

[Text]

have to get to the table to try to negotiate a way that our industry does not continue to be swallowed up and to be left outside of the global orientation that is going on, largely under the command of the large motor vehicle companies themselves.

• 1630

Mr. Fretz: Mr. Van Houten states in the first page of his paper, after the letter, that 80,000 Canadians are directly involved in parts manufacture, which represents \$14 billion annually, 80% of which is exported. That is a very high percentage that is exported. Later in the paper Mr. Van Houten states that it is going to be difficult to maintain that 80%.

Will it be less difficult for us to maintain that where we are involved with a three-way partnership—Canada, the United States, and Mexico? Bring into that equation, if you can, your comments regarding the penetration of Volkswagen from Mexico into South America. It seems to me that would tie into it. Could you respond to that question and statement?

Mr. Carter: I will leave the Volkswagen penetration into South America till the tail-end, but I will comment on the first part.

I believe the rationalization that is ongoing—which Dr. James Womach, from MIT, has suggested in very credible research papers—would seem to indicate that the low-entry vehicle will become the beach-head of Mexican automotive production. So it is a car that is just slightly behind, in its technological sophistication, the mid-sized car or the sports type of vehicle made in Canada and the U.S.

If we rationalize along those lines, along a product specialization line, in a free trade agreement and we try to make the Mexicans become a little more in line and remove some of their direct export-oriented focus, which, Mr. Langdon and I agree, sort of creates a trade barrier, if we can find a way that we can rationalize and we can all come out winners, then obviously the free trade automotive chapter between three countries would be very beneficial.

I noticed, though, that we had exchanges of opinion along ideological lines just in this room today. I suggest that is going to be relatively tame compared to the cat fight when Mexico, Canada, and the U.S. go after one another.

Mr. Fretz: Could you enlighten us about the overcapacity in passenger vehicles? How is that going to affect the parts manufacturers in Canada?

[Translation]

actuelle, de certains avantages et qu'il nous faut essayer de négocier un mécanisme qui fasse en sorte que notre industrie ne soit ni absorbée ni laissée pour compte à la suite de la nouvelle orientation globale qui se dessine, en grande partie à la requête des grandes sociétés automobiles elles-mêmes.

M. Fretz: Dans la première page de son document, qui vient juste après la lettre, M. Van Houten signale que l'industrie des pièces au pays emploie directement 80,000 Canadiens et fabrique des produits d'une valeur annuelle de 14 milliards de dollars, dont 80 p. 100 sont exportés. Il s'agit donc d'un pourcentage d'exportation très élevé. Un peu plus loin, M. Van Houten affirme qu'il sera difficile de maintenir ce pourcentage de 80 p. 100.

Serait-il moins difficile d'y parvenir en étant membre d'un partenariat tripartite réunissant le Canada, les États-Unis et le Mexique? Dans cette perspective, pouvez-vous aborder aussi, si vous le pouvez, la question de la pénétration du marché de l'Amérique du Sud par Volkswagen, à partir du Mexique? Il me semble que les deux aspects sont connexes. Pouvez-vous répondre à cette double question?

M. Carter: Je laisserai pour la fin la question de la pénétration par Volkswagen du marché sud-américain. Je répondrai à la première question d'abord.

A mon sens, la rationalisation qui se produit—et qui a été expliquée par M. James Womach, du MIT, dans des documents de recherche très crédibles—semble indiquer que le véhicule de bas de gamme deviendra la tête de pont de la production automobile mexicaine. Sur le plan du raffinement technologique, il s'agit d'un véhicule qui est légèrement inférieur à la voiture moyenne ou à la voiture sport fabriquée au Canada et aux États-Unis.

Si, dans un contexte libre-échangiste, nous effectuons une rationalisation selon ces paramètres, la spécialisation du produit, et que nous tentons de faire en sorte que les Mexicains s'alignent davantage et se concentrent moins sur les exportations directes—M. Langdon et moi-même convenons que cette situation crée un obstacle au commerce—si nous pouvons trouver un moyen de rationaliser cela pour que tout le monde sorte gagnant, il ne fait aucun doute que le libre-échange appliqué au secteur de l'automobile dans les trois pays serait avantageux.

Je constate que nous avons eu aujourd'hui dans cette salle des échanges d'opinions fondés sur un parti pris idéologique. Laissez-moi vous dire que ces échanges feront figure de ronds de jambe comparativement à la bagarre que ne manqueront pas de se livrer le Mexique, le Canada et les États-Unis pour emporter la meilleure part du gâteau.

M. Fretz: Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est de la capacité excessive de production de véhicules de tourisme? De quelle façon les fabricants de pièces d'automobiles au Canada seront-ils touchés par ce phénomène?