette question appuyaient cette proposition, sans aller beaucoup plus loin. Il reconnaissent généralement que tout gouvernement représentatif dûment élu a le droit et le devoir de définir son orientation générale et d'intervenir à l'occasion pour préciser sa politique. Selon eux, le ministre des Transports devrait avoir la pleine et entière responsabilité de l'élaboration de la politique dans ce domaine, et être ensuite tenu responsable des résultats de cette dernière. Certains des témoins qui approuvaient cette proposition ont cependant dit craindre que ce pouvoir soit exercé à mauvais escient, ce qui compromettrait l'indépendance et la crédibilité de l'organisme de réglementation. Par ailleurs, deux témoins s'opposaient totalement à ce que la loi autorise le Ministre à émettre des directives de politique, puisque ce pouvoir, qu'il soit exercé ou non, signifierait que le nouvel organisme de réglementation ne serait pas vraiment indépendant. En outre, selon ces deux témoins, cette proposition semble contraire à l'un des objectifs établis dans le document *Aller sans entraves*, à savoir la réduction de l'intervention gouvernementale.

Le Comité est d'accord pour sa part avec la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves*. Nous pensons que le nouvel organisme de réglementation devrait avoir pour rôle d'interpréter la politique gouvernementale, et non de la formuler. La nouvelle loi devrait définir clairement les responsabilités respectives de chaque instance en ce qui concerne l'élaboration de la politique des transports et son application.

Le Comité comprend cependant les craintes exprimées par certains témoins au sujet des possibilités d'abus du pouvoir d'émettre des directives. Nous tenons à souligner à ce propos que ces directives de politique, après avoir été approuvées par le gouverneur en conseil, seraient déposées à la Chambre des communes. Nous aimerions cependant aller plus loin, en suggérant de donner au Parlement la possibilité d'étudier ces directives. Nous pensons que la meilleure façon d'y arriver par voie législative serait l'adoption d'une résolution négative. Nous reconnaissons que cette solution pourrait poser des problèmes si la directive en cause était urgente, ce qui est peu probable, et que le Parlement ne fût pas en session. Cependant, il serait possible de prévoir des dispositions pour les cas de ce genre.

Il incombera au nouvel organisme de réglementation d'appliquer dans les cas particuliers les directives générales qu'il recevra du Ministre. Le Comité juge important que cet organisme comprenne clairement les directives qui lui ont été transmises. Il serait donc possible, pour ce faire, de l'autoriser dans la nouvelle loi à demander des éclaircissements officiels sur une directive, dans un délai prescrit, par exemple trente jours.

Le Comité reconnaît que, dans le cadre de ses responsabilités, le nouvel organisme de réglementation sera probablement le mieux placé pour savoir sur quels sujets il souhaite

obtenir des directives de politique. Le Comité propose donc d'accorder expressément à l'organisme de réglementation le droit de demander au gouverneur en conseil d'émettre des directives.

RECOMMANDATIONS

39. **Le Comité recommande que, après l'approbation des directives de politique émanant du Ministre par le gouverneur en conseil, le Parlement puisse adopter une résolution négative sur ces directives avant que celles-ci acquièrent force de loi.**
40. **Le Comité recommande que la nouvelle loi autorise l'organisme de réglementation à demander des éclaircissements officiels sur une directive de politique, dans le délai prescrit, après que la directive a acquis force de loi.**
41. **Le Comité recommande que le gouvernement étudie la possibilité d'accorder au nouvel organisme de réglementation le pouvoir de demander des directives au gouverneur en conseil.**

D. SÉCURITÉ

Dans la préface du document *Aller sans entraves*, le ministre des Transports affirme clairement que la sécurité est une priorité de premier ordre pour tous ceux qui oeuvrent dans le secteur des transports, ajoutant :

«J'aimerais indiquer sans équivoque que le gouvernement n'entend ni proposer ni accepter de réforme qui puisse réduire le niveau de sécurité.»

Le document *Aller sans entraves* ne porte que sur la réforme de la réglementation économique; le mandat du Comité se limite donc à cette question. C'est ce que nous avons signalé à maintes reprises aux témoins qui voulaient nous faire part de leur opinion au sujet des effets de la déréglementation sur la sécurité dans les transports. Certains de ces témoins étaient convaincus que la sécurité serait sacrifiée à la concurrence et au profit. D'autres se disaient en faveur des diverses propositions contenues dans le document *Aller sans entraves* à condition que la sécurité n'en soit pas menacée, soulignant que notre réseau de transport devrait être non seulement efficace, mais sûr.

Personne ne songerait à contester cette affirmation. Par conséquent, bien que cette question ne fasse pas partie de l'Ordre de renvoi du Comité, nous jugeons essentiel de préciser que, quelle que soit sa forme finale, la nouvelle politique nationale des transports ne doit en aucun cas compromettre la sécurité. La réforme de la réglementation économique doit supprimer les «entraves», mais non aux dépens de la sécurité. La même observation s'applique à la sécurité dans les aéroports. Nous souscrivons d'emblée aux initiatives prises récemment par le ministre des Transports pour resserrer la sécurité dans nos aéroports et améliorer les méthodes d'inspection et d'application de la loi. Nous encourageons le Ministre à continuer d'accorder la priorité à cette question.

