

*Transports routiers—Loi*

leurs taux, offrir des tarifs prédateurs, absorber quelques pertes pendant une ou deux années et ensuite acquérir des transporteurs routiers canadiens à bout de souffle. Voilà le danger d'introduire un tel critère d'entrée alors qu'on opère avec une marge de profit de 3 p. 100 et qu'on risque ainsi de détruire l'industrie du camionnage au Canada.

Là aussi, sur la question des pratiques déloyales, l'expérience américaine nous enseigne que la prudence devrait être de mise, car en effet, depuis la mise en vigueur du *U.S. Motor Carrier Act of 1980* qui marquait en fait le début de la déréglementation du transport routier aux États-Unis, les plus importantes compagnies n'ont pas cessé de prendre de l'ampleur. En effet, les quatre majeures, soit Roadway Express, Consolidated Freightways, Yellowfreight et United Parcel Services ont agrandi leur part du marché américain de 24 p. 100. Ce chiffre démontre clairement que ces compagnies veulent et peuvent rapidement accroître leur part du marché.

[Traduction]

Ces méthodes déloyales adoptées par les transporteurs américains ont été mises en évidence par le procès anti-trust récent intenté par Lifschultz Fast Freight, transporteur routier basé à New York, contre les trois plus gros transporteurs routiers américains: Consolidated Freightways Motor Freight, Yellow Freight System et Roadway Express.

Je voudrais citer un article paru le 18 mai dans la revue de l'American Transport Association, *Transportation Topics*:

Trois des plus grosses sociétés de camionnage de notre pays ont demandé à un tribunal fédéral de rejeter une action judiciaire anti-trust intentée contre eux par un autre transporteur.

Lifschultz Fast Freight de New York a porté plainte le 3 mars, en demandant plus de un milliard de dollars de dommages et intérêts à chacune des sociétés Consolidated Freightways Motor Freight, Yellow Freight System et Roadway Express. Lifschultz a prétendu que ces sociétés s'étaient livrées à une guerre des prix pour se débarrasser de leurs concurrents et prendre le contrôle de ces marchés. Les trois transporteurs ont été accusés d'avoir ensemble doublé leur part du marché général du chargement partiel depuis 10 ans aux dépens de 104 autres transporteurs. Lifschultz prétend qu'ils sont acculés à la faillite à cause d'une campagne concertée de guerre des prix.

[Français]

Monsieur le Président, il est évident que dans un marché déréglementé, là où la loi du plus fort règne, que les plus gros peuvent faire sentir leur poids et leur force sur les plus petits. Or, en ouvrant la porte toute grande au Canada à ces mêmes compagnies, le gouvernement risque de voir cette même situation se produire ici au Canada, et je sens la situation encore plus dangereuse parce que, comme on le sait, la Loi antitrust aux États-Unis a beaucoup plus de dents que la loi canadienne sur la concurrence. Et malgré les amendements récents apportés à la Loi de la concurrence au Canada, je dois dire que dans ce domaine je crains que ces grosses compagnies américaines puissent venir faire ce qu'elles font présentement aux États-Unis, plus facilement encore au Canada, car la Loi sur la concurrence n'aura pas la force, les dents nécessaires pour résister et empêcher ces compagnies d'abuser du marché et particulièrement de faire une concurrence déloyale aux petits camionneurs canadiens.

Donc, lorsque le gouvernement conservateur justifie sa politique en indiquant que cette loi augmentera la concurrence, il est à craindre que la grande part de cette concurrence proviendra des compagnies géantes au sud de nos frontières et que les

compagnies canadiennes auront d'énormes difficultés à survivre.

Notre principale crainte est que la loi relative aux enquêtes et aux coalitions ne soit pas assez forte pour empêcher ce genre de concurrence déloyale.

[Traduction]

Depuis l'adoption de cette disposition qui remonte aux années 1950, seulement six cas ont été portés devant les tribunaux, une seule inculpation a été obtenue, et c'était pour des biens dont on avait fait don en grandes quantités pour une période d'un an.

Les raisons qui expliquent pareille inefficacité sont manifestes. La guerre des prix est une infraction qui est jugée au criminel et non au civil en vertu de la Loi sur la concurrence. Tous les éléments de l'infraction doivent répondre aux critères établis pour faire la preuve au criminel et constituer une preuve apportée en toute certitude et l'on dispose de tous les moyens de dépense admissibles en droit pénal, y compris la Charte. L'enquête sur la guerre des prix des quotidiens canadiens a été lancée en 1978 et constitue un bon exemple de ce que j'avance.

Il est très difficile de réunir suffisamment de preuves pour satisfaire aux critères de la preuve au criminel et c'est la raison qu'invoque le plus souvent le directeur du service des enquêtes sur les coalitions pour interrompre les enquêtes. Les tribunaux affirment que les preuves doivent être irréfutables pour les convaincre d'intervenir et d'inculper les accusés.

En fait, comme l'a fait remarquer M. Moore dans son ouvrage intitulé *How Much Price Competition*, «la bataille est susceptible de prendre fin avant que le procès ne soit terminé». Or pareille situation est dangereuse pour nos entreprises de camionnage.

Nous l'avons reconnu et, à l'étape du rapport, le parti libéral a proposé un amendement qui, dans une faible mesure, essayait de répondre à quelques-unes de ces préoccupations très concrètes. Bien entendu, les ministériels ont voté contre, ce qui est fort regrettable. C'est regrettable car j'estime que le projet de loi ne répond pas convenablement à ce problème très grave qui pourrait se produire.

En terminant, je voudrais aborder la troisième source de préoccupation pratique découlant des pratiques déloyales que constitue la guerre des prix menée par les méga-sociétés américaines.

[Français]

En effet, les compagnies américaines sont plus vastes et plus monopolitiques, pour la simple raison qu'il existe par exemple une infrastructure dynamique liant les centres peuplés aux réseaux de terminus érigés depuis bon nombre d'années par les compagnies de transport routier, représentant un système très efficace et plus important, un système fort favorable à l'industrie américaine en ce qui a trait à sa position de concurrencer l'industrie canadienne.

Il existe aussi, par exemple, aux États-Unis, une matrice de pas moins de 860 routes reliant les marchés métropolitains d'au-delà d'un million de personnes. En maigre contraste, le Canada, lui, n'en possède que trois. En outre, la différence accrue entre nos deux systèmes de taxation depuis la réforme importante introduite aux États-Unis en 1986 avantage les