

*Conférences maritimes—Loi*

générale dont les grandes compagnies profiteront peut-être à court terme, mais qui étouffera les petits expéditeurs qui n'ont pas des centaines de conteneurs à offrir. Favoriser la libre concurrence dans un marché doté des caractéristiques mentionnées plus haut, c'est encourager l'instabilité, l'inefficacité et les faillites. Si le marché était complètement libre, les taux ne seraient pas rentables dans les périodes de ralentissement des échanges et d'excédents de capacité, mais ils monteraient en flèche quand les échanges augmenteraient et que l'offre ne suffirait pas à la demande.

Dans ces circonstances, le choc des prix qui se produirait dans le secteur du transport maritime des marchandises diverses serait comparable à celui qu'on a connu dans le secteur pétrolier, il y a quelques années, quand les taux des pétroliers ont décuplé ou plus en très peu de temps.

Dans son mémoire, le professeur Sletmo signale diverses forces qui empêchent les conférences de fixer des prix monopolistiques. Je ne prendrai pas maintenant le temps de les énumérer, mais aux six forces citées dans une étude classique du début des années 1950, il ajoute deux facteurs additionnels qui agissent actuellement, soit le transport par air et le nouveau transport en vrac apparu depuis quelques années.

Il prétend, bien sûr, que les contraintes sont si fortes qu'il n'est vraiment pas nécessaire de détruire le système de conférences fondamental. Il est convaincu, ainsi que beaucoup d'autres personnes, que le système des conférences maritimes, que la loi canadienne reconnaît plus complètement que les lois américaines ne le faisaient auparavant, mais d'une façon moins avancée toutefois que les lois européennes et japonaises, était essentiellement voué à l'échec.

De plus, le professeur Sletmo montre les conséquences que le projet de loi entraînerait pour les petits expéditeurs. Il y a une confrontation, dans un certain sens classique, entre la fédération des expéditeurs, qui parle au nom de ceux qui représentent les transporteurs maritimes, et le conseil des expéditeurs, qui est surtout, d'après moi, l'organisation des grands exportateurs et importateurs qui utilisent une grande partie des conteneurs fournis par les expéditeurs. Le conseil des expéditeurs est favorable au projet de loi C-21 et la fédération des expéditeurs est convaincue que certaines de ses dispositions, surtout celles prévoyant le caractère confidentiel des contrats d'exclusivité limitée, compromettraient l'avenir des conférences et représentent donc un danger pour nos ports et nos expéditions. Le professeur Sletmo ajoute ceci:

Le projet de loi, sous sa forme actuelle, peut faire du tort aux petits expéditeurs qui n'ont pas les ressources humaines et économiques nécessaires pour se tenir au courant des différentes ententes sur les transports. Ils n'ont habituellement pas un chiffre d'affaires suffisant pour obtenir des taux spéciaux intéressants ou des contrats d'exclusivité limitée. Les petits expéditeurs dépendent beaucoup des services de cargos réguliers à des taux stables et prévisibles. Pour que cette condition soit remplie, il faut une industrie des cargos efficace et fiable. Dans tous les commerces, cela signifie jusqu'à maintenant la présence de conférences. Cela n'empêche pas la présence d'indépendants, cependant. Au contraire, les services offerts par les compagnies n'appartenant pas aux conférences complètement de façon valable ceux des conférences et réfutent les affirmations de ceux qui prétendent que les conférences monopolisent le commerce.

Si la loi donne davantage de pouvoir aux grands expéditeurs, ils pourront obtenir des tarifs encore plus bas. Cependant, cela ne signifie pas que les conférences maritimes pourront réduire leurs frais. Donc, le barème des tarifs subira des pressions à la hausse pour compenser la baisse de revenus. On pourrait établir une comparaison avec les hôtels qui haussent les tarifs des particuliers parce qu'ils ont été contraints d'accorder des tarifs encore plus bas aux entreprises.

Je pourrais lire des extraits du témoignage de Leslie Kanuk, experte américaine, qui a comparu devant le comité le même après-midi. Je me contenterai de reprendre sa remarque lorsqu'elle demandait pourquoi réparer une chose qui n'est pas

cassée? Elle déclarait que la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes qui régira le système jusqu'à l'entrée en vigueur du projet de loi a prouvé son efficacité. A mon sens, ce projet de loi nous expose à de grands risques. Il est plus rigoureux que la loi américaine. Plutôt que de s'aligner sur les lois des États-Unis comme le gouvernement le fait souvent, surtout pour ce qui est du secret entourant les marchés de services, nous créons une situation où nous ignorons comment les transporteurs maritimes et les conférences réagiront. Il se pourrait qu'ils abandonnent certains ports canadiens. Évidemment, cela se répercuterait immédiatement sur nos ports de mer.

A ce sujet, je désire m'arrêter à quelques scénarios possibles. Étant donné l'évolution actuelle du domaine des transports, particulièrement dans le secteur ferroviaire américain qui adopte le système de conteneurs empilés à l'échelle du continent, il est possible que les ports et les chemins de fer des États-Unis réussissent à élargir leurs marchés en obtenant même les contrats des expéditeurs de l'intérieur du Canada. Certaines villes canadiennes, notamment Toronto et Montréal, ne sont pas si éloignées des ports américains. Il est fort possible que les ports canadiens soient supplantés par les ports américains. Par exemple, sur la côte ouest, Vancouver pourrait perdre du volume au profit de Seattle. Dans l'est, Elizabeth, au New Jersey, pourrait supplanter Saint-Jean qui pourrait à son tour accaparer une partie du fret transitant actuellement par Montréal.

• (1350)

En 1985, près du quart des conteneurs passant par les ports canadiens étaient américains. Par ailleurs, environ un cinquième du fret canadien passait par les ports américains. Et sur la côte ouest, environ la moitié des conteneurs passaient par Seattle et d'autres ports.

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes pourrait bien avoir des conséquences très néfastes sur divers ports dont ceux de Montréal, Vancouver et Saint-Jean. Des milliers d'emplois seraient touchés dans les ports, sans parler des répercussions que cela aurait sur les autres secteurs de l'économie. Seul l'avenir le dira, mais les incertitudes que le gouvernement a créées avec le projet de loi sont si grandes que j'ai conseillé à tous mes collègues de s'y opposer.

**Le président suppléant (M. Paproski):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.