

Pneus—Loi

bile si nous n'avons pas examiné les deux autres problèmes que j'ai mentionnés cet après-midi, soit celui des pneus rechapés et celui des pneus rejetés par les fabricants comme ne répondant pas aux normes des pneus de première qualité. On les répare et on les met sur le marché comme pneus d'occasion, même si leur profil antidérapant est intact. Heureusement, les députés et les sénateurs continueront d'étudier cette question de la sécurité et tiendront compte de ces deux autres secteurs. Quiconque a conduit une automobile sait très bien que si on n'a pas de bons pneus, on met non seulement sa propre sécurité en péril mais également celle des autres.

Je félicite le Sénat du travail accompli dans ce domaine ainsi que les membres du comité qui ont étudié la question en profondeur et proposé ces modifications. Ceux qui s'occupent de sécurité continueront, j'espère, à être vigilants et à proposer des normes de sécurité plus rigoureuses aux fabricants, que ceux-ci peuvent respecter et respecteront, pour assurer une plus grande sécurité aux automobilistes canadiens.

[Français]

M. Léonel Beaudoin (Richmond): Monsieur le président, je dois féliciter le Sénat d'avoir présenté le bill S-8 à la Chambre parce que c'est un bill très important.

Presque tout a déjà été dit sur la question, mais je veux appuyer les arguments de mes préopinants surtout sur la question de la sécurité routière. Les statistiques nous apprennent que de 16 à 18 p. 100 des accidents de la route sont expliqués en partie par le fait qu'une manufacture de pneus recommande une certaine grandeur de pneus, une certaine fabrication de pneus, à long millage, par exemple, de toute sécurité, mais après la moitié du millage annoncé dans les journaux, le pneu est presque usé, c'est-à-dire qu'il n'est plus sûr.

Je veux parler de la catégorie de pneus que l'on vend de \$20 à \$60, selon l'endroit où on les achète. Cela est très étonnant. Quant à un pneu semblable, de la même grosseur, on ne sait pas si c'est un pneu qui a été réparé, ou remis à neuf, et il est vendu de \$20 à \$60. Celui qui n'a pas les moyens d'acheter un pneu de \$60, ou qui est mal informé, pourrait payer un pneu \$20, \$22, \$23 ou \$26, surtout dans les magasins à succursales multiples. Ici, je n'en veux pas aux magasins à chaînes, mais je veux surtout pointer du doigt les manufacturiers qui fournissent ces magasins à chaînes, lorsqu'ils font de la réclame dans les journaux, de la réclame qui trompe le consommateur, en lui offrant un pneu de \$60 pour \$23 ou \$24, et en alléguant qu'il est de la même dimension et de la même qualité que celui de \$60.

On a également la même catégorie de pneus qu'on appellerait «nylon renforcé». Ces sortes de pneus ne sont pas «balançables». La preuve en est faite. J'en ai utilisé de différents groupes, et ces pneus sont très difficiles à «balancer», et il faut les faire «balancer» à tous les 10,000 milles. Si on n'a pas le temps, le train de conduite se «désaligne». On a quand même payé ces pneus-là à fort prix, aux environs de \$55, \$58 le pneu selon la compagnie, et ainsi on trompe encore le consommateur. J'ai été trompé comme les autres. C'est pour cela que je crois que ce projet de loi est à point, et que j'inviterais le gouvernement à être de plus en plus sévère à ce sujet.

Aussi, je ne voudrais pas terminer mes remarques avant d'attirer l'attention de la Chambre sur cette question de pneus qu'on fait rechaper, surtout pour les véhicules commerciaux. Plusieurs députés, monsieur le président, ont comme moi roulé sur l'autoroute. Certains pneus ont des bandes de roulement qui proviennent de camions ou d'au-

tobus, de grandes semelles jusqu'à deux, trois ou quatre pieds de long, d'une largeur assez considérable. Cette semelle se décolle de la carcasse du pneu, et je crois que ceci est une occasion d'accident surtout s'il pleut. Si cette bande de roulement se détache de la carcasse du pneu, à mon sens, c'est que le pneu ne devrait pas être mis sur le marché. Soit que la compagnie qui rechape ce pneu soit incompétente ou qu'il n'y ait pas suffisamment de surveillance dans la matière.

Voilà les remarques que je voulais faire à la Chambre et qui démontrent qu'il y a un plus grand nombre d'accidents de route et, par le fait même, des augmentations du coût de l'assurance-automobile. Il y a également de nombreuses blessures causées par ces accidents et cela entraîne beaucoup d'ennuis.

Je voudrais également féliciter le parrain du projet de loi. Je sais que le Sénat a fait les premiers pas et que le gouvernement continue dans cette voie, à mon avis, on est dans la bonne direction. Du fait que les voitures sont de plus en plus rapides à cause du nombre croissant des chevaux vapeur, les pneus doivent être de plus en plus solides. Il faut aussi tenir compte du fait qu'au Canada nous avons de brusques changements de température.

Je crois que le gouvernement est dans la bonne direction, et il devrait être de plus en plus difficile de permettre à un manufacturier de mettre un pneu sur le marché et ceci afin de ne pas tromper le consommateur.

● (1630)

[Traduction]

M. Ray Hnatyshyn (Saskatoon-Biggart): Monsieur l'Orateur, je ne comptais pas participer à ce débat, mais je me sens poussé à faire quelques observations pour deux raisons dont la première est d'ordre personnel. Je voudrais établir le fait que le député de Saskatoon-Biggart était à sa place et qu'il tentait de demander la parole pendant la période des questions depuis quelques jours, et aussi pour rappeler tout simplement à M. l'Orateur qu'il est possible de lui donner la parole même au cours d'un débat aussi important que celui-ci. La seconde raison est, naturellement, le fait que le ministre chargé de l'application de cette mesure législative est mon ami et collègue de Saskatoon-Humboldt (M. Lang), je me suis donc senti obligé d'intervenir et de parler des diverses mesures chaque fois qu'il est en cause, en considération de l'amitié et de l'admiration que je lui porte.

En fait, je ne pose pas à l'expert pour ce qui est de la fabrication de pneus, comme c'est le cas pour certains de mes collègues, mais en tant que consommateur, la chose m'intéresse et de nombreux députés partagent cet intérêt, car les domaines de l'automobile, de la sécurité de l'automobile, de la sécurité du véhicule à moteur et, dans le cas qui nous occupe, la sécurité des pneus de véhicules automobile, nous intéressent tous.

Monsieur l'Orateur, à mon avis, le projet de loi à l'étude est le complément de la loi qui existe déjà chez nous, c'est-à-dire la loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Autrement dit, les dispositions du bill ressemblent fort à celle de cette loi quant aux normes de sécurité acceptables dans le cas des pneus, en l'occurrence, et des véhicules automobiles en général. J'aimerais ici féliciter le ministre de la souplesse dont il a fait preuve face aux instances qui lui ont été présentées à ce sujet.

J'aimerais en outre féliciter mon collègue, le député de Halton-Wentworth (M. Kempling), de l'esprit d'initiative dont il a fait preuve en présentant des amendements à la