

[Texte]

aware of a mechanism in the United States comparable to what I have discussed, but what is happening in the United States—and it may happen in this country—is that groups of shippers who belong to a particular industry are getting together and they are signing what amount to master agreements with the railways. There is one involving the American Paper Institute, for example.

Another has been signed between the railways and the American Chemical Producers' Association. It is a kind of an umbrella agreement which sets out some of the rules of the game. It does not pretend to set rates between you and that railway, but it sort of is a set of rules to which people have agreed.

I would expect to see that same situation evolve in this country because we have a history of strong industrial associations in this country.

The Chairman: Do you have copies of those situations you have described, master agreements setting out certain general guidelines?

Mr. Thompson: We have requested them and I believe they are in our records and I will try to provide them for you.

The Chairman: Thank you. Would you continue. I am just asking a few questions, but I will shut up and let you keep going. I must say it has been very interesting.

Mr. Thompson: Just to finish off the role of the Crown corporation, I do not want to be too hard on the Crown corporation. All I am saying is that there is a lot of comment out there and you are going to hear a lot about it. I think we all have to turn our minds to the development of a series of shields which prevent the Crown corporation from engaging in unwise pricing of its services.

Sometimes the relentless quest for a market share can be quite destructive, and I just remind you that during its last week of operation before it became bankrupt Braniff's market share actually increased. If you lower your price enough, inevitably you will increase your market share just before you collapse.

The difficulty in Canada is that the Government of Canada is not inclined of course to let its principal railway collapse, and therein lies the real problem.

When we come to the next issue, no. 3, foreign control of Canadian transportation companies, I guess this might have some special application in the trucking industry. There is a strong fear in the trucking community that if protective measures are not put in place, at least for a few years, then the large American carriers will start hauling in Canada from Canadian point to Canadian point. As you know, in the United States over the last five or six years there has been a restructuring of the trucking community so the large truckers have in fact grown and some truckers that were in a kind of a national operation that were sort of intermediate in size have now been converted into regional operators.

The fear is that the large trucking companies, for example, would haul a load to Toronto and then they would move to,

[Traduction]

existe un organisme comparable à celui dont nous venons de parler, mais aux États-Unis, et cela pourrait fort bien se produire dans notre pays, il y a des groupes d'expéditeurs dans un même secteur qui se regroupent et qui signent des sortes d'ententes-cadres avec les chemins de fer. Par exemple, l'Institut américain du papier a une entente de ce genre.

Il y en a une autre entre les chemins de fer et l'Association américaine des produits chimiques. C'est une sorte d'entente généralisée qui fixe certaines règles. Elle ne prétend pas fixer les tarifs entre les expéditeurs et les chemins de fer, mais plutôt une série de règles auxquelles les parties acceptent de se conformer.

J'imagine que cela pourrait se produire dans ce pays également, car nos associations industrielles ont toujours été très fortes.

Le président: Est-ce que vous avez des documents de ce genre, des copies d'entente-cadre avec des listes de directives générales?

M. Thompson: J'ai demandé ces documents, que nous devons avoir dans nos dossiers, j'essaierai de vous les faire parvenir.

Le président: Merci. Veuillez continuer. Je posais quelques questions, mais maintenant, je vais me taire et vous laisser parler. Je dois dire que c'est fort intéressant.

M. Thompson: Pour en terminer avec le rôle de la société de la Couronne, je ne voudrais pas être trop dur pour la société de la Couronne. Tout ce que je dis, c'est qu'on parle beaucoup et qu'on va continuer à beaucoup entendre parler de cette question. Nous allons tous devoir réfléchir à une série de protections qui empêcheront la société de la Couronne de fixer des prix abusifs pour ses services.

Parfois la lutte continue pour maintenir une part du marché peut être très destructive. Qu'il me suffise de vous rappeler qu'une semaine avant de faire faillite, les actions de la Braniff avaient augmenté. Si vous baissez suffisamment vos prix, forcément, avant de vous effondrer, vous verrez vos actions remonter.

Au Canada, la difficulté, c'est que le gouvernement répugne à laisser ses principaux chemins de fer s'effondrer. C'est là le fond du problème.

Quant à la question suivante, le numéro 3, le contrôle de compagnies de transport canadiennes par des compagnies étrangères, cela a des effets tout particuliers sur l'industrie des transports par route. Les transporteurs routiers craignent que d'ici quelques années les gros transporteurs américains ne commencent à desservir le marché intérieur canadien si des mesures protectrices ne sont pas mises en place. Comme vous le savez, aux États-Unis depuis cinq ou six ans le secteur des transports routiers a été restructuré et aujourd'hui les gros transporteurs ont pris de l'expansion pendant que des transporteurs nationaux d'importance moyenne ont été relégués au rang de transporteurs régionaux.

Ainsi, on pourrait voir de grosses compagnies de transport livrer un chargement à Toronto pour se rendre ensuite à