

[Text]

major cities are located close to the border for them, they could technically operate out of the U.S. base, service the majority of the traffic for most Canadians, and never really establish themselves in Canada. This has been their practice in the past. They have made entry, but they have only made it in major centres.

• 1145

Mr. Axworthy: Under that circumstance, are there any Canadian companies big enough to take on these trucking giants in the United States? We are told that is the way the thing is supposed to work.

Mr. Yackel: you would have to look at the acquisitions that have been made by certain Canadian companies, which, during the last year or year and a half, have been trying to locate themselves a market niche. If we listen to the presidents of the three major carriers in Canada, these companies have revenues of about \$400 million combined. Those are among the largest three. The two largest carriers in the U.S. have revenues in excess of \$3 billion a year. So that will give you some perspective as to whether or not you could take them on financially.

Mr. Axworthy: So it is a question of the elephant once again rolling over on the smaller chickens.

Mr. Yackel: That is how we perceive it, sir.

Mr. Duguay: In Manitoba, when we talk about trucking, we have the city of Winnipeg and then a number of smaller rural and northern communities. This has led to an incredible amount of regulation to control the small trucking industry in Manitoba. Would Manitoba be typical in terms of the United States market? Do we have more regulations here to protect the small trucker, or less than the Americans have?

Mr. Yackel: I cannot tell you whether there is more or less, province versus state. However, I can tell you that 42 out of the 48 United States still regulate their intrastate traffic, in a way similar to the Canadian situation. Except for the province of Alberta, which has virtually been deregulated since day one, Canadian transport boards still regulate traffic within provinces.

Mr. Duguay: I am told that nine of the fifteen biggest truckers in Canada are located in Winnipeg. I have always been interested in knowing why that would happen. I want to ask you a question about these big trucking firms. How much of their business is done north-south? How much do they move into the United States? I was getting at the question about this greater presence of American truckers in Manitoba. You have said, Mr. Harris, that there is indeed a greater presence. Has there also been in the recent past more presence by Canadian truckers in the

[Translation]

frontière, ces transporteurs pourraient théoriquement fonctionner à partir de leur siège social aux États-Unis et fournir la plus grande partie des services de transport pour la plupart des Canadiens sans jamais s'établir vraiment au Canada. Telle a été leur pratique dans le passé. Ces sociétés se sont établies ici, mais seulement dans les grandes villes.

M. Axworthy: En l'occurrence, y a-t-il des sociétés canadiennes qui soient suffisamment grosses pour faire l'acquisition de ces géants du camionnage aux États-Unis? On nous dit que c'est ainsi que les choses devraient se passer.

M. Yackel: Il vous faudrait étudier les acquisitions qui ont été faites par certaines sociétés canadiennes qui, au cours des 18 derniers mois, ont tenté de se dénicher un créneau du marché. S'il faut en croire les présidents des trois grandes sociétés de camionnage du Canada, ces entreprises ont des recettes d'environ 400 millions de dollars globalement. Ce sont parmi les trois plus importantes. Les deux plus importants transporteurs des États-Unis ont des recettes qui dépassent 3 milliards de dollars par année. Cela vous donne une idée de la possibilité que nous puissions les acquérir financièrement.

M. Axworthy: C'est donc, encore une fois, le cas de l'éléphant qui écrase les bestioles.

M. Yackel: C'est ainsi que nous voyons la situation, monsieur.

M. Duguay: Au Manitoba, lorsque nous parlons de camionnage, nous avons la ville de Winnipeg, puis diverses petites collectivités rurales et du Nord. Cela a donné lieu à une quantité incroyable de règlements pour le contrôle de la petite industrie du camionnage du Manitoba. Le Manitoba serait-il dans une situation caractéristique par rapport au marché américain? Pour la protection du petit camionneur, avons-nous ici moins ou plus de règlements que les Américains?

M. Yackel: Je ne sais pas s'il y en a plus ou s'il y en a moins lorsqu'on compare les provinces avec les États. Je puis vous dire toutefois que 42 des 48 États continuent de réglementer leur trafic inter-États, un peu à la manière de ce qui se passe au Canada. Sauf pour ce qui est de l'Alberta, où la déréglementation est à peu près complète depuis le début, les offices du transport du Canada continuent de réglementer le trafic à l'intérieur de chaque province.

M. Duguay: On me dit que neuf des quinze plus importantes entreprises de camionnage au Canada sont situées à Winnipeg. Je me suis toujours demandé pourquoi il en était ainsi. J'aimerais vous poser une question au sujet de ces grandes entreprises de camionnage. Quelle est la proportion de leur activité qui se fait selon l'axe nord-sud? Quelle est la valeur de ce qu'elles transportent aux États-Unis? J'en arrivais à cette question sur la présence accrue des camionneurs américains au Manitoba. Vous avez dit, monsieur Harris,