

[Texte]

their production in Canada, by importing for three years certain sizes that were not economic for them to make.

On the surface, you know every stage of it seems quite logical and quite reasonable. Once that happened then the other tire manufacturers in Canada started to scream. They said, "You have given a deal to Michelin. You have induced Michelin to come into Canada. What about us? Why can we not import free of duty in order to rationalize." Then I understand a decision was made that 15 per cent of their production could be imported into Canada duty free. Is this correct?

**Mr. Pepin:** There is no mention of a specific percentage at this time.

**Mr. Saltsman:** Well a percentage would be permitted duty free into Canada. I would be very pleased to know what that percentage is.

**Mr. Pepin:** What I said in the House, and most of what you say now, would have to be qualified. You are aware of that. When you talk about the Michelin establishment in Canada, you have to bear in mind a number of things such as the percentage that they are expected to export which is a major consideration also. When you mention that we have made a particular deal with Michelin, you should also indicate that the same approach was taken with respect to the domestic producers. This is the gist of the consultations that are going on now.

• 1725

**Mr. Saltsman:** In other words, it was very difficult for you to make this arrangement with Michelin without making a similar kind of arrangement with those who have already been in Canada for a number of years and felt themselves agreed under these kind of circumstances.

It is hard to believe it started out with this kind of a plan in mind because the tire producers, from what I understand, were very upset for a long time. They made representations to me and to other people concerned about the whole matter. So the admission of some of their production duty free or some of their items duty free seems an afterthought and a fallout as a result of the Michelin program. However, that is not really the point I am getting to.

What I am getting to is that we have all known we have a problem with the tire industry in Canada for a long time. We have all known that some companies were producing as much as 1,000 different items, or so I have heard, in their plants. These were large companies and there is no question that the Canadian market needed to export in order to rationalize the industry. What we needed to do was to get some kind of a rationalization, some kind of an arrangement between the tire companies, a specialization agreement that some would manufacture one line and others would manufacture another, that there be no prosecution under the combines legislation and that that kind of internal rationalization should take place.

As you know, Mr. Pepin, when we do not achieve that kind of internal rationalization there often is no other alternative for us except to do the other kind of rationalization which is continentalist. In other words, where you have to say, «All right, you rationalize with your parent because we cannot rationalize internally.» We had to do that with the Canada-U.S. auto agreement. The industry had reached the point where there really was no choice any more if we were going to get any efficiency.

[Interprétation]

mission de rationaliser leur production au Canada, en important pendant 3 ans certaines tailles dont la fabrication sur place n'était pas rentable.

Superficiellement, comme vous le savez, tout s'est passé d'une manière logique et raisonnable. C'est alors que les autres fabricants de pneu au Canada ont commencé à renâcler. Ils nous ont accusés d'avoir favorisé Michelin, d'avoir attiré Michelin au Canada. Ils se sont inquiétés de leur sort et ont demandé pourquoi ils ne pouvaient pas importer hors taxe afin de rationaliser. On a alors pris la décision de les autoriser à importer 15 p. 100 de leur production hors taxe au Canada. Est-ce exact?

**M. Pepin:** Ce chiffre n'a pas été précisé à l'époque.

**M. Saltsman:** En tout cas, il a été question d'une pourcentage d'importation hors taxe au Canada. J'ai merait beaucoup savoir quel est ce pourcentage.

**M. Pepin:** Ce que j'ai dit à la Chambre, et beaucoup de ce que vous dites maintenant, devrait être replacé dans son contexte. Vous en avez bien conscience. Lorsqu'on parle de l'installation de Michelin au Canada, on doit bien se souvenir d'un certain nombre de choses tel que le pourcentage en exportation attendu d'eux, clause très importante aussi. Lorsque vous dites que nous avons passé un accord particulier avec Michelin, vous devriez ajouter que la même proposition a été faite aux producteurs canadiens. C'est l'essence même des consultations qui se déroulent en ce moment.

**M. Saltsman:** En d'autres termes, il vous est très difficile de passer un accord avec Michelin sans en passer un similaire avec ceux qui étaient déjà installés au Canada depuis un certain nombre d'années et qui pensaient y avoir droit dans ces circonstances.

Il est difficile de croire qu'on a commencé en pensant à ce genre de plan car les producteurs de pneu, d'après ce que je comprends, ont été mécontents pendant très longtemps. Ils se sont adressés à moi ainsi qu'à d'autres personnes touchées par ce sujet. Si bien que l'autorisation de faire entrer une partie de leur production en taxe ou une partie de leur marchandise en taxe semble ; être le résultat de l'affaire Michelin. Cependant, ce n'est pas là que je voulais en venir exactement.

Ce que je veux dire, c'est que nous avons tous su que l'industrie du pneu a posé un problème au Canada pendant très longtemps. Nous avons tous su que certaines compagnies produisaient jusqu'à 1,000 articles différents, ou plus, dans leurs usines. Il s'agissait de grandes sociétés, et il est indiscutable que le marché canadien avait besoin d'exporter afin de rationaliser cette industrie. Ce dont nous avions besoin c'était un genre de rationalisation, un genre d'accord entre les deux sociétés de pneu, un accord visant à la spécialisation afin qu'il n'y ait pas de poursuite en vertu de la loi sur les coalitions et que ce genre de rationalisation interne puisse avoir lieu.

Comme vous le savez, monsieur Pepin, lorsqu'on ne peut pas venir à ce genre de rationalisation interne, la seule solution qui reste est souvent la solution de continentalisme. En d'autres termes, la situation dans laquelle vous devez dire: «très bien, vous rationaliser à l'échelon de la maison mère car nous ne pouvons pas faire de rationalisation interne». Nous avons dû le faire en ce qui concerne l'accord Canada-État-Unis pour les automobiles. L'industrie avait atteint le point où il n'y avait pas d'autre solution si on voulait qu'il y ait une certaine efficacité.