

[Texte]

So it would seem to me that the rules of origin under the NAFTA are far more consistent with the rules of origin that we've operated on for the last 30 years, and I think that means less change, more predictability and more consistency for Canadian automobile parts producers.

Mr. Reimer: What do you see it doing to jobs in Canada in the auto sector?

Mr. Ferchat: The first problem is that the auto sector is undergoing an incredible restructuring. We see that every day in the newspapers, and all the things we knew were true no longer are true. So I would not want to predict that. However, from what I can see, a number of automobile companies who are using technology, advancing with the latest in terms of design-to-production technologies and software, will probably do very well because the market will be smaller production units and more varieties of cars. Our people will be able to appeal to more market niches than were available before, and the opportunities should be there.

I would go back to the point that you made earlier, Mr. Reimer, that it's very important that Canadians don't feel disadvantaged. In fact, they are tremendously advantaged by this opportunity. We have been advantaged under the automobile trade pacts over the years, and we've done very well under them. If we feel advantaged, if we have a positive psychological bent toward this thing, I think we can come out of it very strongly.

Mr. Reimer: Thank you.

Mr. LeBlanc (Cape Breton Highlands—Canso): One of the concerns that this party and others had about going into the Canada-U.S. Free Trade Agreement, and which remains as we contemplate going into the NAFTA, is the lack of adequate adjustment mechanisms for the Canadian economy as we prepare to open our borders even more broadly through these agreements.

The question about whether or not Canada's adjustment policies are adequate to deal with the additional competition that will take place under the NAFTA is still out there. Bodies such as the Economic Council of Canada have recently reported that one of the real problems with the Canadian economy is that it is not as flexible in terms of adjustment, and that has been one of the reasons behind our slow growth in productivity in recent years.

My question to the chamber is this: do you believe that the framework of adjustment policies in Canada is adequate to meet the challenges of the NAFTA and the FTA? If you don't feel it is adequate, where do you see it being deficient? What aspects of our adjustment policies are deficient and what kinds of changes would you recommend, broadly speaking, to the adjustment policies that we have in place in Canada?

Mr. Reid: Mr. Chairman, I'll make some preliminary comments on this from two points of view: first in terms of public policy, and secondly, what the private sector should be doing itself.

[Traduction]

Il me semble donc que les règles d'origine prévues à l'ALÉNA correspondent beaucoup plus aux règles d'origine que nous suivons depuis 30 ans. Je crois par conséquent que le contexte sera moins changeant, plus prévisible et plus uniforme pour les fabricants de pièces d'automobile du Canada.

M. Reimer: Quel sera selon vous l'effet sur les emplois dans le secteur de l'automobile du Canada?

M. Ferchat: Le premier problème, c'est que le secteur de l'automobile subit une restructuration incroyable. Nous en sommes témoins tous les jours dans les journaux; les vérités antérieures ne tiennent plus. Je ne voudrais donc pas faire de prévisions. D'après ce que je puis voir, toutefois, un certain nombre de constructeurs d'automobiles qui utilisent les techniques et les logiciels de conception et de production les plus avancés s'en tireront probablement très bien parce que le marché exigera des séries de production plus limitées et un plus grand choix de véhicules. Nos gens pourront exploiter plus de créneaux qu'auparavant et les débouchés devraient être là.

J'aimerais revenir au point que vous avez fait valoir plus tôt, monsieur Reimer, en mentionnant qu'il est très important que les Canadiens ne se sentent pas désavantagés. En fait, cette occasion les avantage énormément. Au fil des ans, les accords sur le commerce de l'automobile nous ont avantagés et nous ont permis de progresser. Si nous nous sentons avantagés, si nous penchons favorablement vers cet accord sur le plan psychologique, je crois que nous pourrions très bien nous en tirer.

M. Reimer: Je vous remercie.

M. LeBlanc (Cap-Breton Highlands—Canso): Une des préoccupations qu'avaient notre parti et d'autres intervenants au sujet de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, et qui persiste au moment où nous envisageons de conclure l'ALÉNA, porte sur l'absence de mécanismes d'adaptation adéquats pour l'économie canadienne au moment où nous nous préparons à ouvrir nos frontières encore davantage en vertu de ces accords.

Nous nous demandons toujours si la politique d'adaptation du Canada permettra effectivement d'affronter la concurrence supplémentaire que créera l'ALÉNA. Des organismes comme le Conseil économique du Canada ont déclaré récemment qu'un des problèmes véritables de l'économie canadienne, c'est qu'elle a une capacité d'adaptation limitée, ce qui explique en partie la faible croissance de la productivité ces dernières années.

Ma question à la Chambre est la suivante: croyez-vous que la politique d'adaptation actuelle du Canada suffise pour relever les défis posés par l'ALÉNA et l'ALÉ? Sinon, quelles en sont les lacunes selon vous et quel genre de changements recommanderiez-vous en général d'y apporter?

M. Reid: Monsieur le président, je vais faire quelques observations préliminaires à ce sujet, de deux points de vue. Je parlerai d'abord des politiques publiques et, ensuite, je préciserai ce que le secteur privé lui-même devrait faire.