

[Text]

How important is this industry in terms of the east-west trade in terms of terminal systems and so on?

Mr. Al Harris (General Manager, Manitoba Trucking Association): There are approximately 10,000 people employed in the industry in Manitoba. There are a large number of head-office based, interprovincial companies in Manitoba. We are blessed because of our location.

The trucking industry contributes more to the economy of Manitoba on a percentage basis than it does in any other province. I am not quite sure of the percentage figure. Unfortunately, I did not bring it with me. Nevertheless, it is a fact that we do contribute more. Therefore, we do have a lot to lose. With regard to the actual revenues in Manitoba—I would have to recheck those figures. I will be pleased to provide that information. But on a global basis, we have total revenues in Canada of approximately \$6.5 billion. I believe the top four carriers in the U.S. surpass that figure quite appreciably. So without trying to explain why, we try to emphasize why there is an opportunity to dominate.

• 1140

Mr. Axworthy: Sure. As I understand your brief, because the lack of reciprocity or equal treatment would be entrenched in this agreement because of the different states of regulation and the enormous market-power size of the U.S. trucking companies, the end result would be that the trucking industry would increasingly be based upon a north-south commitment, and that east-west connections and the location of terminals, head offices, and employment would be shifted as a result. Is that a fair conclusion?

Mr. A. Harris: That is the concern, and it is a reasonable assumption. There is not a particularly great economic reason for east-west movement. It makes more sense to move north-south. If you want North American integration, then that is the way it would go. If we wish to maintain a Canadian domestic market, we have to retain the east-west movement. Otherwise, we can see a large degree of domination, and it would be a natural progression.

Mr. Axworthy: Yes. Perhaps Mr. Yackel and Mr. Harris can explain further the points you made about the different levels of cost that would be encountered. Again as I understand it, because of the different tax structures and gasoline arrangements, social structures, and everything else, it would mean you have a heavier cost input than your American competitors. Therefore, they would have the advantage. So the only way you could compete, putting everything else aside, is if we brought those costs down—reduced taxes, reduced programs, reduced standards—so your costs would be less. Therefore,

[Translation]

personnes le camionnage emploie-t-il? Quelle est l'importance de cette industrie pour ce qui est du commerce est-ouest, du réseau des terminus, et le reste?

M. Al Harris (directeur général, Manitoba Trucking Association): Environ 10,000 personnes travaillent dans notre industrie au Manitoba. Il existe un grand nombre de sociétés interprovinciales dont le siège social est situé au Manitoba. Nous sommes avantagés par notre situation géographique.

L'apport du camionnage à l'économie en pourcentage est plus grand au Manitoba que dans n'importe quelle autre province. Je ne sais pas exactement quel est le chiffre pertinent. Malheureusement, je n'ai pas apporté ce renseignement. C'est pourtant un fait que cet apport est supérieur. Nous avons donc beaucoup à perdre. Pour ce qui est des recettes effectives au Manitoba—il me faudrait vérifier de nouveau ces chiffres-là. Je me ferai un plaisir de vous fournir ce renseignement. Mais, dans l'ensemble, la totalité de nos recettes au Canada est de quelque 6,5 milliards de dollars. Je pense que les quatre grands transporteurs des États-Unis dépassent de beaucoup ce chiffre-là. Sans tenter d'expliquer pourquoi, nous essayons donc de signaler qu'une possibilité de domination existe effectivement.

M. Axworthy: À coup sûr. Si je comprends bien votre exposé, étant donné que le manque de réciprocité ou d'égalité de traitement serait inscrit dans cet accord à cause des différences qui existent dans l'état de réglementation et de l'énormité du marché ouvert aux sociétés de camionnage des États-Unis, le résultat final serait que l'industrie du camionnage se fonderait de plus en plus sur une activité nord-sud et que les liens est-ouest et l'emplacement des terminus, des sièges sociaux et de l'emploi seraient déplacés en conséquence. Est-il juste de conclure de cette manière?

M. A. Harris: C'est bien là notre inquiétude, et c'est là une hypothèse raisonnable. Il n'existe pas de grands motifs économiques particuliers au mouvement est-ouest. Il est plus normal que le mouvement se fasse dans l'axe nord-sud. Si l'on désire l'intégration de l'Amérique du Nord, c'est de cette manière que cela se ferait. Si nous désirons conserver un marché intérieur canadien, il nous faut garder le mouvement est-ouest. Autrement, nous pourrions constater une importante domination, qui constituerait une évolution naturelle.

M. Axworthy: Oui. Peut-être M. Yackel et M. Harris pourraient-ils nous expliquer davantage ce que vous avez dit, messieurs, au sujet des différents niveaux de coûts qu'il faudrait subir. Encore une fois, si je comprends bien ce que vous avez dit, étant donné la différence des structures fiscales et des dispositions relatives à l'essence, des structures sociales et de tout le reste, il s'ensuivrait que vos coûts sont plus élevés que ceux de vos rivaux des États-Unis. Ceux-ci seraient donc avantagés. La seule façon dont vous puissiez faire face à la concurrence, c'est donc, si l'on écarte tout le reste, d'abaisser ces coûts—