

Sur l'article 20—*Rapport annuel au gouverneur en conseil.*

**M. Andras:** Monsieur le président, à ce stade-ci, je voudrais proposer un amendement, qui aura pour effet d'introduire un nouvel article 20 et le numérotage des articles suivants devra être modifié en conséquence. J'espère que l'explication que j'en donnerai rendra l'amendement acceptable aux députés et qu'ils appuieront cet amendement.

Le bill dont nous sommes saisis définit une politique nationale des transports. Elle repose sur un postulat indispensable à la réussite de cette politique: la concurrence réelle des divers moyens de transport, en vue d'un système de transport économique, adéquat et efficace, faisant le meilleur usage possible de tous les moyens de transport du Canada.

De nombreuses représentations ont été faites concernant le bill n° C-231 et, à mon avis, le comité permanent des transports et communications s'est très bien acquitté de sa tâche. Le comité a, certes, entendu de nombreuses suggestions et sanctionné bien des amendements faisant ainsi du projet de loi une mesure législative plus efficace. Mais il y a un aspect très important des transports dont le projet de loi devrait, à mon sens, traiter plus amplement; il s'agit du pouvoir d'un moyen de transport de pénétrer dans un autre domaine des transports et, pour ainsi dire, d'acheter et de contrôler la concurrence.

Un des principes les plus importants contenus dans le bill n° C-231 est le suivant: toute concurrence dans le domaine des transports devrait profiter aux Canadiens. Le jeu de la concurrence produit certes des méthodes nouvelles et meilleures pour le transport des marchandises. Il pousse à trouver de nouveaux moyens pour réduire les prix de revient et exerce une forte pression sur les tarifs-marchandises qu'il empêche de monter. Nous avons devant nous un projet de loi qui établira un nouveau mode de croissance et de développement pour tous les moyens de transport sous la juridiction fédérale et j'estime que si le projet de loi ne protège pas la concurrence, il n'atteindra pas son objectif qui est de l'établir dans le domaine des transports.

Je reconnais que dans certaines circonstances, la propriété conjointe de divers moyens de transport se faisant normalement concurrence peut servir l'intérêt public. Par exemple, l'utilisation de camions par les chemins de fer dans certaines circonstances, non seulement dans les grands centres pour le ramassage et la livraison, mais sur les grandes routes reliant deux villes, peut certainement constituer une intégration utile des services. Je crois aussi que nous devrions habiliter la nouvelle Commission canadienne des trans-

ports à examiner les différentes façons dont une entreprise de transport peut obtenir un intérêt prépondérant dans une entreprise concurrentielle. Il me semble que dans l'intérêt public, la Commission devrait pouvoir restreindre toute pratique ou politique par laquelle une entreprise profiterait de sa puissance économique pour contrôler et réglementer, en quelque sorte, les entreprises rivales.

Dans les provinces atlantiques comme dans l'Ouest du pays, ce genre de monopole d'un moyen de transport a sans doute plus d'importance pour le public que dans les provinces centrales. L'immense réseau de voies fluviales et de services de transport du centre du Canada est inexistant dans les Maritimes ou dans l'Ouest, où les compagnies de camionnage ne sont pas assez nombreuses pour faire concurrence aux chemins de fer.

Je ne crois pas qu'on puisse s'occuper de la mainmise d'un mode de transport sur un autre en essayant de retourner en arrière. Je ne voudrais pas bouleverser la structure actuelle des services en proposant qu'un mode quelconque de transport soit contraint de renoncer à la direction de services légitimement acquis jusqu'ici. Nous devrions peut-être accepter le *statu quo* pour le moment, en envisageant l'avenir et ou faisant des projets en ce sens. Nous devrions surtout nous assurer qu'aucune initiative soudaine n'est prise sans l'autorité de la Commission canadienne des transports, qui changerait radicalement la composition de l'industrie des transports au Canada, un mode de transport décidant de sa propre initiative dans quelle mesure il pourrait acquérir un concurrent. A mon avis, une forme de transport devrait peut-être pouvoir tenter des expériences et exploiter des services relevant d'un autre mode de transport; toutefois, ce ne serait pas dans l'intérêt public si des initiatives étaient permises dans le domaine des transports, qui nuiraient gravement à la concurrence entre les divers modes.

En conséquence, je propose:

Que le bill C-231 soit modifié

a) en insérant, à la page 13, immédiatement après l'article 19 du bill, tel qu'il est réimprimé, ce qui suit:

Avis d'acquisition proposée.

«20. (1) Une compagnie de chemin de fer, une compagnie de pipe-line pour denrées, une compagnie de transport par eau, ou une personne qui exploite une entreprise de transport par véhicule à moteur ou un transporteur par air, relevant de la compétence législative du Parlement du Canada, qui se propose d'acquérir, directement ou indirectement, un intérêt, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement, dans les affaires ou l'entreprise de toute personne qui fait principalement des affaires de transport, que ces affaires ou cette entreprise soient ou non assujetties à la juridiction du Parlement, doit donner avis de l'acquisition proposée à la Commission.