

obligé de renoncer aux droits que lui confèrent le droit commun et les diverses lois provinciales visant les ventes de marchandises quant à la qualité et à l'utilisation des marchandises achetées.»

Même si la voiture tient bien la route, comme c'est en général le cas, il arrive parfois que l'acheteur s'engage à payer plus que ses revenus ne le lui permettent, avec le résultat que ses versements sont en retard. En telle occurrence, l'acheteur peut constater qu'il a accepté des conditions imprimées en caractère fin et qui sont vraiment dures.

Tout en reconnaissant l'importance de l'industrie des véhicules automobiles dans l'économie canadienne, nous n'en croyons pas moins que le commerce des voitures usagées est devenu un problème social. Un membre du Comité qui est président d'une agence sociale nous a dit que son agence est parfois appelée à fournir de la nourriture à des enfants dont le pauvre père est en même temps tenu de continuer ses paiements sur une vieille voiture. «Aussi, cette organisation dont l'objet est d'aider les gens pauvres,» a-t-il dit, «aide plutôt les sociétés de finance.»

Si le financement des voitures usagées constitue un problème particulier, c'est que: (1) les gens disposant de revenus modestes sont plus portés à acquérir des voitures usagées que des voitures neuves; (2) les charges financières qui pèsent sur les voitures usagées sont considérablement plus élevées que sur les voitures neuves; (3) une quantité importante de voitures usagées sont reprises, parfois, simplement à cause d'une mauvaise gestion de la part de l'acheteur éventuel, mais les charges financières excessives contribuent certainement à rendre les paiements sans commune mesure avec le revenu du débiteur; (4) une voiture usagée peut être le seul moyen de transport entre le lieu de travail et le domicile. Dans ce cas, la reprise est un désastre pour le salarié et pour sa famille; (5) quand la voiture usagée n'est pas telle qu'on l'a présentée, qu'elle est parfois si défectueuse qu'elle ne peut être utilisée pour le transport, l'acheteur peut être contraint de continuer les paiements à l'acheteur d'un accord de vente conditionnelle qui ne reconnaît envers lui aucune responsabilité; (6) il n'existe aucune limite aux charges qu'on peut effectuer sous prétexte de remise en état, et celles-ci peuvent très bien dépasser la valeur du véhicule. On nous a rapporté une affaire entendue devant un tribunal de Montréal: un camion acheté pour \$650 et repris une semaine plus tard a été revendu \$25.

Il est évidemment d'intérêt public de prévoir une protection pour les acheteurs de voitures usagées, de faire peut-être pour eux ce qu'on fait d'ordinaire pour les acheteurs de voitures neuves—leur donner la possibilité d'emprunter et de payer comptant. Nous croyons que l'une de nos principales recommandations tiendra compte de ce problème en rendant le crédit possible à un taux raisonnable, dans la situation particulière et urgente où la voiture est nécessaire pour le transport au lieu de travail. L'intéressé serait alors, pour l'essentiel dans la même situation que l'abonné d'une caisse populaire dont la voiture peut être financée entièrement par des versements réguliers à des taux d'intérêt raisonnables, et sans aucun droit de nantissement attaché à la voiture. En outre, notre recommandation selon laquelle un taux maximum de financement pour toute les voitures usagées devrait être fixé par la loi (Comme c'est actuellement le cas dans l'état de New-York pour les voitures usagées et neuves) devrait permettre aux vendeurs de choisir leurs acheteurs plus attentivement. Par suite des nombreuses possibilités de maquiller l'ancienneté et l'état d'une voiture usagée, l'emploi d'un système d'identification comme celui qui est en vigueur en Angleterre et dans certaines parties du Canada, devrait permettre de vérifier dans un lieu public les antécédents de toute voiture mise en vente. Ce problème ne devrait pas être insurmontable à l'époque des ordinateurs.