

*Pneus—Loi*

En général, je ne suis pas parmi les premiers à complimenter le gouvernement mais, dans le cas présent, je lui sais gré d'avoir consulté une grande partie de l'industrie sur les points à inclure dans la mesure. De ce côté de la Chambre, comme c'est le cas j'en suis sûr pour les députés de l'autre bord, nous avons souvent incité le gouvernement à consulter davantage ceux qui sont le mieux à même de juger les mesures convenant à l'industrie et au consommateur. Un grand nombre d'entre nous ont objecté que l'administration d'une telle mesure entraînerait un travail énorme de la bureaucratie si elle était adoptée sous sa forme originale. Cette question s'amène d'ailleurs à son second point. J'aimerais féliciter le gouvernement d'avoir su écouter l'opposition qui s'est élevée dans ses rangs comme de l'autre côté de la Chambre, si bien qu'il est maintenant disposé à proposer un amendement qui, dans l'ensemble, permettrait d'éliminer une grande partie de cette paperasserie.

J'ai reçu des instances émanant des détaillants de ma circonscription. Ceux-ci s'inquiètent beaucoup des frais que représenterait l'obligation d'enregistrer les pneus, prévue dans la forme originale du bill. Je frémis moi-même à l'idée du surcroît de travail que cela aurait représenté et c'est sans aucun doute le consommateur qui en aurait subi les frais, si la loi avait été adoptée sous cette forme. Aussi je félicite sincèrement le gouvernement qui a su répondre de manière aussi positive à la critique.

Toutefois, il y a encore deux secteurs que je voudrais signaler au ministre et au gouvernement et dans lesquels ils pourraient venir en aide à l'industrie et ainsi, je crois, aux consommateurs. Il serait utile, à mon avis, que le gouvernement donne une certaine assurance et une certaine sécurité à l'industrie au sujet de son avenir et plus particulièrement en ce qui a trait aux droits de douanes. J'ai ici quelques données statistiques sur la balance nette des importations et exportations de pneus, et je constate qu'entre 1967 et 1974, soit pendant une période de huit ans, nos importations de pneus ont à peu près quadruplé. Il est vrai que nos exportations ont également augmenté.

Il me semble néanmoins que si le gouvernement veut vraiment aider l'industrie canadienne, il pourrait le faire, non pas en recourant à un protectionnisme global et en érigeant des barrières douanières aux frontières du Canada, mais en s'assurant au moins que l'industrie sache quel régime douanier lui sera appliqué. Si les droits de douane doivent fluctuer entre 17 et 12 p. 100, l'industrie ne saura jamais quelle est sa situation exacte ni comment planifier pour l'avenir. Le gouvernement rendrait un grand service à notre économie s'il pouvait assurer à l'industrie qu'elle pourra prévoir le niveau de protection qui lui sera accordé au titre des droits de douane.

● (1600)

Je voudrais signaler une autre question que le député de Kootenay-Ouest (M. Brisco) a déjà abordé. Celle de la publicité. L'industrie du pneu a quelque chose en commun avec bien d'autres industries, la publicité trompeuse.—On ne ment pas directement quant à la qualité du produit, mais on crée un climat où l'acheteur ne se sent pas en confiance. Il y a quelques années, j'ai travaillé dans un poste d'essence, et je me souviens que j'étais assez perplexe au sujet de la qualité des pneus que je vendais à des acheteurs non avertis. Le fabricant avait un pneu de qualité supérieure, mais quelques années plus tard, il a mis sur le marché un pneu de luxe. Il appartenait à l'agent de ventes de faire comprendre à l'acheteur que le pneu de qualité supérieure n'était plus le meilleur, que le pneu de

luxe était en première place. Plus tard, on a produit un pneu super de luxe. Encore une fois, l'acheteur ne savait plus à quoi s'en tenir. Le pneu super de luxe occupait-il la première place ou était-ce le pneu à carcasse radiale ou le pneu ceinturé d'acier qui primait sur le super de luxe?

Je sais que le ministre de la Consommation et des Corporations (M. Ouellet) a fait des efforts considérables pour mettre fin à ce genre de publicité trompeuse dans tous les secteurs. Le consommateur ne devrait plus avoir à se méfier. Je comprends que nous ne pouvons pas suivre le consommateur pas à pas pour nous assurer qu'il ne sera pas lésé. Il doit en effet faire preuve de jugement et de discernement dans ses achats et en prendre la responsabilité, mais il faut veiller à ce qu'il ne soit pas soumis à une publicité trompeuse.

En terminant, monsieur l'Orateur, je tiens à féliciter le gouvernement d'avoir présenté cette modification qui aura pour effet d'assainir considérablement le marché des pneumatiques. J'aimerais cependant que le gouvernement considère favorablement certaines recommandations qui donneraient à l'industrie un sentiment accru de sécurité pour planifier sa production et assurer le genre d'industrie qui mérite le Canada. De plus, le consommateur sans méfiance ne devrait pas être laissé à la merci des agences de publicité ou des fabricants de pneus en matière de classification des pneus.

**M. Arnold Peters (Timiskaming):** Monsieur l'Orateur, je suis heureux que l'autre endroit ait présenté ce bill sur la sécurité automobile en créant une marque de commerce nationale pour les pneus fabriqués au Canada. Je suis aussi heureux que l'étiquette «Approuvé Canada» porte également plusieurs autres renseignements. L'un de ces renseignements indique le nombre de plis et l'autre la catégorie à laquelle il appartient—qualité supérieure, première qualité, deuxième qualité, etc. L'acheteur aura donc un critère pour juger s'il a fait un bon marché ou non.

Je conviens qu'il n'était ni juste ni raisonnable de laisser le soin d'enregistrer les pneus à la station-service du coin plutôt qu'au fabricant. Les renseignements pertinents seront inscrits sur la garantie renvoyée au fabricant, de sorte qu'il sera possible de rappeler les pneus de façon systématique. Les changements d'adresse et autres renseignements seront enregistrés par le fabricant, qui disposera des outils nécessaires pour vérifier les registres des véhicules et trouver les acheteurs s'il y a lieu de rappeler les pneus.

Le bill porte sur deux points d'importance capitale. Je pense que bien des fabricants n'étaient pas très honnêtes dans leur publicité. Il y a quelques années, la plupart des pneus étaient classés dans la même catégorie; on retrouvait les pneus à 4 plis dans la catégorie des pneus à 2 plis. Presque toutes les voitures neuves vendues au Canada par les fabricants d'automobiles étaient munies de pneus à deux plis. La sécurité de tous les usagers de ces voitures était ainsi compromise. Les pneus à deux plis convenaient pour la ville sauf si l'on roulait sur un tesson de bouteille ou sur une petite pierre, le résultat était désastreux. Par contre, à la campagne, ces pneus étaient dangereux sur les chemins de gravier. On pouvait rouler de 10,000 à 12,000 milles avec ces pneus et je trouve que les fabricants volaient les consommateurs en disant que le pneu à deux plis offrait le même rendement que le pneu à quatre plis. Dans la plupart des conditions, sauf sur la grande route, cela n'était pas vrai.