

Sécurité des véhicules automobiles

Mais au paragraphe (4) du même article, il est dit:

(4) La dispense visée à l'alinéa (1)a) n'est pas accordée

a) si la production mondiale annuelle du requérant est supérieure à dix mille véhicules automobiles; ou

b) si le requérant construit ou importe pour le marché canadien, plus de mille véhicules automobiles par an.

Le député de Vegreville s'inquiétait de cette différence et peut-être le ministre pourrait-il nous éclairer sur ce point?

M. Lang: C'est que dans certains cas, il peut être souhaitable d'autoriser l'entrée de véhicules au Canada, même s'ils ne répondent pas à toutes nos normes, pour nous permettre d'effectuer certains essais et certaines expériences à leur sujet. Il ne s'agit pas ici d'une vaste application, mais de certains cas bien particuliers.

M. Grafftey: Monsieur le président, j'ai peut-être mal compris l'article 4 et je suis sûr que le ministre peut m'éclairer là-dessus. Je me suis souvent inquiété du problème des importations de petites voitures notamment. Il semble impossible pour nombre d'entre elles de répondre à nos normes de sécurité et de performance. J'ai des idées très personnelles à ce sujet. Nous savons par exemple, que la personne à bord d'une petite voiture qui se fait heurter par une voiture plus grosse, est plus apte à se faire blesser ou tuer.

Que compte faire le ministre à ce sujet? J'espère qu'il n'y aura pas une permission générale autorisant à importer des véhicules automobiles qui, par suite de leur conception, ne peuvent répondre aux normes des véhicules fabriqués en Amérique du Nord. D'abord, j'ai toujours dit que les dimensions et la conception des voitures nord-américaines étaient adaptées à nos routes. Deuxièmement, je m'inquiète du tort que l'on pourrait causer à l'industrie nord-américaine. Je tiens à ce que l'on maintienne des normes convenables de sécurité sur nos routes. Quelle latitude cet article donnera-t-il au ministre? Je songe à celle qu'il aurait quant à l'importation de véhicules automobiles de fabrication étrangère qui ne répondent pas aux mêmes normes de rendement et de sécurité que ceux de fabrication américaine.

• (1550)

M. Lang: Monsieur le président, l'article est formulé de manière à indiquer les limites étroites dans lesquelles il faut l'interpréter. Mes collaborateurs et moi nous sommes préoccupés de cette question d'exemption, car si nous n'avions pas précisé de limites acceptables, nous aurions pu être inondés de demandes présentées en vertu de cet article. Je soutiens que les limites de temps, l'obligation de démontrer en toute bonne foi que l'on s'est efforcé de répondre aux normes dans des conditions où elles peuvent ne pas être applicables et le fait que le paragraphe (5) proposé impose une limite de mille unités du modèle précisé dans la demande, toutes ces dispositions assurent que l'on ne peut se prévaloir de cet article pour importer commercialement des véhicules de la façon habituelle.

M. Grafftey: Monsieur le président, si je comprends bien, le ministre n'envisage aucun pouvoir discrétionnaire aux termes de cet article, qui permettrait l'importation en gros au Canada

d'automobiles ne répondant pas aux normes de performance et de sécurité des automobiles fabriquées chez nous.

M. Lang: C'est exact, monsieur l'Orateur. L'article concerne vraiment les cas exceptionnels.

M. Daudlin: Monsieur le président, puis-je poser une question au ministre—elle se rapproche de celle qu'a posée le député de Brome-Missisquoi. Cette disposition autorisera-t-elle l'importation d'automobiles fabriquées hors de l'Amérique du Nord et comportant des dispositifs de sécurité différents de ceux qu'on trouve dans les automobiles fabriquées au Canada? Par exemple, certaines automobiles étrangères sont faciles à démolir, alors que les automobiles fabriquées au Canada sont munies de pare-chocs capables de résister à des chocs produits à des vitesses allant jusqu'à 5 milles à l'heure. Cette disposition autorisera-t-elle les sociétés étrangères, qui ont incorporé de nouveaux dispositifs de sécurité, à offrir leurs voitures sur le marché canadien? Je pose cette question parce que les normes de sécurité des fabricants étrangers sont aussi valables que celles des fabricants nord-américains. L'importation de ces véhicules sera-t-elle autorisée?

M. Lang: Monsieur le président, on pourrait peut-être faire subir des essais à ces véhicules ici même au Canada et exiger des démonstrations sur place. Cet article ne prévoit toutefois pas la possibilité de tolérer d'autres types de dispositifs de sécurité. Si nous sommes persuadés qu'il existe d'autres modèles de dispositifs de sécurité satisfaisants, il faudra modifier les règlements relatifs aux voitures canadiennes, nord-américaines et européennes. C'est ainsi qu'il conviendrait de procéder, à mon avis.

Le vice-président adjoint: L'article 4 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

(L'article 4 est adopté.)

(Les articles 5 et 6 sont adoptés.)

(Le titre est adopté.)

(Rapport est fait du bill.)

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Quand le bill sera-t-il lu pour la troisième fois?

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Maintenant, avec la permission de la Chambre.

M. Lang propose: Que le bill soit lu pour la 3^e fois et adopté.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 3^e fois, est adopté.)

M. Lang: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Je pense que les députés en général sont disposés à dire qu'il est 4 heures.

Des voix: D'accord.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): A l'ordre. Comme il est 4 heures, la Chambre passe aux initiatives parlementaires qui figurent au *Feuilleton* d'aujourd'hui, soit les bills publics, les avis de motion et les bills privés.