

[Text]

Deregulation is very highly favoured by senior executives of the Canadian Pacific family.

I might read out to you portions of ICC Docket 39051, Midtec Paper Corporation versus Chicago Northwestern. I would like to take few minutes here, Mr. Chairman, because I think this goes to the thrust of the matter. We are hearing one story where the railways have the monopoly and we are hearing other stories that they want to compete.

• 1715

In this docket, Mr. Ray Smith, the Vice-President of Traffic for the Soo Line Railroad said:

Throughout my career at the Soo Railroad, I have recognized the vital importance to the shipping public of vigorous, effective rail competition. With respect to both transportation prices and quality of service, including the availability of car supply during periods of high economic activity, shippers having available to them the services of more than one rail carrier to meet their transportation requirements for inbound raw materials and outbound products, have always had a distinct advantage over other producers in the same markets who are captive to one rail carrier. However, in today's highly competitive and virtually deregulated transportation environment, the importance of effective rail competition to individual shippers has increased enormously. Conversely, the disabilities of such shippers, having no rail competition, are much greater today than they were pre-Staggers.

In the area of price competition, shippers enjoying competitive rail service have the economic leverage to compel the rail carriers providing that service to enter into allowance contracts or other contractual arrangements which substantially reduce their costs of transportation. Also, when a rail carrier reduces a rate for one shipper located in one common terminal, that reduced rate is available to other shippers located in the same terminal, if they are physically switched by the carrier reducing the rate, or can avail themselves of that carrier's services through reciprocal switching.

An entirely different situation exists with respect to a captive shipper, such as Midtec Paper, which is located at Kimberly, Wisconsin, where it enjoys none of the benefits of effective real competition.

Since the enactment of the Staggers deregulation, thousands of rate contracts have been negotiated between members of the rail industry and the shipping public. While the preponderance of these contracts reduced transportation costs for the involved shippers, competing shippers are generally kept completely in

[Translation]

cadres supérieurs de la famille du CP sont très nettement en faveur de la déréglementation.

Si vous le permettez, je voudrais vous lire quelques extraits du document *ICC Docket 39051, Midtec Paper Corporation versus Chicago Northwestern*. En effet, cet extrait va au coeur du sujet qui nous intéresse puisque nous entendons dire en même temps que les sociétés de chemins de fer ont un monopole et qu'elles veulent se faire concurrence.

Voici ce que M. Ray Smith, vice-président du trafic de la *Soo Line Railroad*, affirme dans ce document:

Durant toute ma carrière au sein de la *Soo Railroad*, j'ai été conscient de l'importance vitale d'une concurrence ferroviaire vigoureuse et efficace, pour les expéditeurs. En ce qui concerne les prix de transport et la qualité du service, notamment l'accès à un nombre suffisant de wagons pendant les périodes d'activité économique intense, les expéditeurs peuvent avoir recours aux services de plus d'un seul transporteur ferroviaire pour l'acheminement de leurs matières premières et l'expédition de leurs produits, ce qui leur a toujours donné un avantage très net par rapport aux autres producteurs qui opèrent sur les mêmes marchés et qui sont captifs d'une seule société ferroviaire. Toutefois, dans le contexte fortement compétitif et quasiment déréglementé de l'industrie contemporaine du transport, l'avantage que tirent les expéditeurs de l'accès à une concurrence ferroviaire efficace a augmenté considérablement. Par contre, les expéditeurs qui n'ont pas accès à des services ferroviaires compétitifs font face à un désavantage qui a, lui aussi, augmenté de manière considérable.

En ce qui concerne la concurrence dans les prix, les expéditeurs qui ont accès à des services ferroviaires compétitifs ont le levier économique qui leur permet d'obliger les transporteurs à négocier des contrats ou des ententes contractuelles permettant de réduire sensiblement les frais de transport. D'autre part, lorsqu'un transporteur ferroviaire réduit ses tarifs pour un expéditeur établi dans un terminal commun, le tarif réduit est offert aux autres expéditeurs utilisant le même terminal, si le changement de voie est assuré par le transporteur qui réduit les tarifs ou si l'expéditeur peut se prévaloir des services de ce transporteur par des ententes réciproques de changement de voie.

La situation est complètement différente en ce qui concerne un expéditeur captif, tel que *Midtec Paper*, de Kimberly, au Wisconsin, puisqu'il ne reçoit aucun des avantages offerts par l'existence d'une concurrence réelle.

Depuis la déréglementation Staggers, des milliers de contrats tarifaires ont été négociés entre eux, les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs. Certes, dans la majorité des cas, ces contrats ont permis de réduire les coûts de transport assumés par les expéditeurs, mais les expéditeurs en situation de