

[Text]

reciprocity agreement of that state when issuing a carrier licence that originates from that state to service, say, Manitoba.

Mr. Orlikow: Is it your understanding then that Ontario could do the same thing, or Manitoba; that, for example, for trucking goods moving from Toronto to Thunder Bay, if they are reserved for Ontario trucking companies, or by agreement with other provinces, Ontario could forbid American companies from moving goods from Toronto to Thunder Bay; or in fact, will they have an advantage, which because they have these regulations after the agreement is passed we will not be able to continue it?

Mr. A. Harris: At this time that is correct, Mr. Chairman. Indeed, Ontario does have some control over internal truck movements. However, there are some changes that are under consideration. They follow Bill C-18, Bill C-19, the like provisions to be used internally. As we understand it at this time—I know the Ontario Trucking Association is fighting it tooth and nail—Ontario is looking at pretty well total deregulation intraprovincially. If that does go ahead, as it appears it will, then the situation you have just suggested will not be the case.

The Chairman: I am sorry, Mr. Orlikow, I must now go to Mr. Holtmann.

Mr. Holtmann: A couple of brief questions, sir. Most of the equipment that Canadian trucking corporations have, are they American-built?

Mr. Yackel: Are you saying most?

Mr. Holtmann: Are they? Where is this equipment built that Canadian truckers use? What percentage would be American-built?

Mr. Yackel: I could not even hazard a guess on the percentage of trailers or tractors moving on Canadian roads that are American-built versus Canadian-built. I would say, by virtue of the facilities available in Canada for building trailers versus those in the United States, it is more than 50%. I could not give you an accurate figure, but in my estimation more than 50% of the trailers travelling on Canadian highways are American-made.

Mr. Holtmann: Because of tariffs and duties that presently exist, not only in automobiles but in certain equipment, would it be a fair assessment that an American-built truck bought in Canada is far more expensive than if bought in the United States?

Mr. Yackel: I would have to say yes.

Mr. Holtmann: So clearly if those costs were equalized, which it would be hoped some day free trade would accomplish, then would it clearly not be an advantage to

[Translation]

compte de l'accord de réciprocité de l'État en question lorsque nous émettrons un permis à un transporteur en provenance de cet État pour desservir, par exemple, le Manitoba.

M. Orlikow: Selon vous, alors, l'Ontario ou le Manitoba pourraient faire la même chose; par exemple, le camionnage entre Toronto et Thunder Bay pourrait être réservé aux entreprises ontariennes, ou, par entente avec les autres provinces, l'Ontario pourrait interdire aux entreprises américaines le transport de marchandises entre Toronto et Thunder Bay; ou alors, les États américains jouiront-ils d'un avantage parce qu'ils ont déjà cette réglementation et qu'après la conclusion de l'accord, nous ne pourrions plus le faire?

M. A. Harris: A ce moment-ci, c'est exact, monsieur le président. L'Ontario a effectivement un certain contrôle sur la circulation intérieure des camions. Toutefois, certains changements sont à l'étude. Ils découlent des projets de loi C-18 et C-19, des dispositions semblables pour utilisation interne. Si nous comprenons bien, à l'heure actuelle—et je sais que l'Ontario Trucking Association lutte avec la dernière énergie—l'Ontario entrevoit à peu près la déréglementation totale sur le plan intraprovincial. Si cela se produit, et cela semble vraisemblable, alors la situation dont vous venez de parler n'existera pas.

Le président: Je regrette, monsieur Orlikow, je dois maintenant donner la parole à M. Holtmann.

M. Holtmann: Quelques brèves questions, monsieur. Est-ce que la majorité de l'équipement qu'utilisent les entreprises canadiennes de camionnage est construit aux États-Unis?

M. Yackel: Dites-vous la plupart?

M. Holtmann: Où est construit l'équipement qu'utilisent les camionneurs canadiens? Quel pourcentage est construit aux États-Unis?

M. Yackel: Je n'oserais même pas deviner le pourcentage des remorques ou des tracteurs roulant sur les routes canadiennes construits aux États-Unis plutôt qu'au Canada. Je dirais, compte tenu des usines existant au Canada par rapport à celles des États-Unis, que le pourcentage des remorques dépasse 50 p. 100. Je ne pourrais vous donner un chiffre exact, mais selon moi, plus de 50 p. 100 des remorques utilisées sur les routes canadiennes sont de fabrication américaine.

M. Holtmann: En raison des tarifs et des droits qui existent actuellement, non seulement pour les automobiles, mais pour certains équipements, serait-il juste de dire qu'un camion de fabrication américaine acheté au Canada est beaucoup plus coûteux que s'il était acheté aux États-Unis?

M. Yackel: Je dois dire que oui.

M. Holtmann: Ainsi, manifestement, si le coût était le même, ce qui devrait se produire en raison du libre-échange, n'y aurait-il pas un net avantage pour le