

[Text]

environments. Now we start saying what is efficient? That 2% is not a large margin of Canadian operators.

**Mr. Duguay:** I am making a bunch of assumptions—that if you play in a bigger market, those two numbers would head closer together. Would that be correct?

**Mr. A. Harris:** I do not know.

**Mr. Yackel:** I think the trend has been that the Canadian, while it has remained fairly constant, somewhere around 97% or 98% as an operating ratio, the American operating ratios, because of the pricing structure that has been going on within the U.S. and also on international traffic where they have access to the Canadian market, are in fact increasing. They are still well below ours, but some of the major companies are now. . . You know, there was a recent one that fired the president; the operating ratio came in at 94.5% and the president and some of his executive staff had to go. So there is that type of thing. That has happened primarily because of the discounting I referred to earlier, where discounts on some American traffic now is 63% of the published rate. I ask: What Canadian carrier today could survive at 63% of the quoted or published rate? I do not think one could.

**Mr. Duguay:** Can I ask you for an opinion? One of the things we members of the government side rarely have to live with is the fact that a decision is placed before us and we must decide and live with the consequences of our decision.

One of the things I see very clearly in this debate is that we did have the status quo; that was an option some time ago. Deregulation changes the status quo a little bit, both for us and for the Americans. Now would you care to speculate as to what in your mind would have been the future of the Manitoba transport industry without deregulation and with deregulation, without free trade and with free trade?

I think that is the key question, because you had one path and it is not there any more. Now you have a different path, and an option on free trade to create still another path. We are trying to put the case before people that what was on is no longer on the table and that we think this is the best choice that could be made under the circumstances. We want to hear from your industry, as we want to hear from a lot of other industries, what would have happened to you if we had left it alone.

**Mr. A. Harris:** Well, let us have a look at that first. What would have happened if it was left alone? We still had an opportunity, remember, to obtain operating authority in the United States, as Americans had the opportunity to obtain operating authority here. One advantage to that was the ability to consider the public convenience and need. In other words, was the public being served properly by granting that additional authority? Would the public continue to be served? Could that lane be operated viably by a carrier to ensure that

[Translation]

s'établit en moyenne à environ 90 p. 100. Maintenant, il faut se demander ce qui constitue de l'efficacité. Ces 2 p. 100 ne sont pas une grande marge d'exploitants canadiens.

**M. Duguay:** Je pose un grand nombre d'hypothèses—qu'en fonctionnant dans un marché plus considérable, ces deux chiffres se rapprocheraient. Est-ce exact?

**M. A. Harris:** Je ne sais pas.

**M. Yackel:** Je crois que la tendance est la suivante. Le rapport canadien est demeuré assez constant, aux environs de 97 ou de 98 p. 100, tandis que les rapports d'exploitation américains, en raison de la structure de prix aux États-Unis et également pour le trafic international où les Américains ont accès au marché canadien, sont en fait en augmentation. Ils restent toujours inférieurs aux nôtres, mais certaines des grandes sociétés. . . Dernièrement, une de ces sociétés a congédié le président; le rapport d'exploitation était de 94,5 p. 100, et le président et une partie de la direction ont été congédiés. Ce genre de chose se produit, surtout en raison des escomptes dont j'ai déjà parlé, qui atteignent parfois aux États-Unis 63 p. 100 du taux publié. Quel transporteur canadien pourrait aujourd'hui survivre à 63 p. 100 du tarif publié? Je ne crois pas que cela soit possible.

**M. Duguay:** Est-ce que je peux vous demander une opinion? Une chose qui nous arrive rarement à nous, les députés du côté gouvernemental, c'est qu'une décision nous soit soumise et que nous devions prendre une décision et en accepter les conséquences.

Une des choses que je vois clairement dans ce débat, c'est que nous avons effectivement le statu quo; c'était une option possible il y a un certain temps. La déréglementation modifie quelque peu le statu quo, tant pour nous que pour les Américains. Selon vous—et c'est une hypothèse que je vous demande—quel aurait été l'avenir de l'industrie manitobaine du transport avec et sans la déréglementation, avec et sans le libre-échange?

Je crois que c'est là la question clé, car la voie que nous suivions ne nous est plus ouverte. Nous avons maintenant une voie différente, et l'option du libre-échange pourrait en créer encore une autre. Nous essayons de faire comprendre aux gens que la situation d'autrefois n'est plus sur la table et que, selon nous, c'est là le meilleur choix possible, vu les circonstances. Nous aimerions que votre industrie, et beaucoup d'autres, nous disent ce qui vous serait arrivé si nous avions maintenu le statu quo.

**M. A. Harris:** Eh bien, examinons d'abord cela. Qu'est-ce qui serait arrivé dans le cas du statu quo? Il nous était toujours possible, ne l'oublions pas, d'obtenir des permis d'exploitation aux États-Unis, tout comme les Américains avaient la possibilité d'en obtenir ici. Cela permettait notamment de tenir compte de la commodité et des besoins du public. En d'autres termes, est-ce que l'octroi d'un permis supplémentaire était dans l'intérêt du public? Est-ce que le public serait toujours desservi? Tel itinéraire pouvait-il être exploité de façon viable par un