

Pneus—Loi

M. Dan McKenzie (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, le bill S-8 a soulevé de vives inquiétudes face à l'intention du gouvernement de faire tenir un dossier détaillé des pneus vendus. Le gouvernement a toutefois changé d'avis depuis sur cette question. Dans une lettre envoyée à l'opposition officielle par le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Goodale), il est précisé que cet article sera supprimé. Une mesure législative analogue a été adoptée aux États-Unis en 1966. D'après des études, le système d'établissement des dossiers s'est révélé efficace dans une proportion de 25 à 35 p. 100 seulement. Des efforts sont tentés aux États-Unis pour faire abolir ce système et exiger simplement que le vendeur fournisse à l'acheteur une formule où celui-ci expose les détails de l'achat, après quoi il doit la faire parvenir au fabricant ou à l'importateur de pneus. Je crois comprendre que le gouvernement va présenter un système analogue pour le Canada.

Afin d'apaiser les craintes concernant la sécurité des pneus, je voudrais signaler que le bill S-8 énonce les mêmes données générales que son prédécesseur, la loi sur la sécurité des véhicules automobiles, en vue d'établir un seul ensemble unifié de normes réglementées par le gouvernement pour les pneus des véhicules à moteur. Parmi les 20 millions de pneus vendus chaque année au Canada, six millions sont couverts, à titre de pièces originales de véhicules à moteurs neufs, par la loi sur la sécurité des véhicules automobiles; les autres 14 millions, toutefois, ne sont pas couverts par cette loi, et ils peuvent être fabriqués et vendus sans être conformes aux normes fédérales.

Il existe un système de rappel. La création d'un système de rappel réglementé par le gouvernement, basé sur des dossiers aussi complets, inquiéterait beaucoup les fabricants et les distributeurs de pneus, qui considèrent cela comme une mesure inutile et extrême qui ne vaut pas la peine ni le coût de son application. La vente de pneus donne lieu chaque année à un nombre de transactions compris entre 50 et 60 millions. Le fabricant devra supporter d'énormes coûts s'il doit pouvoir retracer chacune d'elles. Le coût du système proposé se traduirait en une augmentation estimative du prix unitaire allant de 30 à 60 cents, soit pour les consommateurs une hausse globale de 4 millions de dollars par année.

Les fabricants de pneus sont d'avis qu'il n'y a pas suffisamment de cas de rappels ou de pneus défectueux qui passent sur le marché pour justifier le coût et le travail que suppose le système d'enregistrement proposé, compte tenu du fait qu'ils administrent déjà des systèmes de rappel efficaces. A cause de la nécessité du contrôle de la qualité, les compagnies de pneus consacrent beaucoup de temps et de capitaux à la recherche et aux épreuves, ainsi qu'aux systèmes de rappel qui, bien que rarement utilisés, sont d'une efficacité maximale. Un excellent système est donc déjà en place au Canada.

Jusqu'ici, les fabricants canadiens ont eu à effectuer bien peu de rappels. Pendant ses 53 années d'existence, par exemple, la société Firestone du Canada n'a dû qu'une seule fois rappeler une série de pneus qui s'étaient rendus jusqu'aux consommateurs et ce, parce qu'il y avait une possibilité qu'ils aient été mal installés sur les voitures Ford Maverick 1973 sortant de l'usine. Comme les voitures elles-mêmes étaient immatriculées, on a eu peu de difficultés à joindre les propriétaires de ces pneus; la campagne de notification fut considérée comme ayant été un succès total. Au cours des cinq dernières années, la société Good-year du Canada n'a rappelé qu'une seule série de pneus à cause d'un très petit défaut.

[M. Baker (Grenville-Carleton).]

En conclusion, adopter le projet de loi dans sa forme initiale reviendrait à créer un précédent qui encouragerait le gouvernement à s'ingérer dans les affaires de l'industrie privée sous le prétexte de défendre la sécurité du public.

• (1520)

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de m'étendre sur cette question...

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): J'invoque le Règlement monsieur l'Orateur. Le bill n'est-il pas inscrit au nom du ministre et est-ce qu'il ne mettra pas fin au débat s'il prend la parole?

M. l'Orateur adjoint: La motion que j'ai sous les yeux est inscrite au nom de M. Sharp; le ministre prend donc la parole pour la première fois.

M. Lang: Oui, monsieur l'Orateur, c'est le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Goodale) qui a ouvert le débat. Je ne perdrai pas de temps à faire valoir le but évident de la sécurité, qui fait l'objet de ce bill. La nécessité de prendre des mesures à cet égard a été soulignée au cours de l'enquête du coroner sur un accident survenu le 27 juin dernier à Cornwall, en Ontario. Le coroner a recommandé, entre autres, que les fabricants de pneus, en collaboration avec le ministère des Transports, fasse subir aux pneus des épreuves plus strictes et que ces épreuves deviennent obligatoires. C'est ce que nous essayons de faire en appliquant les normes de sécurité aux pneus de secours autant qu'aux pneus neufs.

Je voudrais simplement confirmer ce que vient de dire le député. Nous n'avons jamais pensé devoir imposer un nouveau fardeau aux fabricants ou vendeurs de pneumatiques, ni faire les frais inutiles d'engager d'autres inspecteurs pour le compte du gouvernement.

Mon secrétaire parlementaire, le député d'Assiniboia, a écrit au député de Halton-Wenworth (M. Kempling) pour lui confirmer que nous comptons, lorsque le bill sera examiné au comité, nous déclarer partisans des modifications visant à changer le système d'indexation de façon à ce qu'il incombe à l'acheteur de renvoyer la carte plutôt que d'imposer au détaillant tout un travail de comptabilité très compliqué. En outre, nous proposerions un amendement qui permettrait de considérer des inspecteurs désignés en vertu de la loi sur la sécurité des véhicules automobiles comme ayant été désignés aussi en vertu de la loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, ce qui éviterait de faire double emploi.

Compte tenu de ces changements, je recommande ce bill aux députés et espère qu'il sera rapidement renvoyé au comité pour y être examiné minutieusement, article par article.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, j'aimerais saisir cette occasion pour féliciter le gouvernement de l'orientation générale de sa politique dans ce domaine. Permettez-moi simplement de dire que les nombreux rapports de coroners que j'ai lus depuis une quinzaine d'années montrent tantôt directement, tantôt indirectement, que beaucoup de décès ou de blessures subis sur les routes sont attribuables au fait que l'on impose une charge trop lourde aux pneus ou encore que ceux-ci sont défectueux.