

ses propres moyens. Une étude de l'ONT sur les taux de fret demandés par les conférences maritimes, étude qui a été déposée en vertu de la *LDCM*, a infirmé l'affirmation voulant que les conférences maintiennent les taux de fret à un niveau artificiellement élevé; l'étude a montré en effet que, même si les taux ont effectivement augmenté en 1990, plus de la moitié d'entre eux (en dollars de l'année courante) ont baissé entre 1983 et 1990.²⁶ En d'autres mots, les faits révèlent que ce sont essentiellement les conditions du marché qui déterminent les taux et que les mécanismes du marché marchent bien.

Il ne semble pas réaliste d'affirmer que le Canada devrait être le premier à retirer aux conférences leur exemption. Le Canada compte parmi les grands pays exportateurs, mais son trafic de ligne est relativement modeste comparé à celui de bien d'autres pays industrialisés, de sorte que le Canada n'est pas bien placé pour opérer unilatéralement des changements importants dans les marchés mondiaux du transport maritime de ligne. Dans un contexte interdépendant à caractère fortement international, il est en outre difficile de parler de trafic de ligne «canadien», car nos routes régulières sont étroitement entremêlées à celles des États-Unis. Tout changement important dans les marchés susmentionnés et dans leur organisation, si on l'estimait souhaitable, devrait se faire dans une tribune internationale et nécessiterait un consensus de la part de tous les grands partenaires commerciaux. Il paraît raisonnable de déclarer que, si le Canada abrogeait la *LDCM de 1987*, des conférences cesseraient probablement de

desservir les ports canadiens au profit de ports américains. Avec les transports terrestres, il est relativement facile pour les chargeurs canadiens d'utiliser les ports américains. Mais le bouleversement des services pourrait bien entraîner des frais, et certains ports américains risqueraient dès lors d'être congestionnés. L'exportateur canadien se trouverait encore plus éloigné de ses clients étrangers, et les ports et villes portuaires du Canada subiraient sans doute de lourdes pertes financières par suite d'une diminution de l'activité économique.

Faute de lois sur les conférences, rien ne permettrait de surveiller régulièrement l'activité de l'industrie (les taux de fret, le niveau des services et le degré de concentration des vendeurs, par exemple). En outre, il n'y aurait aucun mécanisme de règlement des différends. Même si l'on a dit des mécanismes existant à cet égard qu'ils n'étaient pas efficaces, leur seule présence a sans doute eu un effet modérateur sur l'activité des conférences.

Les transporteurs voient l'Amérique du Nord comme étant un seul marché. L'intermodalité a augmenté le nombre d'options dont disposent les chargeurs, mais elle a aussi ouvert des marchés aux transporteurs, qui peuvent désormais atteindre des clients avec succès via des liaisons ferroviaires et routières. Certains pensent que les chargeurs canadiens profitent beaucoup de cette situation, car la proximité des ports américains leur garantit un meilleur choix, de meilleurs services et des taux plus concurrentiels.