

fois logiques et raisonnables. Il en résultera, je crois, que la lourde responsabilité de la sécurité des pneus passera des mains du petit marchand de pneus à celles du fabricant.

Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que l'initiative de mon collègue le député de Halton-Wentworth a été utile et très valable et le ministère a jugé bon d'accepter ses conseils et de lui adresser une lettre où il exprimait son intention de présenter des amendements.

J'aimerais en fait parler de deux aspects du bill en raison de la similitude qui existe entre ce bill et la loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Lorsque le ministre clôturera le débat en deuxième lecture et qu'il répondra aux demandes et aux propositions faites à cette étape, il aura peut-être aussi l'amabilité d'expliquer si mon appréhension est oui ou non justifiée ou si cette disposition vise à éviter le piège que renferme le bill. J'ai écrit au ministre pour lui exposer certaines plaintes relatives aux lacunes trouvées dans la loi sur la sécurité des véhicules automobiles et certaines plaintes à ce sujet, et je suis sûr que le ministre les connaît.

J'ai posé alors au ministre une question écrite, sur l'application de cette loi, car bien franchement je n'étais pas sûr que la loi bien interprétée comme je la comprenais. Je me suis plaint au ministre de ce que la seule déféctuosité du véhicule automobile, dont tient compte le ministre des Transports ou l'organisme habilité par le ministère, est celle dont le conducteur n'a pu s'apercevoir.

Autrement dit, si je comprends bien la lettre que j'ai reçue du ministère des Transports à ce sujet, la déféctuosité était évidente et le conducteur ou le propriétaire aurait dû la remarquer. Cette interprétation est poussée assez loin. J'ai donné comme exemple au ministre une déféctuosité éventuelle dans le mécanisme de direction; le ministère des Transports m'a répondu que parce qu'il aurait dû y avoir un bruit sec dans la direction—et selon leur enquête, il y en avait un habituellement—le conducteur aurait dû remarquer la déféctuosité. Ce n'est donc pas le genre de défaut dont, ils s'inquiéteraient normalement.

Il me semble, d'après cette réponse du ministère, que je devrais d'abord obtenir une clarification du ministre et deuxièmement, si tel est vraiment le cas, étant donné l'instance que j'avais présentée comme quoi le ministère devrait, à mon avis, se préoccuper des défauts, que le chauffeur en homme prudent, ait remarqué ou non une déféctuosité du véhicule. La même question se pose dans le cas de ce pneu. Si le véhicule ou le pneu présente un défaut quelconque qui soit signalé au ministère, celui-ci devrait faire enquête et prendre les mesures qui s'imposent qu'il s'agisse ou non d'un défaut dont le chauffeur a pu s'apercevoir auparavant par la conduite de la voiture ou, dans le cas d'un pneu, par sa tenue de route.

J'aimerais beaucoup, à ce stade-ci, et probablement en prévision d'une lettre que je recevrai en temps opportun, si le ministre doit intervenir lui-même au sujet de ce bill et clôturer le débat de deuxième lecture, qu'il fasse la lumière sur le point que je soulève maintenant et qu'il énonce la politique officielle de son ministère pour ce qui est des

raisons qui l'ont poussé à donner cette interprétation ou à convenir qu'il y aurait lieu de modifier ce bill et la loi relative aux véhicules automobiles.

Je veux revenir, si vous me permettez, aux amendements proposés par le ministre relativement à cette mesure. On ne semble pas se plaindre des dispositions du bill se rapportant aux normes et à la certification. Apparemment, elles ont reçu l'approbation de la Rubber Association of Canada, qui représente les fabricants de pneus du pays et, en conséquence, on semble accepter, de façon générale, la principale partie du bill. Comme je l'ai dit, je suis heureux de constater que le ministère a manifesté un certain degré de souplesse en acceptant de modifier les dispositions du bill de façon à obliger tous les vendeurs à maintenir des dossiers détaillés des ventes et des exigences de certification auxquelles ils répondent.

Cela imposerait évidemment un lourd fardeau au petit commerçant et il y a, au pays, plusieurs milliers d'entrepreneurs qui, Dieu seul le sait, ont déjà assez de difficultés à affronter, mais je crois que ces amendements sont valables et méritent notre appui. C'est une bonne chose que de remettre au consommateur une formule qu'il présentera au fabricant pour que celui-ci s'occupe de l'enregistrement, comme on le fait dans le cas de bien d'autres appareils, ustensiles et produits de toutes sortes.

● (1640)

Je voudrais signaler à l'étape de la deuxième lecture que j'appuie sans réserve le principe dont s'inspire ce projet de loi. Tout ce que le Parlement peut faire pour accroître la sécurité de la circulation routière recevra un appui presque unanime. Nos remarques sont censées être de nature positive, afin que la mesure législative soit la meilleure possible mais j'espère que les recommandations de l'opposition seront acceptées de temps à autre, puisque nous avons des députés aussi éminents et vigilants que le député de Halton-Wentworth (M. Kempling) qui a présenté des propositions raisonnables et judicieuses au gouvernement chaque fois que je l'ai entendu parler.

En terminant, puis-je signaler que mon enquête sur la question a révélé que l'industrie canadienne du pneu a une excellente réputation c'est-à-dire que rien n'indique la présence d'une grave déféctuosité affectant la sécurité de nos voitures et il faut en féliciter l'industrie. Toutefois, cela ne veut pas dire qu'il faut cesser d'être vigilants dans l'intérêt du simple citoyen qui conduit une voiture. Un nombre croissant de Canadiens conduisent des voitures. Apparemment, environ 80 p. 100 de tous les trajets sont effectués en voiture au Canada.

Je crois comprendre que ces normes s'appliqueront non pas seulement aux pneus qui sont fabriqués au Canada, mais également aux pneus importés. Je crois également savoir que les pneus importés au Canada comptent pour environ 50 p. 100 de tous les pneus vendus chez nous. Une autre raison pour laquelle il faut appuyer le bill à l'étude, c'est qu'il est souhaitable à mon avis d'uniformiser les normes sans égard au lieu de fabrication, une responsabilité qui incombe aux importateurs de pneus.