Par ailleurs, le Comité estime que le ministre des Transports devra disposer à tout moment, de ressources humaines et techniques suffisantes pour pouvoir maintenir et améliorer la sécurité dans le secteur des transports.

Enfin, on a suggéré au Comité que la question de la sécurité soit incluse dans la version révisée des objectifs de la politique des transports, qui fera partie de la nouvelle loi. Le Comité trouve cette proposition intéressante et suggère au gouvernement de l'étudier.

RECOMMANDATIONS

42. Le Comité recommande que le gouvernement accorde en priorité les ressources humaines et techniques nécessaires au ministre des Transports, pour veiller à ce que la sécurité ne soit pas compromise par l'augmentation de la concurrence dans le secteur des transports.
43. Compte tenu de l'importance de la sécurité dans notre réseau de transport, le Comité recommande que le gouvernement étudie sérieusement la possibilité d'inclure cette question dans la version révisée des objectifs de la politique des transports, qui fera partie de la législation modifiant la *Loi nationale sur les transports*.

E. PROCESSUS DE RÉVISION

Le Comité a recommandé que le nouvel organisme de réglementation surveille de façon continue les effets de la déréglementation du réseau de transport aérien et que les conséquences des changements apportés à la réglementation relatives au transport ferroviaire soient étudiées dans deux ans. Ces deux mesures sont nécessaires selon nous pour protéger les particuliers qui ont recours à ces services de transport, ainsi que les utilisateurs qui vivent dans les petites collectivités ou dans les régions éloignées.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent «une étude sur les incidences de la présente réforme législative quatre ans après la mise en vigueur de la nouvelle législation». Ils ne précisent toutefois pas dans quelle optique se ferait cette étude, ni selon quelles méthodes.

Le Comité croit qu'il serait trop long d'attendre quatre ans avant d'entreprendre une étude approfondie, et propose plutôt un délai de deux ans. Ainsi, le secteur des transports aurait eu le temps de faire les mises au point nécessaires, mais il ne serait pas trop tard pour prendre des mesures correctives au besoin. Par ailleurs, le Comité souhaite participer à cette étude, peut-être en tenant des audiences publiques sur les répercussions de la nouvelle politique dans l'ensemble du pays.

Le Comité juge également que le nouvel organisme de réglementation devrait jouer un rôle de premier plan dans ce processus de révision. Il ne pourra cependant assumer efficacement ce rôle, ainsi que ses fonctions de surveillance permanente, que s'il dispose des compétences et des ressources voulues.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* reconnaissent ce principe dans une certaine mesure lorsqu'ils affirment : «Plusieurs employés de la CCT possèdent des connaissances inestimables sur tous les aspects du système national de transport et le gouvernement a l'intention de puiser dans ces ressources pour créer le nouvel organisme.» Cependant, ils ne précisent pas quel serait le rôle du nouvel organisme dans le domaine de la recherche.

La *Loi nationale sur les transports* de 1967 accordait à la Commission canadienne des transports des pouvoirs étendus pour entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada. La Commission a créé une Direction de la recherche, qui a produit toute une gamme d'études à l'usage de la Commission, du ministre des Transports et du grand public. Le Comité a étudié certaines de ces études et a chaque fois apprécié la qualité du travail de la Direction, ainsi que l'assistance que celle-ci lui a toujours fournie.

Plusieurs témoins ont fait écho à ce sentiment, soulignant la nécessité de maintenir, après l'entrée en vigueur de la nouvelle politique des transports, une banque de spécialistes qualifiés et expérimentés dans le domaine de la recherche sur les transports. Ils ont dit craindre la disparition des services de recherche indépendants assurés par la Commission canadienne des transports; crédibilité et la neutralité de cette recherche pourraient être mises en doute, selon eux, si le ministère des Transports en effectuait une large part.

Le Comité partage ces inquiétudes. Le nouvel organisme de réglementation ne pourra pas remplir les fonctions que nous envisageons pour lui à moins d'avoir son propre service de recherche, groupant des spécialistes sérieux et compétents. Par ailleurs, nous pensons que l'existence de ce service augmentera l'indépendance de l'organisme, ainsi que son aptitude à s'acquitter de ses fonctions et de ses responsabilités.

RECOMMANDATIONS

44. Le Comité recommande qu'une étude des répercussions de la nouvelle politique nationale des transports soit effectuée dans deux ans.
45. Le Comité recommande que le Comité permanent des transports participe à cette étude.
46. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation observe les répercussions de la nouvelle politique nationale des transports et en fasse rapport au ministre des Transports.
47. Le Comité recommande que la nouvelle législation prévoie la création d'un centre de recherche au sein du nouvel organisme de réglementation.

F. PROCESSUS LÉGISLATIF

Le document *Aller sans entraves* est un document d'orientation contenant des principes généraux accompagnés de propositions de réformes globales. Le Comité reconnaît que le document s'attaque à des questions très complexes, délicates et difficiles, qui revêtent une importance primordiale pour l'ensemble du pays, et qu'il énonce de façon très cohérente la nouvelle politique nationale des transports.

Le document *Aller sans entraves* ne décrit cependant pas en détail comment cette nouvelle politique se traduira par des mesures législatives, ni comment elle sera appliquée. De nombreux témoins qui ont comparu devant le Comité lui ont fait cette observation. D'ailleurs, certains hésitaient à exprimer une opinion définitive sur l'une ou l'autre des propositions particulièrement compliquées et subtiles contenues dans le document *Aller sans entraves* avant de voir la législation qui en découlera.

