

[Texte]

cargo to U.S. port is a very real possibility if our own proposed legislation goes beyond current U.S. law.

Can you elaborate on this? What Canadian ports could be affected to the advantage of which American ports?

Mr. Wray: Because we are dealing with the Mediterranean area, I think the major ports would be Montreal, Halifax and, to a lesser extent, Vancouver; there are services from the west coast directly to the Mediterranean through the Panama Canal.

Mr. Ouellet: Which American port could be advantaged by—

Mr. Wray: In the case of Vancouver, we are looking at Tacoma and Seattle, which already carry a good deal of cargo to and from Canada. They have become a very large gateway for Canadian cargo. In the case of Montreal and Halifax, we would be looking at New York and, to a lesser extent, Baltimore.

Mr. Ouellet: Is this a serious diversion or would it be an incidental one?

• 1650

Mr. Wray: Well, of course at the moment there has not been any; we have been very successful up until now at keeping most Mediterranean cargo in Canada. In fact, we are successful at getting U.S. mid-west cargo to move via Canadian ports, basically Montreal.

If the rules are changed we could see that again we are going to get into a cyclical-type situation where the largest line is going to be able to set the lowest rates in these confidential service contracts, leaving one carrier, perhaps—and this is just a scenario, not a fact—sailing from eastern Canada, for instance. We would have no choice but to go to American ports to find competitive services.

Mr. Reid: If Canada were to allow conferences to continue through this or another piece of legislation, does your membership include other than Canadian carriers?

Mr. Wray: Yes, sir, it does.

Mr. Reid: How then, in your present structure, do you allocate work as between Canadian carriers and other national carriers doing business from Canadian ports?

Mr. Wray: In the first instance as far as our trade route is concerned, there is only one vessel I am aware of that trades between Canada and the Mediterranean. This is strictly hauling project cargo into Algeria, if I recall correctly.

The balance of the members are foreign flag controlled in foreign countries, but this is not because Canadian

[Traduction]

projet de loi C-21 ne le permettraient pas. Vous ajoutez que cela laisse entrevoir le spectre du détournement des cargaisons canadiennes vers les ports américains et que cela serait une possibilité tout à fait réelle si nos dispositions législatives allaient plus loin que celles des Américains.

Pouvez-vous nous donner plus de détails? Quels ports canadiens seraient touchés, et au profit de quels ports américains cela se ferait-il?

M. Wray: Nous nous occupons du bassin méditerranéen, et les plus grands ports, pour nous, sont Montréal, Halifax, et jusqu'à un certain point, Vancouver. Il y a des services offerts entre la côte ouest et la Méditerranée via le canal de Panama.

M. Ouellet: Quels seraient les ports américains qui seraient touchés?

M. Wray: Dans le cas de Vancouver, ce serait Tacoma et Seattle, qui absorbent déjà une grande partie des cargaisons canadiennes. Ces deux ports sont devenus des points de départ importants. Dans les cas de Montréal et Halifax, ce serait New York, et d'une façon moindre, Baltimore.

M. Ouellet: Est-ce que cela constituerait un détournement grave ou accidentel?

M. Wray: Nous avons très bien réussi jusqu'à maintenant à garder la plupart des marchandises à destination de la Méditerranée au Canada. Au fait, nous avons même des marchandises du midwest américain qui sont transportées via des ports canadiens, surtout Montréal.

Si les règles sont changées, il se peut que nous revenions à un environnement cyclique où la plus grande compagnie pourra fixer les tarifs les plus bas dans ces contrats d'exclusivité limitée confidentiels, en ne laissant qu'un transporteur naviguer à partir de l'Est du Canada, par exemple. Nous serions obligés de nous adresser aux ports américains pour obtenir des services concurrentiels.

M. Reid: Si le Canada permettait aux conférences de poursuivre leurs activités dans le cadre de ce projet de loi ou d'un autre, comptez-vous des transporteurs canadiens parmi vos membres?

M. Wray: Oui.

M. Reid: Selon votre structure actuelle, comment répartissez-vous les commandes entre les transporteurs canadiens et des transporteurs étrangers faisant affaire à partir de ports canadiens?

M. Wray: Tout d'abord, pour ce qui est de notre route commerciale, seulement un navire navigue entre le Canada et la Méditerranée. Si je me souviens bien, il transporte strictement les marchandises nécessaires à certains projets en Algérie.

Le reste des membres naviguent sous pavillon étranger, mais ce n'est pas parce que les sociétés canadiennes n'ont