

[Texte]

too, because they understand that if Canadian National did all these things they could drive the main competitors out of the marketplace, and then there would be only one service left, at which time CN could charge whatever it wanted to charge.

I think these three forces, although they come from slightly different angles, underline the need for us to come to grips with this issue. The paper indicates that the government is not prepared to stand by and allow Canadian National to behave in anything but a responsible way, and I suppose one of the strongest deterrents against irrational behaviour is the fact that the federal government just does not have the kind of money necessary to bail CN out.

Notwithstanding those assurances, of all these issues I would invite you to pay all the possible attention you can pay to this one. There is a fear that the predatory pricing provisions of the combines legislation are not adequate to deal with any kind of crisis here, and in any event, there is some doubt about whether or not that legislation applies to a Crown corporation.

As you know, in the paper we had suggested there would be a gradual sunseting of section 276, which is the minimum compensatory section. Other people are arguing very strongly that this provision should be retained. Some people are even suggesting that, in addition to retaining section 276, there ought to be a mechanism designed especially for transportation which would amount to an anti-competitive section in the act; that is, where on complaint the agency was told by a competitor that some carrier was engaged in unfair pricing activity, the ultimate effect of which would be to diminish competitors in the field or at least diminish their forcefulness, the agency could intervene. The agency might be given injunctive power to issue an order to terminate that practice. The agency would have certainly the power to investigate and to make a final finding, and perhaps the agency ought to be given the power to consider the awarding of damages against the carrier if he can demonstrate that he was hurt by this practice.

Now, these are provisions that I would toss out for your consideration. Maybe you could bounce them off people who appear before you and see if they like them or do not like them, and let us know.

• 1630

**The Chairman:** Mr. Thompson, to continue that concern, I guess it stems from the provision in the freedom to move for confidential contracts, because how does the shipper know that he is being aggrieved by the Crown corporation, say, if we proceed without any qualification to the confidential contract aspect of the paper? Is that not part of the heart of it, either with Crown corporations or later on in predatory pricing, or the last point the Minister mentions, the measures to protect or enhance services to capital equipment?

**Mr. Thompson:** When we talk about the possibility of anti-competitive pricing, we have to talk about it in terms of who might lay the complaint. The complaint might be laid by another carrier who is seeing his transportation business seriously eroded, or it might be a complaint filed by a shipper who has reason to believe the railway has entered into a very

[Traduction]

principaux concurrents pourraient se voir écartés du marché. Il n'y aurait plus ensuite qu'un seul service et le CN pourrait alors demander le tarif qui lui plaît?

Ces trois forces, même si elles viennent d'horizons quelque peu différents soulignent la nécessité pour nous de s'attaquer au problème. Le document souligne que le gouvernement n'est pas disposé à laisser le CN se comporter autrement que de façon responsable, et la dissuasion la plus forte, à mon avis, contre ce comportement irrationnel, est que le gouvernement fédéral n'a pas d'argent pour sauver le CN.

En dépit de ces assurances, je vous invite à porter attention surtout à cette question parmi toutes les autres. On craint que les dispositions concernant l'établissement de prix sauvages dans la législation sur les coalitions ne suffise pas à régler une crise de ce genre et de toute façon, on doute que la loi puisse s'appliquer à une société de la Couronne.

Comme vous le savez, nous proposons dans le document la suppression progressive de l'article 276, l'article d'indemnisation minimale. Certains veulent à tout prix conserver cette disposition. D'autres suggèrent même qu'en plus de conserver l'article 276, on trouve un mécanisme pour le transport qui équivaldrait à un article anti-concurrence dans la loi; autrement dit, si les concurrents se plaignaient auprès de l'agence qu'un transporteur fixe des prix injustes, ce qui aurait pour effet de diminuer les concurrents dans le domaine ou de diminuer leur importance, l'agence pourrait intervenir. Elle pourrait émettre une injonction pour mettre fin à cette pratique. L'agence aurait certainement le pouvoir de faire enquête et de prendre une décision finale. On pourrait peut-être donner à l'agence la possibilité d'accorder des dommages et intérêts pour les transporteurs s'il est prouvé que cette pratique lui a nui.

Voilà les dispositions que je propose aux fins de la discussion. Vous pourriez peut-être demander aux gens qui compareraient ce qu'ils en pensent, si cela leur plaît ou pas, et nous en parler ensuite.

**Le président:** Monsieur Thompson, si nous ne tenons pas compte du fait que le document est en réalité un contrat confidentiel, comment l'expéditeur peut-il se rendre compte que la société de la Couronne lui cause un dommage? Cela nous ramène à la nécessité d'aller sans entrave tout en respectant les contrats confidentiels. Est-ce que cela n'est pas au coeur du problème, qu'il s'agisse des sociétés de la Couronne, des prix excessifs, ou de la dernière observation du ministre, les mesures destinées à protéger ou améliorer les services qui mettent en cause l'équipement?

**M. Thompson:** À propos de l'établissement des prix anticoncurrence, il faut se demander qui formule la plainte. La plainte peut être formulée par un autre transporteur qui se sent menacé, ou bien elle peut être formulée par un expéditeur qui a de bonnes raisons de croire que la compagnie de chemin de fer a signé un contrat confidentiel tout à fait avantageux avec