Le Comité a eu le même problème que ces témoins. Évidemment, nous n'avons pas eu la possibilité d'étudier toutes les propositions contenues dans le document. Et même pour celles que nous avons étudiées, nous devons nous contenter de donner notre assentiment général, faute d'avoir pu examiner la «mécanique» essentielle pour que ces propositions soient applicables.

Cependant, le Comité a acquis des connaissances et une expérience considérables au cours de ses audiences sur le document *Aller sans entraves* et de ses travaux sur certaines des propositions contenues dans le présent rapport. Par conséquent, nous estimons être des mieux placés pour étudier en détail des mesures législatives qui seront de toute évidence compliquées et importantes; ce seront en fait les plus importantes depuis l'adoption de la *Loi nationale sur les transports* en 1967.

RECOMMANDATION

48. **Le Comité recommande que, après que la Chambre des communes aura donné son accord de principe, les mesures législatives prévues pour modifier la *Loi nationale sur les transports* lui soient soumises pour qu'il les étudie article par article.**

VI. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

I. TRANSPORT AÉRIEN

A. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD ET SUR LES MARCHÉS À FAIBLE DENSITÉ

1. Le Comité recommande que les services aériens dans le Nord continuent à être réglementés de la façon prévue dans l'énoncé de principe de 1984 jusqu'à ce que le Comité ait eu l'occasion de se rendre dans le Nord pour y étudier les services aériens offerts et d'en faire rapport au Parlement.
2. Le Comité recommande l'inclusion d'une clause des «droits acquis» dans la nouvelle *Loi* afin que la sortie d'un transporteur, de tout marché à faible densité du Sud qu'il serait le seul à desservir au moment où la déréglementation prendra effet, ou de tout autre transporteur d'un marché sur lequel il avait choisi d'entrer après la proclamation de la nouvelle *Loi*, soit assujettie à un contrôle réglementaire.
3. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation soit habilité à surveiller dès le départ l'incidence de la déréglementation sur les marchés du transport aérien, notamment ceux du Nord et des régions éloignées, et que les transporteurs aériens soient tenus de fournir à l'organisme les renseignements dont il aura besoin pour s'acquitter de cette tâche.
4. Le Comité recommande que la loi en vertu de laquelle le secteur du transport aérien sera déréglementé prévoie la création d'un PROGRAMME DE SUBVENTIONS à l'égard des services aériens ESSENTIELS et en définisse les critères d'admissibilité de façon détaillée.
5. Le Comité recommande que soit à nouveau plafonnée la taxe sur le transport aérien ou que soit adopté un barème en vertu duquel la taxe serait inversement proportionnelle à la distance parcourue.

B. RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE CHARGÉES DES TRANSPORTS — AIR CANADA

6. Le Comité recommande qu'Air Canada continue à exercer ses activités en respectant les règles de saine gestion commerciale et en cherchant à réaliser des profits.

7. Le Comité recommande qu'Air Canada ait toute liberté d'agir afin d'accroître son efficacité et de pouvoir répondre à la demande d'un marché plus concurrentiel.
8. Le Comité recommande que si le gouvernement obligeait Air Canada à offrir des services publics, ceux-ci soient clairement définis et que la société soit indemnisée conformément à la *Loi d'Air Canada de 1977*.
9. Le Comité recommande que le gouvernement étudie à titre prioritaire les solutions qui s'offrent à l'égard de la privatisation à tout le moins partielle d'Air Canada, et qu'il envisage plus particulièrement la possibilité d'intéresser les employés à participer au capital-actions de la société.

C. CONTRÔLE ÉTRANGER

10. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter, au niveau national, les fusions et les acquisitions des sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de transport aérien par des intérêts étrangers quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.

D. CONTRATS CONFIDENTIELS

11. Le Comité recommande que les transporteurs aériens soient autorisés à négocier des contrats confidentiels pour le transport des marchandises.

II. TRANSPORT FERROVIAIRE

A. CONTRATS CONFIDENTIELS

12. Le Comité recommande que les sociétés ferroviaires soient autorisées à passer des contrats confidentiels tant pour le transport transfrontalier que pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer.
13. Le Comité recommande d'abroger l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, mais de prévoir une disposition autorisant les sociétés ferroviaires à fixer conjointement les taux pour les voies communes.
14. Le Comité recommande de maintenir l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* et de le renforcer en y insérant des dispositions prévoyant des peines pour l'imposition de tarifs non compensatoires.
15. Le Comité recommande qu'une personne qui n'est pas partie à un contrat confidentiel soit autorisée à en appeler du contrat auprès de l'organisme de réglementation, au motif que le contrat contrevient à l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* ou mis à la capacité de la société ferroviaire d'honorer l'obligation qui lui est faite, en tant que transporteur public (aux termes de l'article 262 de la *Loi*) de fournir au tiers du matériel, des installations et des services suffisants.
16. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner le relèvement, à des niveaux compensatoires, des tarifs marchandises qui contreviendront au nouvel article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*.

17. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner aux parties à un contrat confidentiel de modifier ou d'annuler le contrat lorsque celui-ci empiète sur les obligations des transporteurs publics envers un tiers.
18. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que tous les contrats confidentiels soient déposés auprès de l'organisme de réglementation.
19. Le Comité recommande que des résumés des contrats confidentiels, contenant des renseignements de base (à l'exclusion des tarifs convenus dans les contrats), soient déposés auprès de l'organisme de réglementation *et publiés*.
20. Le Comité recommande que tous les contrats confidentiels conclus pour le transport de marchandises par chemin de fer au Canada soient surveillés par l'organisme de réglementation et que le mécanisme prévoyant la passation de contrats confidentiels soit évalué deux ans et quatre ans après l'adoption de la loi habilitante.

B. EXPÉDITEURS CAPTIFS

21. Le Comité recommande l'abrogation de l'article 278 (disposition sur le taux maximal) de la *Loi sur les chemins de fer*.
22. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que la loi prévoit l'établissement, par l'organisme de réglementation, de taux pour une voie commune, en tant que moyen supplémentaire de protéger les expéditeurs «captifs».
23. Le Comité recommande d'élargir les limites imposées sur les manoeuvres inter-services afin de favoriser la concurrence intramodale.

C. MÉCANISMES DE RÉGLEMENT DES DIFFÉRENDS

i) MÉDIATION

24. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande qu'un processus de médiation soit prévu dans la loi, en tant que moyen non officiel de régler les différends opposant des expéditeurs à des transporteurs.

ii) ARBITRAGE DES PROPOSITIONS FINALES

25. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* qui proposent l'insertion dans la loi d'un mécanisme d'arbitrage des propositions finales et d'une disposition de réparation.
26. Le Comité recommande que les appels interjetés aux termes de cette disposition se limitent aux problèmes d'intérêt «limité» ou «privé», et que le gouvernement envisage de clarifier la signification de ces termes de même que des expressions «intérêt national» et «intérêt public» dans la nouvelle loi.

iii) ARTICLE 23

27. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande de prévoir un mécanisme d'appel dans la version simplifiée de l'article 23 de la loi proposée.

D. RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE S'OCCUPANT DE TRANSPORTS
— CANADIEN NATIONAL

28. Le Comité recommande que le CN continue d'exercer ses activités d'une manière commerciale.
29. Le Comité recommande que le gouvernement exige du CN qu'il réponde aux normes de responsabilité financière en vigueur dans le secteur privé, en lui imposant des directives financières établies et évaluées par un organisme indépendant (par exemple, le bureau du vérificateur général).
30. Le Comité recommande que tous les services non rentables que le CN est tenu d'offrir dans l'intérêt public soient clairement définis par le gouvernement, et que le CN soit indemnisé en conséquence.

III. CAMIONNAGE EXTRA-PROVINCIAL

31. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral continue à s'occuper activement de la mise en oeuvre de l'accord fédéral-provincial en février 1985 et poursuive avec énergie la réforme de la réglementation économique régissant le camionnage de louage extra-provincial.
32. Le Comité recommande que, si l'accord ne peut pas être mis en oeuvre rapidement en raison de différends entre le gouvernement fédéral et les provinces, le gouvernement fédéral reprenne ses pouvoirs en matière de camionnage extra-provincial et établisse de concert avec les provinces, un organisme fédéral-provincial chargé de surveiller les activités de camionnage extra-provincial et international.
33. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral étudie la possibilité de négocier avec les États-Unis une entente bilatérale sur le camionnage, qui reconnaîtrait notamment la nécessité de maintenir un juste équilibre de la balance commerciale dans le secteur du camionnage transfrontalier.
34. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter au niveau national les fusions et les acquisitions de sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de camionnage par des intérêts étrangers, quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.

V. AUTRES QUESTIONS

A. RÔLE DES TRANSPORTS DANS LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

35. Le Comité recommande que la législation destinée à modifier la *Loi nationale sur les transports* reconnaisse le principe selon lequel les transports sont *essentiels* au développement économique régional.

B. INVALIDES ET HANDICAPÉS

36. Le Comité recommande que le gouvernement manifeste son intention d'assurer aux clients invalides un accès raisonnable à toutes les installations et à tous les services de transport de compétence fédérale, et de supprimer le plus tôt possible les obstacles à cet accès.
37. Le Comité recommande que, pour prouver le sérieux de son engagement, le gouvernement prenne des mesures pour veiller à ce que soit adoptée la réglementation nécessaire à la réalisation de cet objectif.
38. Le Comité recommande que le bureau du coordonnateur du transport des handicapés, créé récemment à la Commission canadienne des transports, soit maintenu et agrandi au sein du nouvel organisme de réglementation.

C. DIRECTIVES DU MINISTRE

39. Le Comité recommande que, après l'approbation des directives de politique émanant du Ministre par le gouverneur en conseil, le Parlement puisse adopter une résolution négative sur ces directives avant que celles-ci acquièrent force de loi.
40. Le Comité recommande que la nouvelle loi autorise l'organisme de réglementation à demander des éclaircissements officiels sur une directive de politique, dans le délai prescrit, après que la directive a acquis force de loi.
41. Le Comité recommande que le gouvernement étudie la possibilité d'accorder au nouvel organisme de réglementation le pouvoir de demander des directives au gouverneur en conseil.

