

[Text]

per cent of all vehicles sold in North America, so we are exporters from the North American point of view. In fact, when you tie it right down to absolute production and where it is going, 80 per cent of the products that are assembled in Canada are exported to the U.S. In turn, we buy products from them, products which we do not manufacture in Canada.

However, from the points of view of balance of trade and North American production, it works out to almost a two-to-one situation. Where the deficit occurs in total vehicles is with the vehicles that are imported into the country from other than North America. That moves it from a surplus to a deficit, a small deficit.

The Chairman: I asked my question because it seemed to bear on the importance of increasing the content requirement from 50 to 60 per cent. If the portion of vehicles consumed in North America that are North American produced, whatever that means, is 50 per cent, then that change from 50 to 60 per cent could be quite significant. If, on the other hand, the number is a little lower than that, the impact on the competitiveness in the market would not be as great.

Mr. Harrigan: North American content varies by manufacturer. We run about 86 per cent North American content on average across our vehicles. Both General Motors and Chrysler are very high as well. Some of the transplants will get there, but on a slower basis. We have a colleague here from Honda, and I believe they are fairly well up there right now in relation to North American content.

Mr. Koji Kadowaki, President, Honda Canada Inc.: Mr. Chairman, we established a factory in Canada after 1986, and so far we have already produced roughly 150,000 units. Last year we produced just less than 80,000 units. I think the year average North American content is just over or close to 60 per cent, out of which we export to the United States roughly 80 per cent.

I have learned from Toyota Motor Manufacturing that they produced a little less than 19,000 units last year. They started in November of 1987, and they are exporting roughly 70 per cent of their products to the United States. That is the current situation.

The Chairman: Yes. Then according to what you are saying, as far as the Big Three and Honda are concerned, the increase to 60 per cent really would have no great impact.

Mr. Harrigan: I think General Motors would have some problems relative to their joint venture in Ingersoll. I think they have problems meeting the 60 per cent.

The Chairman: Well, some other senator may wish to explore that further.

Senator Frith: Last week, I think it was, on the 7 a.m. CBC radio news, there was a story about a study that had been made by auto parts manufacturers regarding the best place to do business in North America. The three of you, of course, know a lot about the dynamics of the North American auto business and auto parts manufacturing.

[Traduction]

nous produisons de 18 à 20 p. 100 des véhicules vendus en Amérique du Nord. Du point de vue nord-américain, nous sommes donc des exportateurs. De fait, si nous tenons compte de la production absolue et de l'endroit où ces véhicules sont vendus, nous constatons que 80 p. 100 des produits assemblés au Canada sont exportés aux États-Unis. Nous achetons à notre tour des produits américains que nous ne fabriquons pas au Canada.

Toutefois, du point de vue de la balance commerciale et de la production nord-américaine, nous nous retrouvons pratiquement dans une situation de 2 pour 1. Le déficit survient surtout au niveau des véhicules qui sont importés d'autres continents. Nous passons donc d'un excédent à un déficit, quoique minime.

Le président: J'ai posé cette question parce qu'elle me semblait avoir une incidence sur l'augmentation du contenu de 50 à 60 p. 100. Si 50 p. 100 des véhicules utilisés en Amérique du Nord y sont produits, cette modification pourrait avoir des conséquences considérables. D'autre part, si ce pourcentage est légèrement plus élevé, l'incidence sur la compétitivité ne serait pas aussi grande.

M. Harrigan: Le contenu nord-américain varie selon les fabricants. Dans l'ensemble, il se situe, pour nos véhicules, à 86 p. 100. Il est également très élevé chez General Motors et Chrysler. Il y aura certaines transplantations d'usines, mais le processus sera plus lent. Notre collègue de Honda, qui est ici avec nous, pourra nous dire que sa société a atteint un niveau à peu près aussi élevé.

M. Koji Kadowaki, président, Honda Canada Inc.: Monsieur le président, nous avons établi une usine au Canada, après 1986, et, jusqu'à maintenant, nous avons déjà produit environ 150 000 véhicules. L'année dernière, nous en avons produit un peu moins de 80 000. Je pense que le contenu américain, en moyenne, est à peu près de 60 p. 100, et 80 p. 100 de cette production est exporté aux États-Unis.

J'ai appris de la société Toyota qu'elle a produit un peu moins de 19 000 véhicules l'an dernier. Environ 70 p. 100 de sa production, qui a démarré en novembre 1987, est exporté vers les États-Unis. Voilà la situation.

Le président: D'après ce que vous venez de dire, pour ce qui est des Trois grands et de Honda, une augmentation jusqu'à 60 p. 100 ne changerait pas grand-chose.

M. Harrigan: General Motors pourrait connaître certaines difficultés dans sa coentreprise d'Ingersoll, où elle aurait de la peine, à mon avis, à atteindre une proportion de 60 p. 100.

Le président: D'autres sénateurs désirent peut-être approfondir la question.

Le sénateur Frith: La semaine dernière, aux informations de 7 heures, à la radio de CBC, on a fait mention d'une étude réalisée par des fabricants de pièces d'automobiles et portant sur le meilleur endroit pour faire des affaires en Amérique du Nord. Naturellement, vous connaissez très bien tous les trois la dynamique de l'industrie de l'automobile et de la fabrication des pièces d'automobile en Amérique du Nord.