

[Texte]

full and accurate accounting of content throughout the stages of production and trade.

Again, that is something I agree with quite strongly. But we have received back from Mr. Crosbie, in response to our contacting his office about this, the following indication:

Consequently, the FTA rules of origin are fundamentally different from the tracing system of origin determination found in the Auto Pact. There are good reasons for this. The FTA rules form a system to be applied across the board to all products in the tariff schedule. A tracing system would be both costly and administratively impractical for most traded products.

• 1620

Given that this is the position of the Canadian government in response to the pleas you have made so far with respect to the Free Trade Agreement, why would you think that there would be any hope whatsoever of getting different, more appropriate rules of origin and place with respect to a Mexico-Canada-U.S. agreement?

**Mr. Carter:** It will not be easy to get those types of rules in place. However, referring to Minister Crosbie's response to this all-or-nothing rule, we as an association do not agree with his answer. My boss, Steven Van Houten, was employed by General Motors Canada and routinely supervised an individual who counted exactly what we are asking for in our brief.

**Mr. Langdon:** That has been what has happening in the Auto Pact.

**Mr. Carter:** And it had happened, yes. We view this as a hard nut to crack, but we view it as a possible rhetorical statement by Minister Crosbie. We hope that we can continue to ask him to change his opinion, and provide the evidence that would help him change his opinion to the benefit of doing away with this all-or-nothing rule which, by the way, when we pursued it with lawyers in External Affairs, they have never ever proven to our complete satisfaction that it even indeed exists within the legal text of the Free Trade Agreement.

We believe it is something which the U.S. has employed as a device to make it easier to implement the Free Trade Agreement. We are not totally convinced that our American cousins cannot be persuaded as well that it is really not in their best interests to be doing this. It is certainly not in the Canadian parts-makers' best interest that we have this all-or-nothing rule being employed as if it is part and parcel of the Free Trade Agreement and/or that it is indisputable and not to be challenged. So we will continue to challenge it, sir, and I do think that the way that we have described a three-way counting of origin is the only sensible way for three countries to conduct trade. I think there will be too many cases that will clearly violate the interests of our three countries.

[Traduction]

un calcul global et précis du contenu, au cours de toutes les étapes de la production et des échanges.

Je souscris pleinement à votre point de vue. Nous avons communiqué à ce sujet avec le bureau de M. Crosbie, qui nous a donné la réponse suivante:

Par conséquent, les règles d'origine de l'ALE sont fondamentalement différentes du système de détermination de la source, qui se trouve dans le Pacte de l'automobile. Il y a de bonnes raisons à cela. Les règles de l'ALE constituent un mécanisme devant s'appliquer de façon générale à tous les produits figurant sur la liste tarifaire. Un système servant à déterminer l'origine des produits serait onéreux et d'une application administrative peu pratique pour la plupart des produits commercialisés.

Étant donné que c'est la position qu'a adoptée le gouvernement du Canada face aux instances que vous lui avez présentées au sujet de l'Accord de libre-échange, pourquoi devrait-on espérer obtenir des règles de lieu et d'origine différentes, plus appropriées, dans le cadre d'un accord tripartite entre le Mexique, le Canada et les États-Unis?

**M. Carter:** Il ne sera pas facile d'instaurer ce genre de règles. Cependant, notre association n'est pas d'accord avec la réaction du ministre Crosbie face à cette règle du «tout ou rien». Mon patron, M. Steven Van Houten, a déjà travaillé pour la société General Motors au Canada et il avait sous ses ordres un employé qui effectuait précisément de façon routinière le compte que nous exigeons dans notre mémoire.

**M. Langdon:** C'est ce qui s'est produit avec le Pacte de l'automobile.

**M. Carter:** C'est exact. Ce ne sera pas facile d'obtenir satisfaction, mais nous pensons qu'il s'agissait peut-être d'une déclaration à l'emporte-pièce de la part du ministre Crosbie. Nous allons poursuivre nos efforts en vue de l'inciter à changer d'avis et, pour ce faire, nous allons lui fournir toutes les données susceptibles de le convaincre d'abandonner cette règle du «tout ou rien». Soit dit en passant, lorsque nous avons abordé cette question avec les avocats du ministère des Affaires extérieures, ces derniers n'ont jamais pu nous prouver sans l'ombre d'un doute que cette règle existe bel et bien dans le document juridique de l'Accord de libre-échange.

À notre avis, c'est un moyen dont les États-Unis se sont servis pour faciliter la mise en oeuvre de l'ALE. Nous croyons qu'il n'est pas tout à fait exclu que nous puissions convaincre nos cousins américains que ce mécanisme n'est pas dans leur meilleur intérêt. Chose certaine, le fait que l'on applique cette règle comme si elle faisait partie intégrante de l'Accord de libre-échange, le fait qu'on affirme qu'elle est indiscutable et qu'elle ne saurait être contestée, n'est certainement pas dans le meilleur intérêt des fabricants de pièces d'automobiles du Canada. Par conséquent, nous allons continuer de la contester. En outre, j'estime que la seule façon intelligente de procéder, c'est que les trois pays qui participent aux échanges s'entendent aussi à trois pour déterminer l'origine. Autrement, je pense qu'il y aura trop de cas qui porteront clairement atteinte aux intérêts de nos trois pays.