D. SÉCURITÉ

42. Le Comité recommande que le gouvernement accorde en priorité les ressources humaines et techniques nécessaires au ministre des Transports, pour veiller à ce que la sécurité ne soit pas compromise par l'augmentation de la concurrence dans le secteur des transports.
43. Compte tenu de l'importance de la sécurité dans notre réseau de transport, le Comité recommande que le gouvernement étudie sérieusement la possibilité d'inclure cette question dans la version révisée des objectifs de la politique des transports, qui fera partie de la législation modifiant la *Loi nationale sur les transports*.

E. PROCESSUS DE RÉVISION

- 44. Le Comité recommande qu'une étude des répercussions de la nouvelle politique nationale des transports soit effectuée dans deux ans.**
- 45. Le Comité recommande que le Comité permanent des transports participe à cette étude.**
- 46. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation observe les répercussions de la nouvelle politique nationale des transports et en fasse rapport au ministre des Transports.**
- 47. Le Comité recommande que la nouvelle législation prévoie la création d'un centre de recherche au sein du nouvel organisme de réglementation.**

F. PROCESSUS LÉGISLATIF

- 48. Le Comité recommande que, après que la Chambre des communes aura donné son accord de principe, les mesures législatives prévues pour modifier la *Loi nationale sur les transports* lui soient soumises pour qu'il les étudie article par article.**

ANNEXE A

TÉMOINS QUI ONT COMPARU DEVANT LE COMITÉ

	FASCICULE	DATE
De l'Université Acadia: Léo Paul Dana, professeur.	40	25 novembre 1985
D'Air B.C.: Iain J. Harris, président.	36	18 novembre 1985
D'Air Canada: Claude Taylor, président du conseil d'administration.	26	24 octobre 1985
De l'Association québécoise des transporteurs aériens: Brian Jenner, directeur exécutif; Pierre Desbiens, président; Michel Leblanc, président de droit.	42	27 novembre 1985
De l'Atlantic Canada, United Auto Workers: Larry Wark.	40	25 novembre 1985
De la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique: Jeanne Geldart, présidente; R.B. Des Brisay, président élu (conseil d'administration).	41	26 novembre 1985
Du conseil économique des provinces de l'Atlantique: R.A. McCulloch, président; W.E. Belliveau, vice-président-Nouvelle-Écosse.	40	25 novembre 1985
De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique: George A. Key, président; Craig S. Dickson, directeur général; Ramsay Armitage, directeur général adjoint.	40	25 novembre 1985

De l'«Atlantic Provinces Trucking Association»:	40	25 novembre 1985
Don Drury, président;		
Terry Ivany, président du conseil d'administration;		
Dale Elliott, directeur général;		
Graham Thompson, président, Thompson's Transfer.		
De la «B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers»:	36	18 novembre 1985
David S. Kipp, président.		
De la Chambre de commerce du Grand Toronto:	34	6 novembre 1985
D. William Mutch, président, «Distribution and Customs Committee»;		
David R. Gillelan, membre, «Distribution and Customs Committee»;		
Bernard (Bud) L. Maheu, directeur adjoint, département du commerce international.		
De «Bradley Air Services Limited/First Air»:	28	25 octobre 1985
John W. Crichton, vice-président administratif.		
De la «British Columbia Motor Transport Association»:	37	19 novembre 1985
Harry White, secrétaire-trésorier.		
De la Fraternité des commis de chemins de fer et de lignes aériennes — Division des lignes aériennes:	37	19 novembre 1985
Christine Micklewright.		
De la «Brunswick Mining and Smelting»:	41	26 novembre 1985
Mike J. Buller, directeur, transport ferroviaire et par camion;		
Jim Stothart, surintendant adjoint, manutention des matériaux — chef du service des incendies.		
De l'Association canadienne des employés du transport aérien:	39	21 novembre 1985
Tom Saunders, président.		
De l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes:	36	18 novembre 1985
Faye Douglas, présidente. (Pacific Western Airlines Component)		
De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:	44	28 novembre 1985
J.D. Hunter, président.		

- De la Chambre de commerce du Canada:** 46 2 décembre 1985
 Roger B. Hamel, président;
 John F. Aspin, président, Comité des transports;
 Eugene M. Ludwick, président, «E.M. Ludwick & Associates Inc.», Winnipeg.
- De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:** 42 27 novembre 1985
 David Goffin, directeur principal de projet;
 Donald Sandford, Services commerciaux et ressources humaines, directeur, Agriculture, C.I.L. Inc.
- De l'institut canadien des engrais:** 42 27 novembre 1985
 George Bishop, directeur général adjoint.
- De la Ligue canadienne de transport industriel:** 30 31 octobre 1985
 J. David Long, président;
 R.T. Beckwith, président du Conseil.
- Du Congrès du travail du Canada:** 44 28 novembre 1985
 Shirley Carr, secrétaire-trésorière;
 Dick Martin, vice-président exécutif;
 Dan O'Hagan, économiste principal;
 Dick Thomasson, vice-président de «Great Lakes and Inland Waters»;
 Tom Saunders, président, ACETA/TUA;
 Louis Erlichmann, directeur de la recherche, AIM.
- De l'Association des manufacturiers canadiens:** 30 31 octobre 1985
 J.E. (Ernie) Magee, président, Comité national des transports, directeur, Transport ferroviaire et entreposage, «Procter and Gamble Incorporated»;
 M.J. (Mike) Buller, président, Sous-comité des transports routiers, Transport ferroviaire et camionnage, «Noranda Sales Corporation Limited»;
 D.W. (Dough) Montgomery, vice-président, Relations gouvernementales, Association des manufacturiers canadiens.
- Du «Canadian Marine Transportation Centre» de l'université de Dalhousie:** 40 25 novembre 1985
 Mary R. Brooks, professeur associée, École d'administration des affaires;
 John Gratwick, directeur.
- Des Chemins de fer nationaux du Canada:** 26 24 octobre 1985
 J. Maurice LeClair, président-directeur général;
 Ronald Edward Lawless, président.

