

C'est d'autant plus surprenant que le Pacte de l'automobile -- qui a contribué à la prospérité de l'Ontario -- reste en place, et qu'il en est de même des mesures de protection.

C'est ce que voulaient les travailleurs canadiens de l'automobile; ce que voulait l'industrie des pièces d'automobile; et ce que voulait l'Ontario.

Les fabricants visés par le Pacte doivent toujours assembler au Canada autant de voitures qu'ils y en vendent, et il existe une formule procentuelle pour assurer la teneur canadienne de ces véhicules.

Les sanctions qu'entraîne la non-observation de ces règles sont maintenues.

La force des mesures de protection réside dans le fait que les entreprises perdraient le droit d'importer en franchise les modèles construits en dehors du Canada, ce qui représente une partie importante de leur ligne de produits. C'est là un incitatif puissant.

Je citerai de nouveau H. Rehor, de la société Ford du Canada Limitée:

"Les mesures de protection seront les mêmes que celles de la dernière décennie. Les usines ontariennes concernées auraient pu fermer et se réinstaller aux États-Unis en vertu de ces conditions, mais elles ne l'ont pas fait, et cela parce qu'elles sont plus compétitives.

"Elles offrent un produit de qualité et elles sont rentables."

Le Pacte de l'automobile est donc toujours là. Mais c'est maintenant un pacte avec des avantages supplémentaires.

Le commerce des produits automobiles - comme les pièces de rechange et les pneus - qui ne sont pas couverts par les dispositions du Pacte se fera en franchise. Cela signifie beaucoup pour notre industrie des pièces de rechange.

De plus, les voitures et les camions construits par les fabricants japonais et coréens devront avoir une teneur nord-américaine de 50 % pour être admis en franchise.

Les Canadiens construisent un grand nombre de ces pièces et sont compétitifs -- et selon les nouvelles règles, ils pourront aussi fournir ces fabricants d'outre-mer à leurs usines des États-Unis comme du Canada.