

*Initiatives ministérielles*

dent ainsi à celles qui sont prévues dans certaines autres lois que nous avons adoptées à la Chambre.

Nous pourrions examiner au comité la possibilité d'ajouter une disposition liée à la hausse du coût de la vie ou à l'indice des prix à la consommation de sorte que nous n'ayons pas à modifier cette partie de la loi plus tard.

Il y a aussi toute la question du système réglementaire de points relatifs aux émissions et d'établissement de la moyenne des émissions. Je n'entrerai pas dans les détails, mais nous avons examiné ces dispositions. Nous pensons qu'elles sont raisonnables dans le contexte de l'industrie de l'automobile. Ce n'est pas nécessairement la solution pour les industries à rejets atmosphériques polluants, mais dans le secteur de l'automobile, cela permettra de mettre en application des mesures de lutte contre la pollution de l'air sans nuire à la viabilité économique des entreprises ni les forcer à mettre au rebut de l'équipement déjà en exploitation mais qui doit être éliminé graduellement dans un délai d'un an ou deux.

En outre, le projet de loi permet d'assurer un suivi si une pièce d'automobile qui servant à la dépollution comporte un défaut de fabrication et que le fabricant pourrait rappeler. Je crois savoir que la loi actuellement en vigueur ne permet pas cela.

Je voudrais parler de quelques questions que l'on a abordées avec moi; elles concernent non seulement ce projet de loi, mais aussi la nécessité de s'assurer que tous les véhicules sur nos routes sont sécuritaires.

Je veux d'abord parler de ce que j'appellerai les automobiles-épaves ou guimbardes. Il s'agit d'automobiles qui ont été déclarées perte totale. Elles aboutissent normalement à la ferraille. Au Canada, et aux États-Unis aussi, j'imagine, il y a bien des gens qui prennent ces voitures pour les recycler, en quelque sorte, et souvent, ces voitures recyclées ne sont pas aussi sécuritaires que les nouvelles automobiles. On m'a dit que si l'on soude le châssis d'un véhicule et qu'on ne le fait pas convenablement, lors d'un impact, on met en danger la vie des occupants du véhicule et de l'autre avec lequel il est entré en collision.

En vertu de la Constitution, la réglementation de la fabrication d'un produit relève du gouvernement fédéral. La réglementation du véhicule fini relève ensuite des provinces. Nous devons trouver une façon d'imposer des normes nationales aux provinces. Dans le projet de loi, il est question d'une marque nationale de sécurité garantissant qu'un pneu ou un véhicule construit conformément aux normes fédérales prévues dans ce projet de loi est sécuritaire. De la même façon, la CSA appose une étiquette sur nos appareils qu'elle a approuvés.

Il faudrait, et c'est là une question que je veux examiner au comité, que l'on puisse retirer la marque nationale d'un véhicule qui a été lourdement accidenté et mettre

sur pied un système permettant de vérifier que le véhicule, avant d'être remis sur la route, n'est pas seulement en état de fonctionner, mais que son châssis est également sécuritaire.

Je crois savoir que le Québec a prévu un tel système. Si un véhicule est lourdement accidenté et que quelqu'un veut le remettre sur la route, lorsqu'il va au bureau d'immatriculation, il doit présenter une photographie du véhicule sur ce que l'on appelle un marbre, ce qui garantit qu'il n'a pas été réparé dans une cour, mais par un établissement autorisé qui utilise de l'équipement de pointe, qui a vérifié le châssis et qui, par conséquent, peut garantir au bureau d'immatriculation que le véhicule est conforme aux normes du Québec. J'aimerais que nous fassions de même à l'échelle nationale.

Nous avons tous vu dans nos localités, au moins dans les localités rurales et du Nord, des personnes qui décident qu'il est vraiment formidable de mettre sur une voiture ou un camion des pneus cinq ou dix fois plus grands que ceux fournis par le fabricant. Autrement dit, ces véhicules sont modifiés par leur propriétaire et ne sont pas conformes aux règles de sécurité ni assurément aux exigences du fabricant. Nous pouvons utiliser, je pense, la marque nationale de sécurité pour empêcher cela. Dès que ces personnes ajouteraient des gros pneus, la marque de sécurité serait annulée et, par conséquent, le véhicule ne serait pas homologué par les provinces.

Ce projet de loi réglemente aussi le commerce des voitures d'occasion entre le Canada et les États-Unis. Aux termes de l'Accord de libre-échange, les voitures d'occasion américaines peuvent être vendues au Canada. Avant cet accord, très peu de ces voitures entraient dans notre pays. Ce projet de loi indique les conditions requises pour ces véhicules. Ceux-ci doivent se conformer aux normes canadiennes. C'est une manière de réglementer ce commerce, jusqu'à ce que l'ALE soit abrogé, mais cela fera l'objet d'un autre débat.

Ce projet de loi doit donc faire en sorte que tous les véhicules importés soient conformes aux normes canadiennes, que les véhicules rappelés par les États-Unis pour des questions de sécurité le soient effectivement et qu'il y ait une uniformité dans l'étiquetage.

Mais j'estime qu'il y a une lacune, parce que si j'allais à Duluth, au Minnesota, pour y acheter une voiture d'occasion, tout ce que j'aurais à faire en me présentant à la frontière canadienne, c'est signer une déclaration où je me m'engagerais à effectuer toutes les modifications nécessaires. Il n'existe aucune disposition pour garantir que ces modifications soient apportées par le personnel qualifié. Je pourrais exécuter le travail moi-même ou simplement dire qu'il a été fait. Je pense que nous avons besoin d'un amendement prévoyant que toute personne qui importe un véhicule passe par un garage ou par un