

[Texte]

you are involved with the industry and would have some better opinion than others would.

Mr. Mannery: I will give you more the opinion of the conferences than perhaps of the shippers. The conferences argue quite often that they make it possible for the independents to operate, because they set the prices and non-conferences can operate at 10% or 15% under the rate. That may be true to some degree, but when you get into some competitive situations where there is over-tonnaging on the trade, then independents can force the prices down. They become quite important in that conferences cannot hold their prices up if independents have gone lower to attract the traffic.

I think this is a form of competition that is always there. Although there may be a view that in one case they are the umbrella and non-conferences are operating 10% or 15% below, in practice there is competition as long as we have independents there. Independents are important to Canadian shippers on the trade loop because that has the pressure of bringing rates down.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): How long has this bill been in formulation and what you describe the influences on its formulation to be, particularly the most significant changes?

Mr. Mannery: We started on this bill back in 1980-81. In 1981 the Canadian Transport Commission held their public hearings, which I guess formed the basis for a lot of the ideas that came into it. When we developed beyond that, we had of course the U.S. legislation and we also had the *Freedom to Move* paper. I guess I would say that probably the most important has been the *Freedom to Move* paper, although some of the provisions existed prior to it. The Canadian Shippers' Council and others had things that they felt were important to be in the act if we were to continue to give exemption to conferences, so some of those provisions were in earlier and are still in.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): What do you regard as the national interest in this matter?

Mr. Brennan: A good competitive system to serve Canadian shippers.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You mean ongoing service, service available at reasonable rates, day by day, year by year.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thanks very much, Mr. Epp. Mr. Belsher.

[Traduction]

ceux-ci ont tout simplement suivi? C'est évidemment une question d'opinion, mais puisque vous savez très bien les tenants et les aboutissants de toute cette question, votre opinion est sans doute meilleure que celle de beaucoup d'autres.

M. Mannery: L'opinion que je vous donnerai sera sans doute davantage celle des conférences que celle des expéditeurs. Les conférences prétendent très souvent qu'elles adoptent des mesures permettant aux indépendants de fonctionner. En effet, celles-ci établissent un barème de tarifs et les indépendants peuvent offrir des prix inférieurs de 10 à 15 p. 100 aux tarifs. C'est peut-être vrai dans une certaine mesure, cependant, en situation de concurrence, à un moment de surcapacité, les indépendants peuvent forcer une diminution des prix. Ce sont les indépendants qui deviennent importants et qui peuvent obliger les conférences à diminuer leurs prix quand eux-mêmes les ont diminués afin d'attirer la clientèle.

Il s'agit donc d'une sorte de concurrence qui existe toujours. Si ce sont les conférences qui établissent les prix, les indépendants peuvent offrir des prix inférieurs de 10 à 15 p. 100 à ces barèmes. Par conséquent, en pratique, la concurrence existe toujours pourvu qu'il y ait des indépendants. Les indépendants sont importants pour les expéditeurs canadiens car ils peuvent faire diminuer les prix.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Depuis combien de temps ce projet de loi est-il en voie d'élaboration? Quelles sont les changements les plus importants?

M. Mannery: Nous avons commencé à travailler au projet de loi en 1980-1981. En 1981, la Commission canadienne des transports tenait des audiences publiques au cours desquelles s'élaboraient la plupart des idées qui font maintenant partie du projet de loi. Nous nous sommes ensuite inspirés de la loi américaine et du document *Aller sans entraves*. Je suppose que ce dernier document était sans doute le plus important, même si quelques-unes des dispositions existaient déjà précédemment. Le Conseil des expéditeurs canadiens et d'autres nous ont également fait connaître leurs préoccupations et nous ont dit quelles dispositions ils aimeraient voir dans la nouvelle loi si les conférences devaient encore jouir de l'exemption. Ces dispositions que nous avons déjà prévues précédemment se trouvent dans le projet de loi.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Que considérez-vous comme l'intérêt national dans toutes ces questions?

M. Brennan: Un bon système concurrentiel pour desservir les expéditeurs canadiens.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous voulez dire un service régulier, disponible à un tarif raisonnable, un service fiable sur lequel on peut compter jour après jour et année après année.

Le président suppléant (M. Redway): Merci, monsieur Epp. Monsieur Belsher.