- De CP Air:** 36 18 novembre 1985
Donald J. Carty, président-directeur général.
- Du Canadien Pacifique:** 29 29 octobre 1985
I.B. Scott, président du conseil et chef de la direction;
Russell S. Allison, président;
Robert J. Ritchie, vice-président, Marketing et ventes;
John P. Kelsall, vice-président, exploitation et entre-
tien.
- De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papier:** 43 28 novembre 1985
Howard Hart, président;
T.J. Openshaw, directeur, section des transports et de
la distribution;
Don J. Wallace, directeur, Transports, «Consolidated
— Bathurst Inc.», vice-président, section des
transports;
Ellwood Dillman, coordinateur du trafic de groupe,
«Minas Basin Pulp and Power», anciennement
président, section des Transports.
- De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:** 29 29 octobre 1985
E.G. Abbot, secrétaire exécutif.
- Du «Canadian Shippers' Council»:** 46 2 décembre 1985
A.H. Hall, président et représentant de l'Association
des manufacturiers canadiens, gérant de distribu-
tion, «Ford Glass Ltd.»;
G.E. Bennett, vice-président, président du Comité du
Conseil de la côte ouest, vice-président des Trans-
ports, Conseil des industries forestières de la
Colombie- Britannique.
- De la Commission canadienne des transports:** 33 5 novembre 1985
J. David Thompson, vice-président, droit;
David Hackston, directeur exécutif, Direction de
l'exploitation et des tarifs;
John Heads, directeur exécutif, Comité des transports
par chemin de fer;
Yves Dubé, vice-président, recherche;
David Jones, président, Comité des transports par
pipe- line de denrées;
John F. Walter, président, Comité des transports par
chemin de fer;
Robert Martin, directeur exécutif, Comité des
transports par véhicule à moteur.

De l'Association canadienne du camionnage:	29	29 octobre 1985
Wes Armour, président; Pat McGuire, président, «Inter-City Truck Lines Canada Inc.»; Ken Maclaren, directeur exécutif.		
De Canpotex Ltée:	38	20 novembre 1985
Rod Heath, directeur, Affaires de la société.		
De «City Express»:	45	29 novembre 1985
Victor Pappalardo, président.		
De l'Association charbonnière canadienne:	36	18 novembre 1985
R.T. Marshall, président; D.I. Farrell, président du Comité des transports; Giacomo Capobianco, président, «Byron Creek Collieries»; Emile Dubois, directeur du service des transports, «Luscar Ltd.»		
De la Coalition des organisations provinciales des personnes handicapées (COPPH):	39	21 novembre 1985
Allan Simpson, ex-président.		
De l'Association des voyageurs de commerce du Canada:	39	21 novembre 1985
Terry Ruffell, directeur général.		
De l'Association des consommateurs du Canada:	35	7 novembre 1985
Ken MacDonald, avocat conseil général et directeur du Programme des industries réglementées; Carman Baggaley, chargé de recherche; David McKendry, analyste des politiques.		
De la «Corner Brook Chamber of Commerce»:	40	25 novembre 1985
David L. Gillard, président; Brian K. Wentzell, ex-président et président du Comité des transports.		
Du «Council of Forest Industries of B.C.»:	36	18 novembre 1985
G.E. Bennett, vice-président; R.J. Toporowski, directeur de la planification des transports, «MacMillan Bloedel Ltd.»; R.K. Manifold, directeur du trafic, «Eurocan Pulp & Paper Co.»		
Du «Crown Forest Industries»:	37	19 novembre 1985
James A. Powell, directeur de la distribution.		

De la «Deer Lake Chamber of Commerce»:	41	26 novembre 1985
A.M. Bloom, président.		
De l'Association «Dominion Marine» et de l'Association des armateurs canadiens:	25	22 octobre 1985
T. Norman Hall, président.		
De «Garfield Systems Inc.»:	32	5 novembre 1985
Ralph Fishman, vice-président et directeur général.		
Du gouvernement de l'Alberta:	46	2 décembre 1985
Clarence J. Roth, sous-ministre, Planification et services, Développement économique.		
De la province du Nouveau Brunswick:	41	26 novembre 1985
Frank McKenna, chef de l'opposition.		
Du gouvernement du Nouveau Brunswick:	41	26 novembre 1985
L'honorable Richard Hatfield, premier ministre.		
Du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador:	41	26 novembre 1985
L'honorable Ron Dawe, ministre des Transports.		
De l'Administration des Territoires du Nord-Ouest:	39	21 novembre 1985
John Quirke, sous-ministre, ministère des Services gouvernementaux.		
Norm Phillpot, chef de la Division des approvisionnements et services, ministère des services gouvernementaux.		
Du gouvernement du Yukon:	37	19 novembre 1985
Terry Sewell, directeur, Politiques et planification, ministère des Services communautaires des Transports.		
Du Syndicat des services de grain:	38	20 novembre 1985
Hugh J. Wagner, secrétaire-gérant.		
Du «Halifax Board of Trade»:	40	25 novembre 1985
John Landry, président du Comité des transports;		
Camille Gallant, directeur des services de liaison;		
Jack Bathurst, président du sous-comité des installations portuaires.		
De la «Halifax-Dartmouth Port Development Commission»:	41	26 novembre 1985
John Grice, président.		

