

*Transports routiers—Loi**[Traduction]*

Nous devons faire bien attention parce que les témoignages recueillis par la California Public Utilities Commission en février 1987 donnent une idée exacte des dangers de la libre concurrence des prix. Les rabais sur les volumes et les diminutions tarifaires sont courants en Californie. Plusieurs transporteurs n'avaient pas augmenté leurs tarifs depuis 1980. De plus, on n'a jamais atteint un taux minimum en Californie. Certains transporteurs ont toujours été disposés à réduire davantage leurs tarifs pour obtenir un chargement. En fait, le transport est un produit périssable et un chargement manqué est perdu pour toujours. Cela semble être le principe qui prévaut en Californie et je tiens à vous dire, madame le Président, que la situation pourrait être identique au Canada une fois accomplie la déréglementation de l'industrie du transport.

[Français]

Selon nous, l'acceptation du projet de loi C-19 tel quel donnerait des résultats désastreux pour l'industrie du transport routier au Canada. En effet, parmi ceux qui feront la demande de permis devenus plus faciles à obtenir se trouveront les géants de l'industrie américaine. Selon les représentants de l'industrie au Canada, les prises de contrôle étrangères de transporteurs routiers canadiens se multiplieront d'ici les cinq prochaines années. Depuis 1981, les coûts d'opération au Canada ont augmenté de 28 p. 100. Cette hausse est principalement due aux taxes sur l'essence et au prix exorbitant de l'assurance-responsabilité. Dans la même période, les taux d'embarquement n'ont augmenté que de 5 p. 100. Le résultat net est que la marge de profit a baissé à 3 p. 100, une des marges les plus basses depuis la Deuxième Guerre mondiale.

Or, les grandes compagnies américaines, avec des chiffres d'affaires souvent supérieurs à l'industrie canadienne dans son ensemble, pourraient pénétrer les marchés canadiens, baisser leurs taux, offrant des tarifs prédateurs, absorber quelques pertes pendant une ou deux années et, ensuite, acquérir les transporteurs routiers canadiens complètement 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 de détruire par le fait même l'industrie du camionnage.

Notre crainte principale est que la loi relative aux enquêtes sur les coalitions n'est pas assez forte pour empêcher ce genre de concurrence.

[Traduction]

Dans toute l'histoire de ces dispositions, qui remontent au début des années 50, six affaires seulement sont passées devant les tribunaux. Il n'y a eu qu'une condamnation. C'était parce que des marchandises avaient été données gratuitement et en grande quantité pendant un an. Les raisons d'une pareille inefficacité sont claires. Les prix déloyaux constituent une infraction pénale plutôt que civile d'après la Loi sur la concurrence. Tous les éléments du délit doivent satisfaire la norme pénale en matière de preuve, donc emporter la conviction absolue, et tous les moyens de défense du droit pénal sont admis, y compris maintenant la Charte des droits.

L'enquête sur les prix qui a eu lieu sur les journaux du Canada montre bien le caractère illusoire de notre loi sur la concurrence. Il est très difficile de recueillir suffisamment d'éléments pour satisfaire à la norme pénale en matière de preuve, et c'est la raison la plus souvent invoquée par le directeur des enquêtes sur les coalitions pour interrompre des enquêtes. Les tribunaux disent que la preuve doit être solide pour les convaincre d'agir et de condamner. Comme le disait M. Moore dans son ouvrage *How Much Price Competition?*: il est probable que «la bataille est perdue avant que l'accusation n'ait fini de plaider».

[Français]

C'est pour pallier ces importantes lacunes que nous avons proposé la motion n° 4 qui permettrait au Gouverneur en conseil, après consultation du gouvernement de chaque province, par règlement, et je cite:

«empêcher qu'une entreprise de camionnage extra-provinciale puisse pratiquer des prix déloyaux;»

J'espère donc que mes collègues de la Chambre des communes pourront accepter cette motion qui, à mon avis, est essentielle, afin de renforcer la législation C-19 et aussi la Loi sur la concurrence au Canada.

[Traduction]

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Madame la Présidente, je sais que nous avons fixé à 10 heures la fin du débat, mais j'aimerais dire que s'il est une chose sur laquelle nous sommes nombreux à être d'accord avec le député de Papineau (M. Ouellet), c'est au sujet de ses observations concernant l'affaire criminelle mettant en cause la raffinerie de sucre qui a enfreint la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Cependant, depuis 1984, le gouvernement a modifié cette loi en prévoyant un critère applicable aux affaires civiles soit celui de la prépondérance des probabilités. Par conséquent, le nombre des inculpations et des condamnations pour ce genre d'infraction vont se multiplier. En outre, tout comme le projet de loi sur la concurrence, la Loi nationale sur les transports prévoit des mécanismes d'enquête. Par conséquent, j'estime qu'il y a bien des façons de répondre aux besoins.

Quand aux commentaires que le député a formulés au sujet des prix, une étude récente effectuée pour le compte de Transport Canada par un cabinet d'experts-conseils qui est une succursale d'une compagnie de camionnage de l'Alberta et qui poursuit ses activités aussi bien au Canada qu'aux États-Unis indique que les transporteurs canadiens ont des coûts d'environ 10 p. 100 moindres que leurs concurrents américains. Voilà certes de bonnes nouvelles pour nous.

• (2150)

La présidente suppléante (Mme Champagne): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

La présidente suppléante (Mme Champagne): Le vote porte sur la motion n° 4 inscrite au nom du député de Papineau (M. Ouellet). Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.