

*Transports—Loi*

contre les autres. Il a également inclus des pipe-lines dans son réseau.

Quand on est capable d'agir ainsi et qu'on est disposé à pousser plus loin la guerre de la concurrence en mettant en doute la parole de ses concurrents, en provoquant des incendies criminels et en ayant recours à d'autres moyens du même genre, on peut se bâtir un vaste empire industriel. C'est précisément ce que John D. Rockefeller et ses associés ont fait. Je trouve singulier qu'un laïc baptiste qui aimait enseigner le catéchisme le dimanche ait agi ainsi, mais c'est bien ce qu'il a fait. Rockefeller et ses associés ont agi ainsi en passant des contrats secrets avec les expéditeurs et en les montant les uns contre les autres. Ils obtenaient des tarifs minimaux pour le transport de leurs produits parce qu'ils garantissaient des livraisons massives. Ils forçaient ainsi leurs concurrents à abandonner leur affaires. C'est dans ce contexte que le Congrès des États-Unis proposait il y a une centaine d'années l'établissement de l'*Interstate Commerce Commission* pour s'assurer que la réglementation interdirait une concurrence aussi féroce.

C'est précisément un tel souci de ce qui se passera dans un régime concurrentiel qui devrait retenir l'attention des députés ministériels. De toute évidence, si la réglementation est abolie et qu'on crée un régime de concurrence, les concurrents devront s'acheter les uns les autres, ce qui réduira sensiblement en définitive le nombre de concurrents. Il y avait 13 chemins de fer aux États-Unis il y a quelques années et il y en a maintenant seulement sept. La situation des sociétés aériennes fait les manchettes depuis quelques mois. Les lignes aériennes, notamment celles qui offraient des rabais si alléchants sont acculés à la faillite. Texas Air a acheté un bon nombre d'entre elles et est devenu une entreprise colossale aux États-Unis. Chaque année, le nombre de lignes aériennes diminue.

On oublie trop souvent qu'on ne favorise pas le succès et qu'on ne maintient pas la concurrence en donnant entière liberté aux hommes d'affaires. C'est à ce moment-là qu'une réglementation judicieuse entre en jeu. Il existe, pour les hommes d'affaires, un principe sacré qui est encore plus important que la concurrence. Il s'agit de la liberté de passer des contrats, de s'emparer de ses concurrents et de contrôler la plus grande part du marché.

● (1650)

Il est ridicule de croire que la concurrence à l'heure actuelle est réelle quand on sait qu'il n'existe qu'un petit nombre de compagnies dans un secteur donné.

En fait, le nombre des compagnies dans le secteur ferroviaire et aérien au Canada est encore plus restreint. Les événements survenus récemment dans le secteur de l'aviation au Canada, notamment la réduction à deux du nombre des transporteurs réguliers, donnent une idée de ce qui peut arriver quand on supprime, ou prévoit supprimer, la réglementation et créer un milieu supposé concurrentiel. La liberté d'acheter d'autres compagnies et de réduire la concurrence ne nous a laissé que deux compagnies aériennes. A mon avis, s'il nous reste encore deux compagnies, dans le secteur du transport aérien et dans le secteur du transport ferroviaire, c'est que dans chaque cas l'une des compagnies appartient à l'État. N'eut été d'Air Canada et du Canadien National, quelles

garanties auraient eues les Canadiens que ces deux secteurs n'auraient pas été contrôlés par une seule et même compagnie?

Le gouvernement ne devrait pas se soucier uniquement de déréglementer pour favoriser paraît-il la concurrence sur le marché, mais il devrait prévoir des critères pour veiller à ce que la mise en oeuvre de ce nouveau régime maintienne effectivement la concurrence entre les compagnies. A moins qu'il ne prévoie une loi sur la concurrence qui assure une certaine protection contre la liberté accordée aux hommes d'affaires d'acheter leurs concurrents et de fusionner leurs activités dans leur seul intérêt pécuniaire, il y aura une tendance à la monopolisation du transport aérien et ferroviaire, surtout s'il y a une privatisation. Le résultat ne ressemblera en rien à la concurrence souhaitée.

Un autre aspect fondamental de la concurrence est trop souvent négligé. La concurrence est attrayante pour ceux qui font de l'expédition ou qui voyagent. Il n'y a aucun doute que les expéditeurs sont attirés par la possibilité de conclure des ententes confidentielles avec les transporteurs afin de réduire leurs coûts et d'être plus compétitifs. Par ailleurs, les rabais consentis par les compagnies aériennes des États-Unis comme People Express plaisent aux Canadiens. Beaucoup ont cru que la déréglementation aurait le même effet au Canada. Toutefois, les transporteurs aériens canadiens ne croient pas que pareilles aubaines soient possibles à l'avenir étant donné que les Canadiens bénéficient déjà de celles que leur offre l'industrie. Ce fait devrait sûrement nous encourager à recommander que le projet de loi C-18 soit renvoyé au comité permanent pour une étude approfondie.

Ces préoccupations mises à part, quelles sont les conséquences de la concurrence que le gouvernement souhaite opposer aux importants services de transport? Il est fort douteux que la concurrence s'exerce, vu les preuves de regroupement du contrôle et d'autres facteurs. Quand le nombre d'expéditeurs est restreint, la collusion est beaucoup plus grande que le contrôle parce que la raison d'être des entreprises n'est pas de transporter les marchandises et les personnes au plus faible coût possible, mais de faire de l'argent. Le fait qu'un régime véritablement concurrentiel puisse réduire les profits à néant ou entraîner des pertes préoccupe au plus haut point les entreprises et les motive justement à tenter de contrôler une situation que le gouvernement a créée en supprimant la réglementation fondée sur une politique solide et des institutions nationales.

Voyons donc quelles sont les conséquences d'un régime concurrentiel. Quand on fait passer les intérêts de l'entreprise et des actionnaires avant tout le reste, on ne tarde pas à vouloir faire durer le matériel en gardant un oeil inquiet sur les profits insuffisants. Une entreprise qui fournit du matériel roulant à ces compagnies ferroviaires, ou des avions à des compagnies aériennes, et divers autres services à ces mêmes compagnies, cherchera bientôt des moyens de réduire ses frais et gardera ses appareils en service jusqu'à ce qu'ils cessent de satisfaire aux normes de sécurité. Si les compagnies ferroviaires canadiennes jugeaient mauvaise l'ancienne réglementation, elles se retrouveront dans une situation pire par suite du régime de concurrence que préconise le gouvernement.

Les compagnies qui parviendront à peine à être rentables et même qui ne réussiront pas à rentrer dans leurs frais deviendront les employeurs les plus implacables que les syndicats