De la «Harmon Corporation»:	41	26 novembre 1985
Derek Hammond, directeur du développement.		
De «l'ICG Liquid Gas Ltd.»:	39	21 novembre 1985
Bruce W. Wilton, directeur de la distribution des produits liquides extraits du gaz naturel;		
Brian G. Tingley, responsable de la distribution des produits liquides extraits du gaz naturel.		
De l'«Interior Lumber Manufacturers Association»:	36	18 novembre 1985
S. Grant Hiemstra, directeur du trafic et président du Comité des transports de l'ILMA;		
Howard Saunders, directeur général.		
De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:	42	27 novembre 1985
V.E. Bourgeois, vice-président;		
Louis Erlichmann, directeur de la recherche;		
Joseph Hanafin, directeur des relations publiques.		
Du Comité mixte des transports de la ville de Fredericton et de la Chambre de Commerce de Fredericton:	40	25 novembre 1985
Fred Beairsto, membre du Comité.		
Des Entreprises Ferroviaires du Canada Inc.:	42	27 novembre 1985
Gilles Legault, président.		
De la «Makivik Corporation»:	45	29 novembre 1985
Mark R. Gordon, président;		
Minnie Grey Knox-Leet, troisième vice-président, membre du Conseil;		
George Simon, vice-président, Opérations.		
De la Fédération des travailleurs du Manitoba:	38	20 novembre 1985
Al Cerilli, vice-président;		
Garry Russell, directeur de la recherche.		
De la «Manitoba Trucking Association»:	38	20 novembre 1985
Roland M. Painchaud, président;		
Reg J. Lewis, consultant.		
De l'honorable Don F. Mazankowski:	27	24 octobre 1985
Ministre des Transports.		
Du «Metro Toronto Residents' Action Committee»:	42	27 novembre 1985
Harold Morrison, président.		

De l'Association minière du Canada:	32	5 novembre 1985
C. George Miller, administrateur gérant; Kenneth R. Johnston, Inco Ltée, Sudbury, président, Comité des transports de l'AMC; Carl H.J. Hibbeln, «Noranda Sales Corporation», Toronto.		
De Motrux Incorporé:	37	19 novembre 1985
D. Henry Gourlay, président.		
Du Syndicat national des cultivateurs:	39	21 novembre 1985
Stuart A. Thiesson, secrétaire administratif.		
De Nordair:	32	5 novembre 1985
D.F. Prinnet, vice-président, Marketing et expansion commerciale.		
De l'Association du transport aérien du Nord:	28	25 octobre 1985
John W. Crichton, président.		
De la «Nova Scotia Forest Products Association»:	40	25 novembre 1985
Dale Sproule, premier vice-président; Lorne Etter, directeur administratif.		
De la «Nova Scotia League for Equal Opportunities»:	40	25 novembre 1985
Raleigh Orr, président; Paul Shields, coordonnateur provincial.		
De «Novacor Chemicals»:	38	20 novembre 1985
Rolland G. Frakes, premier vice-président; Stephen D. Shepherdson, gérant, Planification de la distribution.		
De l'Association ontarienne de camionnage:	30	31 octobre 1985
Raymond Cope, vice-président exécutif et directeur général; John Sanderson, vice-président, Affaires publiques, Camions du CP.		
De la Pem-Air Limitée:	43	28 novembre 1985
Delbert A. O'Brien, président.		
De «People in Equal Participation Inc.»:	38	20 novembre 1985
Theresa Ducharme, présidente.		
De la «Potash Corporation of Saskatoon Sales Limited»:	39	21 novembre 1985
Andrew Elliott, directeur de la planification de la distribution.		

Du «Prince Edward Island Potato Marketing Board»:	40	25 novembre 1985
John Robinson, vice-président, «Eric Robinson Inc.»; Gerry Fougere, directeur des transports.		
De la Province du Manitoba:	39	21 novembre 1985
John S. Plohman, ministre de la Voirie et des transports.		
Du Centre de recherche d'intérêt public:	35	7 novembre 1985
William A. Jordan, professeur d'économie, Université York; Andrew Roman, directeur exécutif.		
De la «Saint John Port Development Commission»:	40	25 novembre 1985
Hugh H. McLellan, président.		
De la «Southern Air Transport Association»:	36	18 novembre 1985
Carmen Loberg.		
De Stelco:	31	4 novembre 1985
W.H. Sheffield, directeur des transports, région centrale.		
De la «Stephenville Transportation Commission»:	40	25 novembre 1985
Bob Byrnes, président; John Burnham, membre de la Commission		
Thompson, Keith W.:	24	15 octobre 1985
Coordonnateur, réforme de la réglementation économique, ministère des Transports.		
De la Ville de Channel — Port-aux-Basques:	40	25 novembre 1985
Marina Samms, promoteur, «Gateway Association for Transportation and Employment».		
De la «Trans North Air»:	37	19 novembre 1985
T.A. Rapy, gérant général.		
De Transport 2000 (Atlantique):	41	26 novembre 1985
John Pearce, président.		
De Transport 2000 (C.-B.):	37	19 novembre 1985
James F. Rowell, président.		
De «United Parcel Ltd.»:	43	28 novembre 1985
Glenn C. Smith, président; Max Rapoport, Q.C., vice-président.		

