

Le sénateur van Roggen: Je comprends bien, mais vous présentez ici des données statistiques d'ensemble. Vous avez dit plus tôt que seul 1 p. 100 des accidents de la route étaient causés par la défectuosité des pneus, et que sur ce 1 p. 100, une proportion encore plus petite d'accidents étaient dus à leur mauvaise utilisation. En d'autres termes, sur ce 1 p. 100, la plupart des accidents étaient causés par une mauvaise utilisation des pneus.

M. Farmer: Bien, je ne sais pas à quoi l'on aboutissait. Si un pneu tue trois personnes et en blesse 3,000, comment évaluer cela? Je pense qu'il importe d'établir des normes.

Je ne sais pas quel genre de bureaucratie en sortirait.

Le sénateur van Roggen: En fait, elle pourrait être très restreinte.

M. Farmer: J'espère bien que ce serait le cas. Quant au revers de la médaille, la question de l'entretien et de la bonne utilisation de ces pneus, elle doit être traitée au niveau provincial. Il est évident que si les provinces en viennent à adopter une inspection périodique des véhicules automobiles, on pourrait y veiller à cette occasion.

Le sénateur van Roggen: A Vancouver, nous avons une inspection obligatoire où ces règles sont appliquées.

Le sénateur Neiman: Monsieur le président, je commence à me demander pourquoi, au lieu de présenter une loi distincte, cette question ne serait pas réglée simplement sous forme d'amendement à la loi initiale du moment où elle précise qu'il s'agit de véhicules automobiles d'une catégorie prescrite et de ses pièces. Il me semble que si vous comparez cela à la loi initiale, le libellé est identique; je ne sais pas si un jour on adoptera une loi sur les silencieux ou autre pièce et, ce faisant, si on présentera un nouveau bill. Il me semble qu'il serait bien préférable et beaucoup plus concis de faire rentrer toutes ces questions dans la loi initiale. Je ne vois pas la nécessité de ce bill, et j'en ai demandé à nouveau la raison, mais M. Vaillancourt n'a pas pu me donner de réponse directe. Il a dit qu'il en parlerait à ses conseillers juridiques. Et il a dit à peu près, je crois, que «ce serait si semblable que ce serait difficile». Cette réponse m'a réellement semblé n'avoir aucun bon sens du tout, et c'est pourquoi j'ai comparé les libellés de la loi et du bill: ils sont identiques.

Il y a deux domaines dans lesquels je pense que cela n'a aucun sens; par exemple, ce qu'il faudrait faire si on découvrait qu'un pneu était défectueux et que l'importateur ou le fabricant soit poursuivi et reconnu coupable, mais je ne vois aucun cas où l'on puisse rendre le pneu au contrevenant.

Le bill stipule qu'il peut y avoir confiscation. C'est pourquoi je dis qu'on a utilisé un certain libellé ici et dans deux autres domaines que je trouve plutôt curieux. Voilà une autre chose qui me semblait devoir être remise en question.

En fait, j'ai remarqué qu'un député de l'autre endroit a présenté hier un bill d'initiative privée en vue de modifier la loi sur la sécurité des véhicules automobiles; le bill a trait aux arceaux de sécurité ou quelque chose du genre. La semaine dernière, on a même présenté à l'autre endroit un bill d'initiative privée sur les pneus. Je me rends compte qu'ils ne seront jamais qu'inscrits au feuillet, mais je ne comprends pas pourquoi tout cela ne pourrait être inclus dans un seul bill. Il me semble que ce serait ainsi beaucoup plus facile de faire les changements nécessaires.

Le sénateur Forsey: S'agirait-il de savoir si un pneu fait ou non partie du véhicule automobile?

Le sénateur Neiman: Non, parce que les nouveaux pneus sont réglementés aux termes de la loi originale, je veux dire par là les pneus de la voiture quand elle sort de l'usine.

M. Farmer: Mais ne s'agit-il pas seulement d'un accessoire de la nouvelle voiture ou d'une partie de la voiture originale? Je crois que c'est là le problème. Cela n'inclut pas les pneus vendus sur le marché.

Le sénateur Neiman: Je suis d'accord.

M. Farmer: C'est pourquoi vous avez à étudier le nouveau projet de loi—en vue d'inclure les pneus qui se vendent sur le marché ce qui, je crois, constitue la plus grande partie des pneus vendus au Canada. Cela ne pouvait être contrôlé aux termes de la loi originale qui ne tenait compte que de la nouvelle voiture munie de pneus, de silencieux et d'autres pièces.

Le sénateur Neiman: Mais vos règlements seront sûrement les mêmes. Ils ne s'appliqueront qu'aux nouveaux pneus installés sur une voiture de sorte que, en fait, vous vous retrouverez avec une loi identique.

M. Farmer: Voici quel était le problème: on pouvait importer de mauvais pneus au Canada; il s'agissait d'un véritable problème. Des pneus qui étaient rejetés au Japon ou aux États-Unis parce qu'ils ne répondaient pas aux normes établies pouvaient être déchargés ici et vendus sur le marché pour remplacer les pneus usés. Or, il n'y avait aucun contrôle possible à moins d'adopter une loi provinciale. Mais j'estime que cela inclura maintenant ce cas, car vous contrôlez l'importation et la vente de pneus au Canada.

Le sénateur Benidickson: Monsieur le président, le problème que je veux soulever l'a peut-être déjà été. Je participais à une séance du Comité de la régie interne depuis 9 h 30. Je viens du nord-ouest de l'Ontario, près de la frontière du Manitoba. Il y a quelques années, le gouvernement de l'Ontario a adopté une loi interdisant l'utilisation de pneus d'hiver munis de crampons. Les habitants du nord et du nord-ouest de l'Ontario s'y sont violemment opposés étant donné les problèmes que la neige pose chez nous. L'opposition a été si forte que sous la direction de personnes influentes notamment les professionnels de la localité de Red Lake, plus de 100 personnes ont catégoriquement refusé de se conformer à la loi et ont provoqué des poursuites en justice. Je ne me rappelle pas quels ont été les résultats, mais la loi est toujours en vigueur.

Je peux imaginer l'inconvénient que cela peut poser; les pneus munis de crampons sont utiles dans certaines villes du Nord où le climat est rigoureux; les conducteurs de ces régions se rendent habituellement dans une autre province comme à Winnipeg pour faire leurs courses ou dans la capitale ou d'autres villes importantes de l'est de leur propre province qui sont situés à mille milles. J'aimerais savoir si les hauts fonctionnaires qui ont étudié ce projet de loi se sont entretenus à ce sujet avec des représentants des provinces. Cela semble s'appliquer à la circulation interprovinciale et même internationale et place, à mon avis, les intéressés que je connais dans le district de Red Lake, Kenora et d'autres centres du même genre dans une situation plutôt épineuse.