

Conférences maritimes—Loi

En effet, le gouvernement aura cette fois choisi d'écouter les revendications et les suggestions des divers intervenants qui ont témoigné devant le Comité parlementaire. Je dois dire que si le gouvernement avait été aussi attentif au sujet des représentations qu'il a reçues pour les projets de loi C-19 et C-18, deux lois qui concernent le ministère des Transports et qui malheureusement n'ont pas été écoutées par le gouvernement, nous aurions, nous de l'opposition, voté probablement en faveur de C-19 et de C-18, mais nous n'avons pu le faire parce que nous avons senti que le gouvernement était tout à fait implacable dans ses désirs d'aller de l'avant sans amendement dans le domaine de la déréglementation du transport, en particulier du transport par camionnage au Canada et de la déréglementation du transport aérien également dans le projet de loi C-18.

Or, cette fois, au sujet de C-21, la consultation n'aura pas été une simple façade, elle aura été réelle. Le gouvernement a non seulement écouté les suggestions des témoins qui ont comparu devant le Comité parlementaire, mais a également écouté les suggestions qui furent faites par l'Opposition officielle.

Il aura agi de façon responsable en amendant le projet de loi pour justement tenir compte de ces suggestions et de ces critiques.

[Traduction]

En fin de compte, nous aurons vu s'imposer dans nos travaux, au delà de la simple partisanerie, la bonne foi, le bon sens et la responsabilité. On le doit à tous les membres du comité et notamment à l'excellent travail du secrétaire parlementaire. Je voudrais lui rendre hommage à cette occasion parce qu'il a participé très activement aux travaux du comité. Grâce à ses efforts, son ministre et son gouvernement ont été saisis des opinions exprimées non seulement par les députés de l'opposition mais aussi par tous les membres du comité. Certains ministériels avaient également des opinions et des impressions à exprimer au sujet de cette mesure législative.

En conclusion, j'estime que le projet de loi qui est soumis à la Chambre a été amélioré et qu'il est valable.

[Français]

Je n'hésite donc pas, monsieur le Président, à affirmer qu'il s'agit d'un projet de loi que nous, de l'Opposition officielle, allons appuyer.

[Traduction]

M. Ernie Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le Président, à titre de représentant du Nouveau parti démocratique au comité législatif qui a étudié le projet de loi C-21, je suis heureux que l'occasion me soit donnée de commenter le projet de loi à l'étude et le travail du comité. Je souscris aux commentaires que d'autres ont exprimés au sujet de l'esprit de collaboration des membres du comité et du rôle joué auprès du Cabinet par le secrétaire parlementaire pour ce qui est de faire valoir les modifications proposées au projet de loi.

Je dois dire que je continue de m'inquiéter des répercussions pratiques qu'aura le projet de loi C-21 au cours des quelques prochaines années. Pour exposer certaines de mes inquiétudes, je voudrais prendre un peu plus de temps que mes collègues du comité pour examiner la question.

Cette version de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes fait partie, bien entendu, d'une série de projets de loi

visant à soustraire à l'application de la Loi les activités de conférences assujetties à des ententes entre transporteurs maritimes qui vendent des services à des importateurs ou des exportateurs. Grâce à ces conférences, les transporteurs ont pu s'entendre sur des conditions et des taux qui s'appliquent à leurs services et les ont soustraits progressivement, à chaque reformulation, à l'application de la Loi sur la concurrence du Canada.

La nécessité de promulguer à nouveau la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes a créé l'occasion que le gouvernement a saisie en proposant le projet de loi C-21. En 1982, le comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports a examiné cette question et son rapport au ministre était généralement favorable à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes de 1979.

● (1330)

Il est réaliste de reconnaître que la loi américaine a changé quelque peu la situation en 1984. Bien entendu, divers autres facteurs, dont une baisse du trafic et une surabondance des navires jouent également un rôle à cet égard à l'heure actuelle. Il est ainsi très difficile pour les entreprises concernées de réaliser des profits. On ne sait au juste si on doit blâmer la législation américaine pour les faillites des compagnies américaines ou imputer ces faillites à la situation que vit ce secteur. Il convient de remarquer, cependant, que le projet de loi canadien a découlé non seulement d'une modification à la loi américaine, mais également d'une surabondance de navires ou d'une concurrence que l'on pourrait facilement qualifier d'excessive entre les diverses compagnies de navigation. Les transporteurs qui ne faisaient pas partie des conférences offraient beaucoup de services, et les taux étaient à la baisse. C'est cette conjoncture économique qu'il faut garder à l'esprit lorsqu'on examine le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui.

La loi américaine comporte plusieurs points importants, et je voudrais m'attarder sur quelques-uns d'entre eux. Tout d'abord, il y a la disposition permettant aux expéditeurs d'agir de façon indépendante au sein des conférences; on accordait donc une liberté d'action au sujet des tarifs, assujettie à un préavis de dix jours. Ainsi, si un expéditeur désirait conclure un accord avec un transporteur membre d'une conférence et négocier des tarifs plus bas que ceux établis par la conférence, la loi lui permettait de le faire. Cette liberté d'action a été le premier élément perturbateur que la loi américaine a introduit dans le fonctionnement des conférences maritimes.

Ce secteur a également été perturbé par la disposition de la loi américaine relative aux contrats de service, disposition qui permettait à un expéditeur, en général, un gros expéditeur, de s'entendre sur des conditions spéciales avec un transporteur membre d'une conférence. La loi prévoyait que non pas les contrats eux-mêmes, mais leurs principales conditions devaient être publiées et transmises aux autres entreprises souhaitant offrir les mêmes conditions avantageuses. Une troisième disposition rejetait les tarifs intermodaux, c'est-à-dire non seulement le transport transocéanique, mais également le transport terrestre, ferroviaire ou par camion. On a refusé cette possibilité aux transporteurs.