

[Texte]

there would be a major impact upon those kinds of programs. Is that a fair conclusion to make?

Mr. Yackel: That is a fair conclusion, and I guess it goes beyond just the fact that there are tax implications in favour of the U.S.-based carriers.

As you indicated, you have the cost of rolling stock, and as we pointed out in the brief, they are able to write off their rolling stock in at least half the time that we are, through tax provisions in their country versus ours. Initially you have the cheaper costs of buying that equipment, as well as maintaining it in respect to tires and brakes, as well as operating it in respect to the costs of fuel.

Mr. Axworthy: Yes. I want to go back to another point I thought was interesting in your presentation. You said the trucking industry now represents about \$6.5 billion worth of revenue on a national basis, and that the three or four largest U.S. trucking companies supersede that even under their present operation?

Mr. A. Harris: Oh, yes.

Mr. Axworthy: So that would give them the market power basically to take over our industry. As someone who has had a past connection with transportation, I recall the fights we had at that time in dealing with the entry of American trucking companies into Canada, and the market dominance they were establishing.

Mr. A. Harris: Well since your time, Mr. Axworthy, we have seen a greater presence of U.S. companies in Canada. We do have some concern about this domination. They do have the financial abilities to provide ultra competition, shall we say, or even less-than-cost competition. The anticipated results of that could well be destruction of the Canadian industry—

Mr. Axworthy: So under this agreement where they have right-of-establishment with no performance requirements, they can come in, either take over a Canadian company or establish here, undercut your cost, put you out of business, and then have a monopoly in effect?

Mr. A. Harris: Yes.

Mr. Yackel: Yes. What would technically happen, as we perceive it, is they could come in and because of the size of the market offer substantial price reductions to the point of being called predatory pricing. We are aware of situations in certain lanes where American carriers who have access have reductions in the vicinity of 63% that are available to them. The point we try to make is because

[Traduction]

diminution des impôts, diminution des programmes, diminution des normes. Il y aurait donc un effet important sur les programmes de ce genre. Est-ce là une conclusion exacte?

M. Yackel: C'est une conclusion exacte, et ce n'est pas seulement qu'il y a des incidences fiscales qui favorisent les transporteurs ayant leur siège aux États-Unis.

Comme vous l'avez dit, il y a le coût du matériel roulant et, comme nous l'avons signalé dans le mémoire, ils peuvent amortir le coût de leur matériel roulant dans la moitié, au moins, du temps qu'il nous faut pour le faire, grâce aux dispositions fiscales de leur pays, par opposition aux nôtres. Au départ, il y a le coût d'achat moindre de ce matériel, le coût d'entretien des pneus et des freins et les frais d'exploitation sous la forme du coût du carburant.

M. Axworthy: Oui. J'aimerais revenir à une autre idée que j'ai trouvée intéressante dans votre exposé. Vous avez dit que l'industrie du camionnage représente actuellement environ 6.5 milliards de dollars de recettes à l'échelle nationale et que les trois ou quatre sociétés de camionnage les plus importantes des États-Unis dépassent déjà ce montant dans le régime d'exploitation actuelle?

M. A. Harris: Oui, tout à fait.

M. Axworthy: Ces sociétés auraient donc, sur le marché, le pouvoir de base qui leur permettrait d'acquérir notre industrie. M'étant moi-même occupé de transport dans le passé, je me souviens des combats que nous avons dû livrer alors pour nous occuper de l'entrée au Canada des sociétés de camionnage américaines et de la domination qu'elles étaient en train d'établir sur le marché.

M. A. Harris: Depuis lors, monsieur Axworthy, nous avons constaté une plus grande présence des sociétés des États-Unis au Canada. Cette domination nous inquiète effectivement. Les Américains possèdent le pouvoir financier de nous faire la concurrence à l'excès, puis-je dire, ou même d'exercer cette concurrence à un niveau inférieur au prix coûtant. On pourrait très bien prévoir qu'il en résultera la destruction de l'industrie canadienne. . .

M. Axworthy: En vertu de cet accord qui leur offre le droit de s'établir, sans obligation sur le plan du rendement, ils peuvent entrer chez nous—soit qu'ils acquièrent une société canadienne, soit qu'ils s'établissent ici—fournir leurs services à un prix inférieur à vos prix coûtants, vous acculer à la faillite, puis posséder un monopole de fait?

M. A. Harris: Oui.

M. Yackel: Oui. Ce qui se produirait sur le plan technique, croyons-nous, c'est qu'ils pourraient arriver ici et, à cause de la taille du marché, offrir des réductions de prix importantes, jusqu'à pratiquer une politique de prix abusifs. Nous connaissons des cas où des transporteurs américains bénéficient de réductions de l'ordre de 63 p. 100. Parce que les grandes villes sont situées près de la