

Sécurité des véhicules automobiles

Par conséquent, afin de ne pas avoir à revenir à la mesure plus tard pour demander que les tracteurs agricoles soient exclus, je propose que nous modifiions le bill maintenant et j'aimerais demander au ministre s'il est vraiment nécessaire d'inclure les tracteurs agricoles dans le bill. Le ministre pourrait aussi nous dire s'il y a incompatibilité entre les définitions retenues aux paliers fédéral et provinciaux.

J'aimerais aussi signaler qu'il est difficile de distinguer entre les tracteurs agricoles et d'autres véhicules agricoles motorisés, comme les javeleuses, les moissonneuses-batteuses, les charrettes à balles de foin, les presses-botteleuses, et ainsi de suite. Nous devrions donc examiner la question de façon approfondie.

Si le ministre a discuté de la question avec le député de Vegreville et s'il est prêt à accepter l'amendement, je devrais peut-être ne pas prolonger le débat davantage et proposer immédiatement l'amendement suivant:

Qu'on modifie l'article 1 en retranchant les lignes 20 et 21 et les remplaçant par ce qui suit:

«motos et des autoneiges, mais non des véhicules conçus»

L'amendement ne fait qu'omettre la mention des tracteurs agricoles.

M. Lang: Monsieur le président, je suis heureux d'accepter l'amendement du député de Red Deer, qui vise à supprimer la mention des tracteurs agricoles du bill. Les tracteurs agricoles avaient été compris dans la mesure afin d'imposer des obligations aux fabricants qui ne peuvent qu'être avantageuses pour les agriculteurs et le secteur agricole. Cependant, le député de Vegreville a posé la question de savoir si le terme de «fabricant» était exactement ou suffisamment défini, s'il excluait le cas du revendeur qui à titre occasionnel monte une cabine sur un tracteur. A mon avis, on peut soutenir qu'il ne s'agit pas là d'un fait de fabrication, même aux termes de cette définition. Mais plutôt que de laisser la question en doute, et comme ultérieurement nous voudrions peut-être étudier plus à fond le cas des moissonneuses-batteuses et autres machines automobiles qui empruntent les réseaux routiers, je suis tout à fait d'accord pour accepter cet amendement tout de suite, afin d'en éliminer les tracteurs agricoles et de poursuivre l'étude du bill.

● (1530)

M. Graftey: Monsieur le président, personne de mon côté ne désire demander un vote sur le sous-amendement qui aurait pour but d'écarter de la définition...

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): L'amendement n'est pas du ministre.

M. Graftey: J'ai bien dit sous-amendement. J'aimerais simplement préciser une condition. Ce n'est pas parce que nous excluons de la définition les tracteurs agricoles—et je suppose que nous ne serions pas en situation d'établir les normes à ce sujet—que les constructeurs de tracteurs ne devront pas tenir compte de l'importance de les munir d'arceaux de sécurité.

Beaucoup trop d'agriculteurs, sous l'effet de la fatigue ou autrement, meurent écrasés sous des tracteurs qui ont capoté. J'espère donc que, malgré l'exclusion des tracteurs agricoles de la définition, l'industrie montera en équipement d'origine,

chaque fois que c'est possible, des arceaux de sécurité, pour éviter, comme je le disais, des accidents qui tuent beaucoup trop d'utilisateurs.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur le président, je tiens moi aussi à signaler que je ne suis pas heureux de cet amendement qui éliminerait les tracteurs agricoles de la définition des véhicules automobiles. Cependant, si la chose est nécessaire pour l'adoption du bill, je n'y ferai pas obstacle. Je suis heureux toutefois que le ministre des Transports ait évoqué la possibilité d'apporter ultérieurement d'autres modifications qui s'appliqueraient à l'ensemble du matériel agricole automobile. Comme l'a signalé le député de Brome-Missisquoi, nous ne nous occupons pas de la façon dont les utilisateurs de machines agricoles les conduisent, mais d'imposer une obligation aux constructeurs.

(L'amendement est adopté.)

(L'article 1, modifié, est adopté.)

(L'article 2 est adopté.)

Sur l'article 3.

M. Graftey: Monsieur le président, j'aimerais demander au ministre quels sont exactement les changements qu'apporte cette modification pour ce qui est de la participation du gouvernement aux procédures de rappel. Le ministre pourrait-il dire brièvement à la Chambre dans quelles mesures la direction de la sécurité des véhicules automobiles de son ministère s'occupe des rappels? On peut souvent voir dans les journaux qu'un demi-million d'automobiles ont un certain défaut et qu'elles sont rappelées. Quelles mesures prend le ministère pour s'assurer que non seulement on fait ces rappels mais que les défauts ou les défauts éventuels sont corrigés au niveau du distributeur?

M. Lang: Monsieur le président, cet amendement rendrait obligatoire un avis au ministère de même qu'à toutes les personnes qui peuvent se trouver en possession d'un certain modèle de véhicule, et en ce sens, c'est une précision visant à garantir que l'avis sera communiqué. Ceci permettra au ministère de vérifier si l'affaire est traitée comme il se doit et si les défauts sont corrigés, ce qui à mon avis, devrait permettre une meilleure application de la loi.

M. Lambert (Edmonton-Ouest): Monsieur le président, j'ai les mêmes inquiétudes que celles que j'ai entretenues à l'égard d'autres lois présentées par différents ministères—en particulier par le ministère de la Consommation et des Corporations—je crains toujours qu'en imposant des contrôles sur les produits on ait tendance à presque toujours aller trop loin. Autrement dit, d'un côté il y a la production et de l'autre l'utilisation appropriée. Il y a aussi que l'on doit fabriquer un produit et garantir qu'il doit être absolument sûr. On empile règlement par-dessus règlement et contrôle par-dessus contrôle.

Ces règlements visent une sécurité absolue; cependant, ils devraient aussi, à mon avis, s'appliquer à ceux qui n'utilisent pas les produits comme il convient. Après tout, on n'ajoute rien à un véhicule gratuitement, et plus nous avons imposé de conditions, plus les prix ont monté.