

[Text]

Mr. Langdon: —from sales within the Mexican market, but instead on the basis of exports from Mexico, which earn you certain credits. It is the extra push which that gives to exports into the United States, in order to benefit from these credits, something which does not exist in the case of the Canadian system.

Mr. Van de Walle (St. Albert): You made a statement in the document we have before us that Mexico is almost as closely located to major U.S. assembly plants as Canada is. Maybe you can enlighten me. I would have thought that Canada would be—

The Chairman: He is referring to the document you sent us as an interim brief.

Mr. Van de Walle: Maybe my geography is not all that good.

Mr. Carter: There is a map in this larger document. You have to see the full-fledged map of North America to see the very direct arteries of highways that feed from the very northern border of Mexico straight up into the mid-section of the U.S. I think the comparison there is referring to a centre of gravity, say, around Toledo, Ohio, and then a car shipped from Oakville to Toledo, Ohio, or a similar possible median point on the map, versus things shipped from Nuevo Laredo, or a Mexican facility to that same point. In terms of obviously the very good transportation system in the U.S., with regard to highways, it is comparable.

When you get into Mexico City, where you have your native parts manufacturing plants, your heavy truck plants and your older traditional plant—this would be similar to the engine plant 2 in Windsor of Chrysler, which is a very old facility, from here to the Mexican border is obviously a very rigorous transportation corridor, a much more challenging transportation corridor.

Dr. Serra was here this week and I heard him speak at the Albany Club, where he assured all of the businessmen in the room that it is no longer difficult to run from state to state through Mexico on transport trucks. I am not quite so sure that I believe him. He claims he has cleaned up the problem in terms of cartelized transportation and shifting of cargo. There are horror stories that it takes from 30 to 40 days to get from just the coast of Mexico into Mexico City. So obviously we run in a just-in-time delivery system, six hours or better, rule-of-thumb, within that vicinity. That would make that kind of location not the optimal one.

In our report we predict that most of the infrastructure build-up will occur just below the Texas border, along a band around the northern border of Mexico.

Mr. Van de Walle: You cited the example from the northern part of Mexico to Toledo and then going to Canada—the distance. Is that the rule or is that the exception?

Mr. Carter: Do you mean the equivalency in transport?

Mr. Van de Walle: You used that as an example. Is that the rule?

Mr. Carter: I am not sure what you mean by the rule.

[Translation]

M. Langdon: ... Comme des ventes sur le marché mexicain mais plutôt des exportations du Mexique, qui permettent d'obtenir certains crédits. C'est le petit coup de pouce additionnel que cela donne aux exportations vers les États-Unis, et qui donne droit à ces crédits, avantage qui n'existe pas sur le marché canadien.

M. Van de Walle (St-Albert): Dans le document que nous avons en main, vous dites que le Mexique est situé quasiment aussi près des grandes usines d'assemblage américaines que ne l'est le Canada. Vous pouvez peut-être m'éclairer. J'aurais cru que le Canada...

Le président: Il s'agit du document que vous nous avez fait parvenir à titre de mémoire provisoire.

M. Van de Walle: Mes connaissances en géographie sont peut-être faibles.

M. Carter: Vous trouverez une carte dans le plus grand document. Il vous faut avoir en main une carte pleine grandeur de l'Amérique du nord pour voir comment les grands axes routiers conduisent directement de la frontière nord du Mexique jusqu'au milieu des États-Unis. Supposez qu'il y ait un centre de gravité aux environs de Toledo, en Ohio, ou situé à peu près à la même hauteur sur la carte, et imaginez une voiture expédiée d'Oakville vers Toledo plutôt que de Nuevo Laredo ou une autre usine mexicaine à la même hauteur. Etant donné l'excellent réseau routier aux États-Unis, les distances sont comparables.

Mexico, où se trouvent les usines de fabrication de pièces, les usines de fabrication de camions lourds et d'autres usines plus âgées n'est pas défavorisée par rapport à l'usine de moteurs numéro 2 de Chrysler, à Windsor, qui est une installation très ancienne. De cette dernière jusqu'à la frontière mexicaine, il faut emprunter un couloir de transport beaucoup plus ardu.

M. Serra était ici cette semaine et j'ai entendu le discours qu'il a prononcé devant le *Albany Club*; il a dit à tous les hommes d'affaires présents qu'il n'est plus du tout difficile de faire voyager des camions de transport d'un état à l'autre en passant par le Mexique. Je ne suis pas convaincu de le croire absolument. Il prétend avoir réglé le problème des cartels de transport et du transbordement de cargaisons. Certains racontent des histoires d'horreur, notamment qu'il faut de 30 à 40 jours pour se rendre de la côte du Mexique jusqu'à Mexico. Il est manifestement possible d'utiliser le système des flux tendus et d'effectuer le voyage dans cette région en six heures ou moins, en moyenne. Par conséquent, ce genre d'emplacement n'est pas optimal.

Dans notre rapport, nous prédisons que les installations seront construites tout juste en deçà de la frontière du Texas, dans une bande longeant la frontière nord du Mexique.

M. Van de Walle: Vous avez parlé de la distance entre la région nord du Mexique et Toledo puis la distance en partant du Canada... Est-ce la règle ou l'exception?

M. Carter: Vous voulez dire l'équivalence en matière de transport?

M. Van de Walle: C'est l'exemple que vous avez donné. Est-ce la règle?

M. Carter: Je ne sais pas au juste ce que vous entendez par la règle.