

[Text]

affirm that because if we listen to those who are all for free trade one would think that the only people who talk about sovereignty are the do-gooders, the church people, those who are afraid to compete, those who believe in a small Canada and a few opposition politicians. So to hear you say that is for me just great.

You talk in your brief about the fact that the costs of the U.S. trucking industry are lower than for the Canadian industry and you mention the faster write-off as one aspect. You also mention the fact that because of the way the system works the taxes paid are paid as a result of international movement of merchandise accrued to the home jurisdiction. Those are two factors.

I think I will put another important factor to you and ask you about it. Because we have a separate country, because we have sovereignty, we have programs the Americans do not have. We have a universal medicare plan, which pays for medical costs. We have a universal hospital insurance plan. We have an old age insurance plan. We have an old age pension plan for everybody over 65, which the Americans do not have. The only thing they have is social security, which is like our Canada Pension Plan. We have an unemployment insurance plan far superior to theirs.

• 1200

I do not have the figure here, but those programs cost tens of billions of dollars, and they are paid for by taxes: personal income tax, sometimes premiums, and corporation taxes. I ask you, can you compete, paying higher taxes? And if in order to compete—and that is the whole point of this free trade agreement, with which we supposedly will be able not only to service Canada but to compete on the American market. . . can you compete, paying those taxes? And if you have to compete, will there not be pressure on you and everybody else to cut back on the cost of those programs?

Mr. Yackel: In certain aspects of the transportation industry. . . and I will quote one. A truckload carrier that is basically handling straight load traffic from one shipper to one consignee and that is not highly labour-intensive could probably compete under the guidelines you set out, with of course some backhaul from the U.S. However an LTL, a general freight carrier, that is carrying the majority of the goods today and that is highly labour-intensive in order to load and unload the trailers and put it on trucks and deliver it without using the highway driver, would find it, I am sure, very, very difficult to continue to employ the numbers of people he has and pay the tax structure under the Canadian and Manitoba rules and compete against an American, who has the majority of his costs based in the U.S.

[Translation]

entreprise commerciale affirmer cela, car si nous écoutons ceux qui sont en faveur du libre-échange, nous pourrions penser que les seuls à parler de souveraineté sont les bonnes âmes, ceux qui fréquentent l'église, ceux qui ont peur de la concurrence, ceux qui croient en un petit Canada et quelques politiciens de l'opposition. C'est pourquoi je suis ravi de vous entendre dire cela.

Votre mémoire mentionne le fait que les coûts de l'industrie américaine du camionnage sont plus faibles que ceux de l'industrie canadienne, notamment en raison d'une dépréciation accélérée. Vous dites également que le fonctionnement du système est tel que les impôts provenant du mouvement international des marchandises sont versés au pays d'origine. Ce sont là deux facteurs.

J'aimerais vous interroger sur un autre facteur important. Parce que nous avons un pays distinct, parce que nous avons la souveraineté, nous avons des programmes que les Américains n'ont pas. Nous avons un régime universel d'assurance-maladie qui rembourse les frais médicaux. Nous avons un régime universel d'assurance-hospitalisation. Nous avons un régime de sécurité de la vieillesse. Nous avons un régime de pension de vieillesse pour tous ceux qui ont plus de 65 ans, ce que les Américains n'ont pas. Tout ce qu'ils ont, c'est la sécurité sociale, qui ressemble à notre Régime de pensions du Canada. Notre régime d'assurance-chômage est de beaucoup supérieur au leur.

Je n'ai pas les chiffres ici, mais ces programmes coûtent des dizaines de milliards de dollars, et ils sont payés à même les impôts: l'impôt sur le revenu des particuliers, parfois des primes, et les impôts des sociétés. Est-ce que vous pouvez soutenir la concurrence, étant donné que vous payez des impôts plus élevés? Et si, pour soutenir la concurrence—et c'est là le but de cet accord de libre-échange, qui devrait nous permettre non seulement de desservir le Canada, mais de faire concurrence sur le marché américain. . . pouvez-vous soutenir la concurrence si vous versez des impôts aussi élevés? Et s'il vous faut être compétitifs, est-ce qu'il n'y aura pas des pressions en vue de réduire le coût de ces programmes, pour vous et pour tout le monde?

M. Yackel: Pour certains aspects de l'industrie des transports. . . et voici un exemple. Le transporteur qui transporte des camions complets d'un seul expéditeur à un seul destinataire et qui n'utilise pas beaucoup de main-d'oeuvre pourrait probablement soutenir la concurrence aux conditions dont vous parlez, s'il ramenait évidemment quelque chose des États-Unis. Toutefois, le transporteur général qui transporte de nos jours la plus grande partie des marchandises et qui a besoin de beaucoup de main-d'oeuvre pour charger et décharger les remorques et placer les marchandises dans les camions et les livrer sans utiliser le chauffeur trouverait, j'en suis sûr, très difficile de continuer d'employer le même nombre de gens et de verser les impôts exigibles au Canada et au Manitoba tout en soutenant la concurrence contre un