

dépense des Indiens, y compris leur aptitude à payer l'impôt sur le revenu, dans les cas où ils y sont assujettis.

Bien sûr, la nature de cette étude sous-entendait l'obtention de renseignements de différents ministères provinciaux, de municipalités, du fisc fédéral ainsi que dans des documents publics. En 1968, on publia un rapport des conclusions de MM. Fields et Stanbury. Comme en fait foi le hansard, certains renseignements contenus dans ce rapport étaient considérés comme confidentiels et ne pouvaient donc être publiés. Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien entreprit d'en préparer une version pour la publication, version qui tiendrait compte d'allusions à certaines personnes et du caractère confidentiel de ce document.

Le gouvernement était disposé à publier cette version, sous réserve de l'approbation de la Colombie-Britannique. Malheureusement, elle s'y opposa et il fut impossible de publier ce rapport.

LES TRANSPORTS—LA DATE DE FABRICATION DES AUTOMOBILES—LES FALSIFICATIONS

M. Elmer M. MacKay (Central Nova): Le 28 mars dernier, monsieur l'Orateur, j'ai posé au ministre des Transports (M. Jamieson) une question au sujet de la falsification de la date de fabrication de certaines automobiles, surtout de voitures importées, question qui a soulevé beaucoup d'intérêt d'un bout à l'autre du pays et sur laquelle le gouvernement devrait porter son attention. Je me rends compte qu'il s'agit là d'un domaine qui intéresse au plus haut point tant le ministre de la Consommation et des Corporations (M. Andras) que son collègue le ministre des Transports.

La question comporte de nombreuses ramifications. Elle a, je le répète, suscité beaucoup d'intérêt dans tout le pays. Outre le fait que le ministre des Transports s'intéresse à juste titre à ce domaine en vertu de la loi sur la sécurité des véhicules automobiles, il devrait, à mon avis, être disposé à répondre à quelques questions et à s'intéresser plus directement à ce qui se passe. Ainsi, j'aimerais savoir combien de fonctionnaires du ministère des Transports s'occupent directement des questions qui ont trait à la sécurité automobile.

J'aimerais savoir également combien de plaintes reçoit le ministère chaque année et quelles sanctions sont prévues par le ministère des Transports pour faire observer les règlements relatifs à la sécurité automobile et à l'immatriculation. Il existe un problème réel pour le consommateur parce qu'en ce moment, le Canada passe pour être un lieu de déversement de véhicules dangereux et faussement immatriculés. J'apprends que toute voiture automobile peut-être immatriculée de façon arbitraire par le fabricant d'automobiles, pour n'importe quelle année, et cela avec l'entière approbation du gouvernement. Le seul problème c'est que personne ne prend la peine d'en informer le consommateur. S'il achète une nouvelle Datsun ou Toyota ou Volvo 1972 par exemple, il peut apprendre à sa grande surprise, qu'en fait, il a acheté le modèle de l'année précédente.

La plupart des consommateurs se rendent compte de leur erreur seulement lorsqu'ils retournent voir leur concessionnaire l'année suivante et qu'ils découvrent que leur voiture a subi une dépréciation de deux ans, qui est de 50

p. 100 au lieu des 30 p. 100 prévus. L'automobiliste apprend entretemps à regret qu'il a payé son assurance trop cher, que l'apparition de rouille sur sa voiture est normale et non prématurée et que la plupart des contrats de vente renferment une clause qui lui interdit de faire grand-chose à ce sujet.

• (2220)

La perte financière mise à part, ces automobiles dont on a changé la date présentent de grands risques pour la sécurité. Certains modèles de 1971 et de 1972, dont on avait annoncé qu'ils comportaient les systèmes de sécurité les plus récents contrôlés par le gouvernement fédéral, peuvent en fait très bien ne pas répondre aux normes de construction pour la bonne raison que la loi sur la sécurité des véhicules automobiles ne s'applique qu'aux véhicules fabriqués après janvier 1971; normalement, toutes les voitures enregistrées comme modèles de 1972 devraient présenter les caractéristiques précisées dans la loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Ce n'est cependant pas toujours le cas et l'automobiliste perd beaucoup tant sur le plan financier que sur le plan du confort.

Il y a aussi un autre aspect dont devrait se soucier le gouvernement. Je présume que la taxe d'importation perçue sur les voitures de fabrication étrangère est basée en quelque sorte sur l'année de fabrication. Si l'on a des doutes quant à l'année des véhicules importés et à la modification possible de leur date de fabrication, comme cela semble parfois se produire, je crois que le montant de la taxe d'importation ainsi perçue s'en trouverait modifié. En pareil cas, j'incite le gouvernement à se pencher sur cette question.

L'enregistrement soulève un autre problème. Je voudrais citer des extraits d'un mémoire présenté par un groupe de consommateurs sérieux. Je cite:

M. Karl Barths, président de Volkswagen Canada Limitée, a récemment déclaré à deux membres du personnel de direction de l'APA que la Volkswagen avait connu de sérieuses difficultés au début des années 60, par suite de leur désormais notoire «marché équivoque» de voitures. De vieilles Volkswagen étaient rafistolées et refilées à des Américains confiants. Cette manœuvre frauduleuse a cependant cessé aussitôt que la Volkswagen des États-Unis eut amélioré, en 1965, son système de numéros d'ordre, si bien que chacun peut aujourd'hui savoir la date de fabrication de sa voiture.

Si l'initiative américaine a permis l'adoption d'une telle mesure, le gouvernement canadien pourrait certainement chercher à voir si on ne pourrait pas en faire autant ici. Je me rends compte que le temps presse et je terminerai en disant que le ministère des Transports et celui de la Consommation et des Corporations pourraient entreprendre une action dans ce domaine vu que l'automobile est une des principales préoccupations du Canadien moyen et que s'il estimait que la vente des voitures importées, ou de toute autre voiture d'ailleurs, est entachée de supercherie, l'industrie tout entière en souffrirait.

Il faudrait, à mon avis, obliger les importateurs de voitures étrangères à accorder un rabais raisonnable aux vendeurs qui ont de vieux modèles invendus sur les bras, communiquer les numéros de série aux ministères de la Consommation fédérale et provinciales et rembourser intégralement la différence de prix entre le modèle effectif et le modèle prétendu du véhicule à tous les acheteurs dont les réclamations sont fondées.