

Pneus—Loi

Ceux qui étaient montés sur la voiture étaient ce que l'on appelle des pneus standard, à quatre plis, et entre guillemets «catégorie deux plis». Si l'on réussit à faire 15,000 ou 18,000 miles avec ces pneus, monsieur l'Orateur, c'est bien un maximum. Ce sont des pneus de qualité médiocre et leur performance l'est aussi.

Il est tout à fait inadmissible qu'on fournisse en équipement dit standard cette qualité de pneus. Ce pneu est dangereux, et pourtant, on le monte automatiquement sur les voitures neuves, chaque fois que le client ne commande pas un meilleur pneu doté d'un plus grand nombre de plis. Et c'est ainsi que nos usines sortent des dizaines de milliers de voitures neuves qui roulent sur des pneus inférieurs et dangereux. Il faudrait mettre un terme à cet abus, qui consiste à parler de pneu à quatre plis, alors qu'il s'agit en réalité si on lit bien le passage imprimé en petits caractères, de la catégorie deux plis.

J'espère qu'avec ce bill nous aurons des normes suffisamment élevées pour éviter au client, lorsqu'il achète une voiture neuve sans préciser la sorte de pneu qu'il désire, ou lorsqu'il achète des pneus neufs pour remplacer ceux qui sont usés, de se frayer un chemin dans la jungle des tailles, des qualités, des marques, des types de sculptures, de savoir s'ils ont une carcasse en acier ou pas en acier, radiale ou pas, en nylon, en rayonne, en polyester. Il n'y manque que la laine. J'espère que le bill va instaurer une norme suffisamment sévère pour éliminer du marché un tas de ces tailles, de ces marques et de ces sculptures.

J'espère également que le consommateur aura beaucoup plus le sens pratique lorsqu'il achètera un pneu de voiture, par exemple. En cherchant à économiser un dollar, il peut perdre la vie ou se retrouver sérieusement estropié. Les pneus bon marché valent ce qu'ils valent. On en a exactement pour son argent. Ils sont dangereux, on ne peut leur faire confiance à 60 ou 70 milles à l'heure, ou même à des vitesses plus basses lorsqu'on roule sur une mauvaise route. Dans ces conditions, ils ont trop tendance à éclater.

A propos des pneus qui sont annoncés à bas prix, des soldes etc, je m'étonne souvent qu'un pneu de telle taille et de telle qualité coûte une année \$40 ou \$45, alors que l'année suivante, il se donne à \$15 ou \$20, parce qu'on a lancé une nouvelle taille, ou une nouvelle sculpture, ou une semelle plus large ou plus étroite, ou à flancs blancs, et qu'on en arrête la fabrication. Cela met en cause les politiques de prix suivies dans la vente des pneus, politiques qui induisent elles aussi le client en erreur, quand elles ne le trompent pas.

Si les règles de sécurité prévues dans ce bill réalisent une amélioration des normes suffisante non seulement pour éclaircir ce fouillis de tailles, de sortes de sculptures, de marques, etc. qu'on rencontre dans le commerce, mais encore pour permettre au consommateur de se fier dans des limites raisonnables à ce qu'il achète, ce bill doit recevoir l'appui de tous les députés, il doit être appliqué dans toute sa rigueur. Combien de fois n'avons-nous pas voté des textes imposant une norme plus sévère à un secteur de l'économie, pour constater ensuite, quand le règlement est adopté ou que l'instruction est adressée aux fonctionnaires chargés de l'appliquer, que le gouvernement y va mollement?

● (1540)

Les fabricants de pneus, à l'instar des fabricants d'automobile, nous supplient et font tout ce qu'ils peuvent pour inciter le gouvernement à se montrer patient, à étaler le règlement sur une période de plusieurs années afin de leur donner le temps de transformer leurs usines en consé-

quence. Ils feront n'importe quoi pour faire changer d'avis au gouvernement, sans tenir le moindre compte du bien-être, du confort et de la sécurité des usagers. Tout d'un coup cette situation d'urgence menace le bien-être, le capital et la petite vie du fabricant de pneus.

Le gouvernement et les fonctionnaires qui sont chargés d'appliquer les lois ne devraient pas oublier que les fabricants de pneus sont tout à fait capables de transformer leurs usines très rapidement quand il s'agit de fabriquer un nouveau pneu. Dans ce cas-là, ils n'ont aucun problème. Cependant, lorsqu'il s'agit d'observer un règlement, ils leur faut soudain beaucoup de temps. Ils prétendent qu'il leur faut du temps pour rentrer dans leurs frais et ainsi de suite. Alors, la loi n'est pas appliquée pendant des mois et parfois des années. Cela s'est déjà produit dans d'autres domaines comme l'emballage, l'étiquetage, etc.

J'espère que cela ne se produira pas dans le cas des pneus. J'espère que le ministre et ses fonctionnaires ne laisseront pas aux fabricants de pneus et d'automobiles, ni aux vendeurs, un délai exagéré pour se conformer à cette loi. Cela n'est pas nécessaire. J'espère qu'elle sera obligatoire le plus tôt possible. J'espère également que les Canadiens comprendront que même si les pneus coûtent un peu plus cher, ils seront de meilleure qualité, qu'ils en auront en fait pour leur argent car jusqu'ici, même lorsqu'on achète les meilleurs pneus, il arrive trop souvent et pour bien des marques de pneus que le client n'en ait pas pour son argent et se fasse voler, car le fabricant cherche à se débarrasser de son stock et lui donne des pneus de mauvaise qualité et peu sûrs.

J'espère non seulement que le bill sera adopté rapidement mais qu'il sera mis en application au plus tôt. J'espère aussi que nous n'agissons pas comme nous l'avons fait auparavant à maintes reprises et ne laisserons pas les fabricants de pneus chercher des excuses et demander un délai exagéré pour se conformer à la nouvelle loi. Ils ont toujours su agir rapidement lorsque c'était dans leur intérêt. Nous voulons maintenant qu'ils le fassent pour répondre aux besoins des usagers des pneus d'automobile au Canada.

M. Bob Brisco (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, les distributeurs de pneus de ma région avaient jusqu'à tout récemment manifesté beaucoup d'inquiétude devant la charge et les responsabilités très lourdes qui leur auraient été imposées. Je constate avec plaisir que le gouvernement a supprimé les articles qui auraient imposé aux petits hommes d'affaires l'obligation de l'immatriculation et de la tenue de registres. Les députés savent qu'ils plient déjà sous le fardeau des rapports bureaucratiques qu'ils doivent établir sur tout ce qu'ils font, rapports qui finissent par échouer dans quelque coin reculé d'Ottawa. Il y a donc dû y avoir un énorme soupir de soulagement ou de satisfaction chez les commerçants de l'automobile et dans l'industrie.

Je comprends qu'il y ait des avantages à assurer l'immatriculation des pneus. Désormais, c'est au consommateur qu'il appartient de remplir la carte d'immatriculation et de l'expédier au fabricant du pneu. Je me demande combien de consommateurs vont se donner la peine de le faire. J'imagine que cela va se passer comme pour les cartes de garantie des poêles à frire électriques, des grille-pain et autres articles assortis d'une garantie. Certains sont très attentifs à s'inscrire, parce qu'ils en veulent pour leur argent. Mais les autres n'en tiennent pas compte. Le risque est donc à l'intéressé. A lui d'envoyer au fabricant du pneu la carte d'immatriculation.