

part, si on veut agir. Je pensais que c'était là notre principale raison d'obtenir l'accord des provinces de se concerter.» J'ai dit: «Tout ce que vous allez obtenir c'est une moitié de loi.»

Le libellé est identique à celui de la loi initiale car il s'applique aux automobiles, et maintenant il s'appliquera également aux pneus. C'est donc le point que j'ai essayé de soulever avec eux. Je leur ai dit: «Vous semblez n'englober que la moitié de votre marché, malgré vos belles intentions de protéger tout le monde, tous les acheteurs de nouvelles automobiles. En fait, il n'en est rien.»

Le sénateur van Roggen: Le sénateur Forsey pourra me reprendre mais je pense qu'ils ont été aussi loin que possible. Ne le pensez-vous pas?

Le sénateur Forsey: Oui, je le pense. J'hésite, n'étant pas avocat, à donner mon opinion là-dessus, mais c'est ce qui me semble; de plus, comme je l'ai déjà dit, je ne comprend pas ce que signifie ces propos sur une législation correspondante adoptée par les provinces. Je ne vois pas comment les provinces peuvent conférer une autorité quelconque au Parlement du Canada, ou lui en enlever. Seulement, à mon avis, elles peuvent adopter une loi prévoyant une délégation de pouvoirs administratifs en vertu de laquelle une autorité particulière du gouvernement fédéral serait censée représenter une autorité provinciale aux fins de cette loi. On pourrait procéder comme dans le cas du marché des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, ou de la Loi nationale sur les transports.

M. Hopkins: Parfaitement.

Le sénateur Neiman: Puis-je vous donner un exemple? Il s'agit d'une loi ontarienne, *The Highway Traffic Act*, (Loi sur la circulation routière) et voici un amendement qui a été apporté à cette loi.

62. (1) Aucun concessionnaire de véhicules automobiles ne doit vendre ou offrir de vendre un véhicule automobile fabriqué après la date de mise en vigueur de cette article s'il n'est pas conforme aux normes fixées par la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (Canada), et qui ne porte pas la marque nationale de sécurité sus-mentionnée.»

Suit un article relatif à la pénalisation.

M. Hopkins: Il s'agirait là d'une loi corollaire et non habilitante.

Le sénateur Neiman: Non habilitante? Mais si, voyons.

Le sénateur Forsey: Ce n'est pas une loi habilitante.

M. Hopkins: C'est une loi d'appoint.

Le sénateur Neiman: «Habilitante» est le terme qu'utilisaient les agents des transports lors de mon entretien avec eux.

J'ai trouvé un article d'une loi de la Colombie-Britannique dont le libellé est quelque peu différent mais dont la portée est sensiblement la même, je crois. Toutefois, j'ai également reçu, comme je le vous disais, cette lettre de M. Vaillancourt, du ministère des Transports, dans laquelle il affirmait que le Québec n'avait pas promulgué ce qu'il appelle une législation «complémentaire.» Je n'ai pas pu confirmer si les provinces de l'Alberta, de Terre-Neuve et de la Saskatchewan l'avaient fait. Nous ne savons encore rien au sujet

de ces provinces et il disait qu'il allait essayer de se renseigner avant qu'elles ne comparaissent devant le Comité. Je lui ai répondu qu'il devrait pouvoir obtenir cette information.

Le président: Ce sera fait la semaine prochaine. Il y aura jeudi matin une réunion du Comité à laquelle assisteront des représentants du ministère des Transports et du ministère de la Justice.

M. Farmer: Monsieur le Président, puis-je maintenant poser une question? Cette loi habilitante que vous avez lue n'avait-elle pas trait aux véhicules automobiles en général et non aux pneus en particulier?

Le sénateur Neiman: Non, parce que cette question renvoie à la loi initiale.

M. Farmer: Il devrait donc exister quelque part des dispositions à ce sujet qui tiendraient compte du service après-vente, source de problèmes selon moi, parce que les provinces exercent leur autorité sur le service après-vente, la vente des pneus et le remplacement des vieux pneus sur les véhicules automobiles.

Le sénateur van Roggen: Je suis désolé, mais je ne pense pas que ce soit tout à fait exact, parce que le service après-vente s'occupe autant des pneus qui sont importés au Canada ou transportés d'une province à l'autre que le marché d'origine, de sorte que cette loi, en traitant des pneus qui sont vendus d'une province à l'autre, traite de l'après-vente tout comme la loi initiale. Elle ne traite pas cependant du cas où les pneus sont manufacturés dans une province puis vendus dans cette même province. Étant donné que les pneus ne sont pas habituellement fabriqués par de très petites sociétés—quelqu'un qui travaillerait dans l'arrière-cour d'un garage—mais par des fabricants nationaux, puis vendus dans tout le pays, je crois que la loi serait très efficace. Je suis persuadé que si les provinces voulaient adopter ces normes, pour les appliquer aux quelques pneus vendus et fabriqués chez elles, elles pourraient le faire. En Ontario, ce sera important, de même qu'en Nouvelle-Écosse d'ailleurs, où s'est installé la nouvelle usine Michelin. La Saskatchewan, par exemple, pourra très bien se passer de loi habilitante si elle n'a aucune usine de fabrication de pneus. Voilà à quoi se résume, selon moi, la situation.

Quant à la nécessité de ce profit de loi, si je peux faire une courte digression, vous avez dit que seulement 1 p. 100 environ des accidents qui se produisent sont liés à la défectuosité des pneus tandis que la vaste majorité d'entre eux sont causés par leur mauvaise utilisation et par le type de véhicule en cause. Vous ne pouvez rien y faire. Si les gens veulent se conduire comme des fous, rien ne pourra les en empêcher. Pourriez-vous alors prétendre, étant donné que seule une fraction de 1 p. 100 sera touchée, qu'il n'est pas nécessaire de mettre sur pied la bureaucratie prévue aux termes de cette loi? Quel besoin en a-t-on?

M. Farmer: Je pense que c'est important.

Le sénateur van Roggen: Pourquoi dites-vous cela?

M. Farmer: Bien, je ne sais pas comment vous pouvez en arriver à décider de la valeur d'une vie. L'an dernier, 12,000 personnes ont été tuées accidentellement au Canada; 6,221 de ces décès ce sont produits sur la route. Il y a eu 230,000 blessés par suite d'accidents de la route.