

[Texte]

—design effective new rules of origin for a tri-partite agreement.

These seem to me to be very formidable arguments put forward, despite the fact that Mr. Langdon wants to pick holes in them.

My question is this: how do you think Canada would be affected, then, if we do not get involved? Do we just take those statements and turn them into a negative, or is there any way of expanding on them?

Mr. Carter: Your last point, please, sir?

Mr. Fretz: My question is this: how do you think Canada would be affected if we do not get involved in the talks? Could we take those positive statements that your association has made, turn those into negatives, and those would be the reasons; or can you think of other reasons as to how we would be affected in a negative way if we do not get involved?

Mr. Carter: The way we would be affected is this, and I indicated that very peripherally earlier today. General Motors are now the largest employer in Mexico and General Motors enjoy *maquiladora* benefits. So do Ford, so do Chrysler, so do Nissan and Volkswagen, although Nissan and Volkswagen do not have to pursue it the way the Big Three in the U.S. do. They have the opportunity to out-source or to make their parts in *maquiladoras* and not to buy from Canadian parts-makers or U.S. parts-makers.

They are doing that now, and unfortunately for small automotive parts-makers who are looking at the new job security provisions in the UAW contract and possibly even in the CAW contract, these workers are again being offered jobs that would be producing parts, say, at Delco Remy or INLAN Electronic in the U.S. or some of the Canadian divisions of GM who produce automotive parts. They would have their jobs in those parts sectors and possibly even not be as competitive as some of our small independent companies who, however good they are, could not sell their product back to General Motors. That parts company is now having a very difficult time trying to sell to Toyota and Nissan and the offshore Japanese companies.

So we are really left in a situation where we ask, where do we go to sell our automotive product? We see a 49% increase in the production of motor vehicles in Mexico in the calendar year. This is in the last issue of *Wards Automotive*. We also see a similar increase in the amount of automotive parts produced in Mexico. In Canada we are down to an 8% increase in automotive parts, and most analysts suggest we are in a 15% to 22% arrears in automotive production.

So it is very clear that Mexico is heated or becoming overheated and that Canada and the U.S. are stagnating. So with due respect to Mr. Langdon's position, in my mind that means that Mexico is enjoying a benefit right now and we

[Traduction]

—établir de nouvelles règles d'origine efficaces en vue d'une entente tripartite.

Ces arguments me semblent imparables, en dépit du fait que M. Langdon s'acharne à y chercher des poux.

Ma question est la suivante: si nous devons nous abstenir de participer, quelles répercussions cela aurait-il sur le Canada? Suffit-il de prendre ces affirmations positives et de les mettre à la négative, ou cela va-t-il plus loin?

M. Carter: Quel est votre dernier point, monsieur?

M. Fretz: Ma question est la suivante: de quelle façon le Canada serait-il touché si nous ne participions pas à ces négociations? Pour avoir la réponse, suffit-il de renverser les déclarations positives faites par votre association, ou y a-t-il d'autres raisons qui feraient que notre absence nous porterait préjudice?

M. Carter: Je vais vous expliquer de quelle façon nous serions touchés, puisque c'est un sujet que je n'ai fait qu'effleurer plus tôt aujourd'hui. A l'heure actuelle, la société General Motors est le principal employeur au Mexique. Elle jouit des avantages que procurent les «maquiladoras». C'est aussi le cas de Ford, de Chrysler, de Nissan et de Volkswagen, même si Nissan et Volkswagen n'ont pas recours à cette option dans la même mesure que les trois grands de l'automobile aux États-Unis. Ces deux sociétés peuvent s'approvisionner à diverses sources, ou encore fabriquer leurs pièces dans les «maquiladoras», sans faire aucunement appel aux fabricants canadiens ou américains.

C'est ce qu'elles font maintenant et, malheureusement pour les petits fabricants de pièces automobiles qui sont assujettis aux nouvelles dispositions sur la sécurité d'emploi intégrées aux conventions collectives négociées par le SITUA et possiblement par le SCTUA, ces gens-là se voient offrir des emplois pour fabriquer des pièces qu'on pourrait fabriquer chez Delco Remy ou INLAN Electronic, aux États-Unis ou encore dans certaines divisions canadiennes de GM. Ils raflent donc des emplois dans le secteur de la fabrication des pièces automobiles, même si leur entreprise n'est peut-être pas aussi concurrentielle que certaines de nos petites sociétés indépendantes, qui, malgré leur excellence, ne peuvent pas vendre leurs produits à la General Motors. Ces fabricants ont maintenant beaucoup de mal à vendre leur production à Toyota, à Nissan et aux sociétés japonaises établies à l'étranger.

La situation est telle que nous sommes forcés de nous demander sur quels marchés aller vendre nos produits de l'automobile. On constate qu'au cours de l'année civile, la production de véhicules automobiles a augmenté de 49 p. 100 au Mexique. Cette donnée est tirée du dernier numéro de *Wards Automotive*. D'ailleurs, une hausse semblable vise les pièces d'automobiles fabriquées au Mexique. Quant au Canada, il affiche une maigre augmentation de 8 p. 100 au chapitre des pièces d'automobiles, et la plupart des analystes estiment que nous accusons un retard de 15 à 22 p. 100 sur le plan de la production automobile.

Il est évident que dans ce secteur, l'économie mexicaine chauffe ou surchauffe et que le Canada et les États-Unis stagnent. Sans minimiser la position de M. Langdon, cela signifie, à mon avis, que le Mexique jouit déjà, à l'heure