- Des travailleurs unis des transports:** 39 21 novembre 1985
 Richard Greenaway, président local, représentant du
 «General Committee of Adjustment CN West».
- De l'université de la Colombie-Britannique:** 37 19 novembre 1985
 Trevor D. Heaver, directeur, Comité d'études des
 transports;
 Michael W. Tretheway, professeur.
- De «Wardair International Ltd.»:** 39 21 novembre 1985
 Maxwell W. Ward, président-directeur général.
- De «Westar Mining»:** 46 2 décembre 1985
 Terence L. Garvey, directeur, Transports.
- De «Weyerhaeuser Canada Ltd.»:** 36 18 novembre 1985
 Raymond C. Norgren, directeur des transports.

ANNEXE B

LISTE DES PARTICULIERS ET DES ORGANISMES QUI ONT PRÉSENTÉ DES MÉMOIRES

Société de transport maritime Ace Inc.
Advocacy Resource Centre for the Handicapped
Air Atlantic
Air-North Charter and Training Ltd.
Air Transport Association of Canada
Air-Stop International Inc.
Alkan Air
Association du camionnage du Québec
Black, Jim
Bromlee, Douglas, D.C.
Brown, Alexander
Calm Air
Association canadienne pour l'intégration communautaire
Canadian Marine Transportation Centre
Association canadienne des paraplués
Association pétrolière du Canada
Cargill Limited
Cebuliak, Jim A.
Crestbrook Forest Industries Limited
Economy Carriers Limited
Field, W.H.R.
Geltman, Harold
George Weston Limited
Goodwin, C.I.M.
Fabricants canadiens de produits alimentaires
Groupe de Transport Asbec Inc.
Hallet, Al

Johnson The Mover Company
Laurentian Air Services Limited
Luscar Limited
Matheson, Rand H.
McDonald, Kwan & Lewis
McKinnon, Irvin
Société des fabricants des véhicules à moteur
O'Donnell, J.
Patenaude, Gilles
Prairie Pools Inc.
Propane Gas Association of Canada
Ray, A.K.
Read, Brendan B.
Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan
Saskatchewan Trucking Association
Shell Canada Products Company
Sultran Limited
Sunatori, Go, Simon
Taylor, Mary
Traders Import Export Limited
Transportation Brokers of Canada Inc.
Travel Industry Association of the Northwest Territories
Trimac Transportation System
Watson, J.D.
West, Martin G.
Westburne
"Winnipeg Chamber of Commerce"

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (fascicules 24 à 46 inclusivement, et fascicule 47 qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
J. PATRICK NOWLAN

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 3 DÉCEMBRE 1985
(59)

Le Comité permanent des transports se réunit à Meech Lake, à huis clos, ce jour à 9 h 00, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Bill Gottselig, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité entreprend l'étude d'un projet de rapport.

A 12 h 20, le Comité interrompt les travaux.

A 13 heures, le Comité reprend les travaux.

A 15 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 5 DÉCEMBRE 1985
(60)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, ce jour à 9 h 30, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Jack Ellis, Moe Mantha, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Sur motion de M. Benjamin, il est convenu,—Que les témoins appelés à se déplacer de Terre-Neuve à Halifax pour comparaître devant le Comité soient remboursés des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables.

Le Comité reprend l'étude de son projet de rapport.

A 9 h 40, le Comité interrompt les travaux.

A 11 heures, le Comité reprend les travaux.

Le débat sur le projet de rapport reprend.

A 13 h 02, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (61)

Le Comité permanent des transports se réunit à *huis clos*, ce jour à 15 h 31, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité reprend l'étude de son projet de rapport.

A 16 h 55, le Comité interrompt les travaux.

A 17 h 15, le Comité reprend les travaux.

Sur motion, de M. Belsher, il est convenu,—Que le Comité siège aujourd'hui à 19 h 30, et qu'il reprenne ses audiences le lundi 9 décembre 1985, à 19 h 30, pour compléter l'étude du texte du rapport avant 21 heures, puis mettre aux voix les recommandations y contenues.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

A 19 h 27, le Comité s'ajourne jusqu'à lundi 9 décembre 1985, à 19 h 30.

LE LUNDI 9 DÉCEMBRE 1985 (62)

Le Comité permanent des transports se réunit à *huis clos*, ce jour à 19 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Jack Ellis, Arnold Malone.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité reprend l'étude de son projet de rapport.

Sur motion de Mike Forrestall, le rapport sous sa forme modifiée est adopté.

Darryl L. Gray propose,—Que le président soit autorisé à apporter au rapport toutes les modifications typographiques et rédactionnelles qui s'imposent pour le rendre conforme à la formule parlementaire.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

Sur motion de Terry Clifford, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer tête-bêche 3000 exemplaires de son rapport, suivant la formule adoptée pour les Procès-verbaux et témoignages, mais qu'il soit revêtu d'une couverture verte spéciale.

Il est ordonné,—Que le président dépose le rapport sur le bureau de la Chambre dès qu'il sera imprimé.

A 22 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Nino A. Travella
Clerk of the Committee

