

Pour nous, bien entendu, il s'agit de savoir comment nous allons réagir aux modifications que les États-Unis ont apportées. Quelle position devons-nous adopter, étant donné la diversité des conférences, et que de très importantes ont vu le jour récemment, qui regroupent les navires desservant l'Amérique du Nord? Ce qui est prévu dans le projet de loi C-21, en ce qui concerne certaines des dispositions que j'ai examinées, c'est une disposition sur les contrats d'exclusivité. C'est là un élément fondamental du système de conférences par lequel les expéditeurs contractent un engagement auprès d'un transporteur en particulier. Les expéditeurs s'engagent à faire transporter toutes leurs marchandises par un même transporteur en échange de taux particuliers. Le contrat d'exclusivité reflète les arrangements qu'ils ont conclus. Cette formule assure au transporteur un certain volume de fret à transporter. Il s'agit d'un élément très important pour un transporteur.

Or le projet de loi C-21 permettra à un expéditeur de confier à un autre transporteur une partie du fret faisant l'objet du contrat d'exclusivité. Cela permettra bien sûr de monter les membres de la conférence contre des indépendants qui peuvent vouloir entrer dans cette activité pour en tirer des profits, même si ce qu'ils font à court terme risque d'être ruineux pour eux et pour les autres à long terme.

Le projet de loi comporte également des dispositions permettant de prendre des mesures distinctes, et cela reflète bien sûr la loi américaine; ces dispositions permettent de prendre une mesure distincte obligatoire dans un très bref délai, et c'est là un autre élément contestable du projet de loi C-21. Le délai qu'un expéditeur doit donner avant que cette mesure ne prenne effet est l'un des points sur lesquels le projet de loi a été modifié au comité grâce aux audiences et aux examens attentifs que nous avons effectués.

Un troisième élément du projet de loi C-21, le contrat d'exclusivité limitée, reçoit un traitement nouveau. La loi américaine prévoit que ces arrangements spéciaux entre expéditeurs et transporteurs seront déposés confidentiellement et que seuls les termes essentiels en seront rendus publics de sorte que les autres sachent ce qui se passe et quels sont les meilleurs arrangements qu'un gros expéditeur peut obtenir. Le projet de loi C-21 prévoit au contraire la confidentialité des contrats d'exclusivité limitée. Les autres ne sauront pas quels sont exactement les conditions qu'un gros expéditeur aura réussi à obtenir en concluant un de ces contrats d'exclusivité limitée.

Je l'ai déjà dit et d'autres l'ont fait remarquer, des amendements ont été apportés au projet de loi en comité. L'un des plus importants, et le gouvernement reconnaissait ainsi les inquiétudes que l'industrie exprimait à propos des conséquences de la mesure législative, a été de supprimer une disposition qui aurait permis de prendre une mesure distincte dans le cas de contrats d'exclusivité limitée. Les nouveaux contrats ne seront pas exposés à cette autre infraction au principe des conférences, mais on pourra encore conclure des contrats d'exclusivité limitée et la confidentialité en sera également maintenue, comme je le ferai remarquer dans un instant.

Le délai de préavis des mesures distinctes a été porté à 30 jours, ce qui constitue une amélioration par rapport aux dix jours prévus à l'origine. Au nombre des deux ou trois changements plus ou moins importants que propose le projet de loi figure une amende de 5 000 \$ par jour pour les contraventions,

ce qui constitue une augmentation considérable par rapport à l'ancienne loi. Le comité a accepté de réduire ce montant à 1 000 \$ par jour.

● (1340)

On a également renoncé à faire figurer dans le projet de loi une disposition en vertu de laquelle, une fois adoptée, la loi ne serait plus en vigueur après un certain temps. Je tiens cela pour très raisonnable. Une fois adoptée, la loi devrait être maintenue en vigueur jusqu'à ce qu'il soit établi qu'elle n'est plus pertinente et qu'il y a lieu de la reconsidérer. Évidemment, cela peut se faire. Cependant, le projet de loi ne devrait pas comporter une clause de caducité qui entraînerait sa disparition dans cinq ans, ce qui ne ferait qu'ajouter à la tâche de la prochaine législature. Je tiens donc cette modification pour utile.

L'un des amendements que j'avais proposé au comité et qui n'a pas été accepté visait l'article 12 du projet de loi et demandait que les contrats d'exclusivité limitée, dans leurs dispositions essentielles, soient accessibles au public, comme l'exige la loi américaine actuelle. Je regrette vivement que cet amendement n'ait pas été accepté. Divers groupes d'intérêts l'avaient pourtant réclamé lorsqu'ils ont comparu devant le comité. C'est sur la décision d'en maintenir le caractère confidentiel au Canada que je fonde mon opposition et le conseil que je donne à mes collègues de se prononcer contre le projet de loi dans la forme où celui-ci nous est revenu du comité.

J'ai également proposé un amendement à l'article 21 du projet de loi. Cet amendement résulte directement des travaux du comité du transport maritime en 1982 mais procède d'une vision différente de celle du gouvernement dans le domaine du transport en général selon laquelle le gouvernement doit laisser les forces du marché jouer librement sans intervenir. À mon avis, nous aurions plutôt besoin d'une saine réglementation et, puisque les négociations entre les expéditeurs et les conférences ne se poursuivent pas toujours comme elles le devraient, il faudrait obliger les transporteurs à négocier de bonne foi avec les associations d'expéditeurs, comme le fait la loi américaine. C'est là l'une des obligations que je souhaitais voir inclure dans le projet de loi. Les représentants de la majorité ministérielle au sein du comité ont refusé de l'accepter.

Deux ou trois spécialistes qui ont comparu devant le comité au début de ses délibérations ont rendu l'examen du projet de loi C-21 particulièrement intéressant. Le premier, un Canadien, fut le professeur Gunnar Sletmo, de l'École des hautes études commerciales de Montréal. Ainsi qu'il nous l'a rappelé lui-même, le professeur Sletmo a dirigé l'équipe de travail qui a examiné le transport en eaux profondes il y a plusieurs années. Il connaît intimement les gens qui, au Canada, oeuvrent au sein de l'industrie du transport sur une grande échelle. Il sait très bien quelles sont leurs inquiétudes à propos des transporteurs. Il a adopté à l'égard du projet de loi une position bien différente de celle du conseil des expéditeurs. Dans le mémoire qu'il a présenté au comité, il examine les antécédents des conférences et exprime son inquiétude à propos de ce que le projet de loi C-21 pourrait accomplir. Il a déclaré ce qui suit:

Comme l'espace cargo, habituellement sous la forme de conteneurs, est un produit courant, il faut un mécanisme pour permettre aux grandes compagnies de transport maritime de s'entendre sur les taux. Sinon, il en résultera une mêlée