

## [Text]

Interestingly enough, some of these people who have the licence to provide service in this area are not very much in favour of this document because they have gone through the ordeal of obtaining a licence and developing the traffic. They say to me, all of a sudden, after years of struggle and work, you are going to let somebody else come in. Other people will only come in if, in their judgment as businessmen, they can provide a competitive service at a lower price. After all, that is what the market place is all about.

As far as trucking is concerned, certainly we hear from the marine people that the trucking activity keeps moving farther and farther north. It has had the effect of eroding some of the tonnage that goes in by sealift. I do not think there is anything we can or would want to do about that. That is a natural progression of service in the north.

As far as the marine service itself is concerned in the north, you will notice the paper goes reasonably carefully and lightly in that direction. We are not suggesting that there is enough traffic to sustain wide-open competition. It is still going to be subject to some regulation, but there are a few things that we can do to make it a little more sensible. We can license a capacity as opposed to a ship. We can also provide licences for more than one year. They are limited now under the Transport Act to one year. So businessmen can perhaps try to get a licence for several years, which gives them a borrowing opportunity. It gives them a kind of projection of business, if you like. But I think the government understands the very critical timing involved in serving the northern communities, and we have deliberately gone cautiously in that area.

• 1625

Those would be my responses to those questions.

**The Chairman:** Thank you. Would you come back, then, to the items and continue with the items on the Minister's list? You have three points under one and then I think you have touched on number two, but I do not think you have completed your discussion on number two, the competition between Crown corporations. Perhaps you have.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, I would like to say something more about that, if you will permit me.

**The Chairman:** Yes, please do.

**Mr. Thompson:** If I were to categorize responses, I would have to say this one generates more response than probably any other point in the whole package. There is a strong apprehension, for example, by the Canadian truckers that CN may engage in predatory pricing. They point, for example, to the activity currently going on with CN Trucking in which that entity is losing significant sums of money and is charging rates which, according to its critics, bear only a nodding acquaintanceship with reality. Canadian Pacific Rail is concerned that CN will not be disciplined into observing its bottom line and will, in a tight situation with competition, lower prices in order to secure a market share. Third, the larger and, I guess, the more thoughtful shippers are worried,

## [Translation]

Ce qui est intéressant, c'est que certaines personnes qui détiennent des permis pour offrir des services dans cette région ne sont pas vraiment en faveur de ce document, car ils ont eu des difficultés pour obtenir un permis et trouver des activités de transport. Ils m'ont dit: tout d'un coup, après des années d'efforts et de travail, vous laissez entrer quelqu'un d'autre sur ce marché. D'autres viendront seulement si, à leur avis, en tant qu'hommes d'affaires, ils peuvent offrir un service concurrentiel à un prix moins élevé. Après tout, c'est cela le marché.

Pour ce qui est du camionnage, les gens du transport maritime vous ont certainement dit que l'activité du camionnage est de plus en plus répandue dans le nord. En conséquence, il y a moins de tonnage par eau. Je ne vois pas qu'il y ait quelque chose que nous puissions ni que nous voulions faire à ce sujet. Il s'agit d'une évolution naturelle du transport dans le Nord.

Pour ce qui est du service maritime lui-même, dans le Nord, vous remarquerez que le document est très prudent à ce sujet. Nous ne prétendons pas qu'il ait suffisamment de trafic pour une plus forte concurrence. Le transport pourra faire toujours l'objet d'une réglementation, mais on peut faire certaines choses pour rendre ce transport plus sensé. On peut émettre un permis pour la capacité au lieu de le faire pour le bateau. On peut également émettre des permis pour plus d'un an. En vertu de la Loi sur les transports, les permis sont limités à un an. Par conséquent les hommes d'affaires peuvent essayer d'obtenir un permis pour plusieurs années, puisqu'il leur permettrait de faire des emprunts. Ils pourraient planifier leurs activités. Le gouvernement comprend que pour desservir les localités du Nord, le calendrier est un point très sensible, et nous avons délibérément été très prudents à ce sujet.

Voilà ma réponse aux questions soulevées.

**Le président:** Je vous remercie. Voulez-vous revenir aux questions énumérées par le ministre? Il y avait trois points à la première question, vous avez ensuite soulevé la question numéro deux, mais je ne crois pas que vous ayez terminé vos remarques à ce sujet, en concurrence entre les sociétés de la Couronne. Ou peut-être avez-vous terminé.

**M. Thompson:** Monsieur le président, si vous me le permettez je vais ajouter quelque chose à ce sujet.

**Le président:** Certainement.

**M. Thompson:** Si je devais établir une catégorie pour mes réponses, je vous répondrais que celles-ci exigent peut-être une réponse plus que toute autre question soulevée dans le document. Ainsi par exemple les camionneurs canadiens craignent fortement que le CN ne s'engage dans une guerre de prix. Ils soulignent que, dans ses activités de camionnage, le CN perd actuellement des sommes importantes et impose des tarifs, qui selon ses critiques ont très peu à voir avec la réalité. CP rail s'inquiète du fait qu'on n'impose pas au CN de respecter les prix de base et que dans une situation de concurrence serrée, il diminue ses prix pour s'assurer une part du marché. Troisièmement, les gros affrêteurs, et peut-être les plus sages, craignent également que si le CN a pu faire toutes ces choses, ses