

*[Text]*

national market forces are not factors which loom critically in small business decisions in the NWT. Export opportunities do not emerge as a motivating force, as we are still striving to fill our own import requirements.

Both industry and governments in the NWT are actively working toward greater economic self-sufficiency. We think an enlarged private sector is the key to this goal. Because of our fragile and dependent nature, we are more highly sensitive to the financial effects of government policy than are our colleagues in the more developed areas of Canada. We do not enjoy the options and choices open to those operating in the more populated regions of Canada.

While the NWT Chamber of Commerce lauds the federal government in its attempts to rid Canada of its deficit and bring a more fiscally responsible outlook to the management of our budgets and expenditures, and while we appreciate that the introduction of the goods and services tax may bring a more equitable tax regime to the more populated and industrialized areas of Canada, we can find no benefits for the northern business community. Rather, we find the tax to be a potentially negative force for the NWT and specifically a detriment to our aspirations for growth in the private sector. Were we the decision-makers, the GST would not go forward.

The basis of our opposition is in what we see as the negative impact on our ability to achieve and maintain a competitive position in the marketplace. There are two elements which warrant special consideration: the impact—or lack thereof—of our unique transportation systems, and the implementation and administration process to be imposed upon us.

There are a number of examples where the cost of transportation can be greater than the cost of the goods in the NWT. With the exception of the Great Slave Lake area in the southwest and the Inuvik area in the northwest, there is no road or rail access in the Northwest Territories. Most communities and, therefore, businesses are totally dependent on air supply or on annual winter roads or sealift. Given our sparse and dispersed population and our distances from supply centres, freight and personnel transportation are a conspicuously larger cost component for an NWT business than for a comparable firm in Southern Canada.

Most businesses in the more remote regions rely upon an annual resupply by sea or by winter road. Inventory, warehousing and carrying costs are a major and significant component of doing business in the NWT. Businesses frequently incur input costs up to a year and a half prior to realizing

*[Traduction]*

comme étant la force la plus importante qui influence la vitalité de la petite entreprise. Les forces des marchés nationaux et internationaux ne sont pas des facteurs qui pèsent lourd dans les décisions prises par les petites entreprises des Territoires du Nord-Ouest. Les possibilités d'exportation ne sont pas une force motivante étant donné que nous consacrons encore aujourd'hui nos efforts à la simple satisfaction de nos propres besoins en matière d'importation.

Et l'industrie et les gouvernements œuvrent activement aux Territoires du Nord-Ouest à la réalisation d'une plus grande autosuffisance économique. Nous croyons qu'un secteur privé élargi est la clé de la réalisation de cet objectif. Étant donné notre nature fragile et dépendante, nous sommes beaucoup plus sensibles aux effets financiers des politiques gouvernementales que ne le sont nos collègues des régions plus développées du pays. Nous ne bénéficions pas des mêmes possibilités et choix qui s'offrent à ceux qui sont établis dans les régions plus peuplées du pays.

Bien que la Northwest Territories Chamber of Commerce félicite le gouvernement pour ses efforts visant à débarrasser le Canada de son déficit et à gérer de façon plus responsable nos budgets et nos dépenses, et bien que nous comprenions que l'adoption de la taxe sur les produits et services puisse permettre l'instauration d'un régime fiscal plus équitable dans les régions les plus peuplées et les plus industrialisées du pays, nous n'y voyons aucun avantage pour les milieux d'affaires du Nord. Bien au contraire, nous voyons la taxe comme étant une force potentiellement négative pour les Territoires du Nord-Ouest et néfaste quant à nos aspirations en matière de croissance du secteur privé. Si nous étions les décisionnaires du pays, la TPS serait abandonnée.

Si nous nous opposons à cette taxe, c'est que nous croyons qu'elle aura une incidence négative sur notre capacité d'occuper et de maintenir une position concurrentielle sur le marché. Il y a deux éléments qui méritent qu'on s'y penche tout particulièrement: l'incidence de nos systèmes de transport tout à fait uniques et la mise en œuvre et l'administration du processus qui nous sera imposé.

Je pourrais vous citer quantité d'exemples où les coûts de transport sont supérieurs aux coûts des produits eux-mêmes dans les Territoires du Nord-Ouest. À l'exception de la région du Grand lac des Esclaves dans le sud-ouest et de celle d'Inuvik dans le nord-ouest, il n'y a pas d'accès par route ni par chemin de fer dans les Territoires du Nord-Ouest. La plupart des localités et, partant, la plupart des entreprises, dépendent totalement des services aériens et des chemins d'hiver ou encore les livraisons par bateau. Étant donné notre population réduite et dispersée et notre éloignement des centres d'approvisionnement, le fret et le transport de personnel donnent lieu à des dépenses bien plus importantes pour une entreprise des Territoires du Nord-Ouest que pour une société comparable établie dans le sud du pays.

La plupart des sociétés des régions les plus isolées comptent sur un approvisionnement annuel par voie de mer ou par route d'hiver. Les stocks, l'entreposage et les frais fixes sont des facteurs très importants pour l'entrepreneur aux Territoires du Nord-Ouest. Il arrive souvent chez nous qu'une entreprise ait à