

[Texte]

very high level of sophistication of the moulded plastic panels that constitute the new Chevy Lumina APV.

We have to move our companies towards the apex of that triangle. As we are moving upward, trying to have our work force better educated and our technology on the shop floor more sophisticated to move us in that direction, the Europeans and the Japanese are moving up. It is absolutely correct to state that there will be some "outliers" or some companies that will drop by the wayside. I am very sympathetic to those companies, because in a few cases I have strong contacts with many of these companies, and I know that through no fault of their own, they have become outliers and have fallen by the wayside. It is very difficult in a market economy to witness that firsthand.

On the other hand, we understand intuitively, since we supply to the big three and the offshore Japanese car companies, that they cut costs on the backs of parts-makers; yet they continue to get a lucrative amount for their vehicles. In very many cases, we are supplying them and living by the rules of trade they are establishing, living by their purchasing decisions, trying to create openings for ourselves, and it is very difficult. You have constituents, I am sure, who express a lot of difficulty with the current situation in the auto sector.

Mr. Langdon: That is certainly true. Are you really saying that the 4,000 workers in 22 plants in Windsor who have lost their jobs as their plants have shut down in this last 8 months are likely to see further opportunities shrink if we get ourselves into a free trade deal with Mexico?

Mr. Carter: When Dian Cohen asked me on *Canada AM* this morning for the long and the short of what would happen if we got into the free trade agreement, I said I was optimistically confident we would maintain our current production. I think I meant to say I was guardedly confident we would maintain our current production. It is one of those things where you try to think on your feet, and the word comes out differently.

We are guardedly confident that we can become tier two and higher producers of auto parts. We do not want to remain tier one producers of automotive parts. I would suggest, although you may correct me if I am wrong, that some of the tier one and higher labour content manufacturers may be the ones who are becoming outliers that much more quickly.

We have a severe re-adjustment problem facing us in Ontario and Canada to make sure those workers go back into the work force and get in with a job opportunity in a tier two company. We have worked as an association with the Ministry of Skills Development to create a traineeship program to try to do just that—create an apprentice program for an auto parts worker so that he can have a certificate and move from company to company as the situation arises.

[Traduction]

le montage de tableaux de bord pour atteindre le niveau très sophistiqué où l'on fabrique des panneaux de plastic moulé, comme ceux qui servent à la construction de la nouvelle Chevy Lumina APV.

Il faut que nous compagnies aspirant à atteindre le faite du triangle et il faut que notre main-d'oeuvre se spécialise de plus en plus et que notre technologie interne s'affine pour suivre les traces des Européens et des Japonais. Le fait est que l'on perdra quelques compagnies en cours de route. Cela me fait beaucoup de peine, car dans certains cas, j'ai des liens étroits avec ces compagnies, et ce n'est jamais agréable de voir ce genre de choses arriver.

D'autre part, parce que nous ravitaillons les trois grosses compagnies américaines et les compagnies japonaises, nous savons qu'elles continuent à vendre cher leurs automobiles mais qu'elles diminuent leurs coûts sur le dos des fabricants de pièces d'automobiles. Très souvent, nous devons les ravitailler et respecter les règles que ces compagnies elles-mêmes ont établies, nous sommes à la merci de leurs décisions en matière d'achat et nous essayons de trouver des débouchés, et ce n'est pas facile. Je suis sûr que parmi vos électeurs, il y en a qui vous ont signalé la situation difficile du secteur automobile.

M. Langdon: C'est certainement le cas. Vous me dites donc que les 4,000 ouvriers qui travaillaient dans les 22 usines de Windsor qui ont fermé leurs portes au cours des huit derniers mois et qui ont donc perdu leur emploi ont encore moins de chance de s'en trouver un autre si nous signons un accord de libre-échange avec le Mexique?

M. Carter: Ce matin, quand Dian Cohen m'a demandé à *Canada AM* de lui résumer les conséquences d'un accord tripartite, je lui ai répondu que j'étais optimiste et que j'espérais que l'on maintiendrait notre production actuelle. Je voulais lui dire que j'étais d'un optimisme prudent à cet égard. Dans le feu de l'action, ce qu'on dit n'est pas toujours ce qu'on voulait dire.

Nous sommes donc d'un optimisme prudent en manifestant notre espoir de produire des pièces automobiles au deuxième et au troisième niveau. Nous ne voulons pas nous cantonner dans la fabrication de pièces automobiles rudimentaires. Rectifiez-moi si vous pensez que je fais erreur, mais je pense que les compagnies qui se spécialisent à ce niveau, celles qui utilisent le plus de main-d'oeuvre seront les premières à disparaître.

Nous avons un problème sérieux de réajustement en Ontario et au Canada si nous voulons réintégrer les ouvriers dans la population active et leur trouver un emploi au deuxième niveau. Notre association a collaboré avec le ministère de la Formation professionnelle de l'Ontario pour mettre au point un programme d'apprentissage dans la construction de pièces automobiles, qui ouvre droit à un certificat et permet à l'ouvrier de changer le cas échéant de compagnie.