

*Pneus—Loi*

Je sais que certaines grandes compagnies automobiles vendent des pneus de deuxième qualité. Le pneu présente peut-être un défaut qui est réparé suivant certaines normes, mais il reste que c'est un pneu de deuxième qualité. Maintenant, un fabricant pourra très difficilement appliquer sur ces pneus une étiquette disant au consommateur qu'il s'agit de pneus d'occasion, de pneus réparés ou de pneus de deuxième qualité à cause d'un défaut quelconque. Le bill ne renferme aucune disposition autorisant la vente de ces pneus. Bien des pneus rejetés par les plus grands fabricants sont vendus par des quincailleries ou par des magasins d'accessoires automobiles. Ils sont vendus à perte, mais le bill ne garantira pas qu'ils respectent les normes de sécurité.

● (1610)

J'aborde maintenant la question des pneus à carcasse radiale. Bien avant que les Canadiens ou les Américains ne fabriquent les pneus à carcasse radiale, les fabricants européens de bonne réputation en faisaient d'excellents. Ils sont actuellement disponibles au Canada. On peut acheter des pneus à carcasse radiale ordinaires ou avec bande d'acier. A un moment donné, les fabricants canadiens prétendaient, dans leur publicité, que les pneus ordinaires étaient meilleurs que les pneus à carcasse radiale. Nous savons que ce n'est pas nécessairement vrai. Pendant longtemps, les fabricants nord-américains avaient du mal à reconnaître que les fabricants étrangers faisaient des pneus d'une plus grande sécurité et d'une qualité supérieure aux leurs. Je suppose que les fabricants canadiens et américains ne veulent rien entendre d'un produit qu'ils ne peuvent contrôler.

Maintenant, nous fabriquons, bien sûr, des pneus à carcasse radiale. On s'accorde en général pour dire que pour certains conducteurs et certains types d'automobiles et dans des conditions de route particulières les pneus radiaux avec bande d'acier sont les meilleurs, car leur rendement est parfois supérieur à celui des autres pneus. Tout le monde n'aime pas les pneus radiaux, car leur comportement est différent et ils ne prennent pas les virages de la même façon que les pneus ordinaires. Certains disent que les pneus à carcasse radiale offrent une plus grande sécurité que les autres. Pour ma part, je n'aime pas les pneus à bande d'acier. Je préfère les autres. Je ne suis pas habitué à prendre les virages avec ces pneus et je trouve, soit dit en passant, qu'ils modifient la tenue de route du véhicule.

A mon avis, le gouvernement devrait trouver une formule pour évaluer la sécurité des pneus importés au Canada. Les fabricants de pneumatiques étrangers devraient se conformer aux exigences établies par le gouvernement et les automobilistes devraient être mis au courant. Pour protéger les acheteurs, il faudrait établir de nouvelles normes et spécifications à mesure que de nouveaux modèles de pneus pénètrent sur le marché.

Ce bill ne régleme pas les pneus rechapés, il ne parle pas non plus de l'état de l'enveloppe ni des cas où le pneu peut être rechapé en toute sécurité. Il arrive souvent qu'un petit fabricant fasse le rechapage dans un petit atelier, le bureau provincial des véhicules automobiles ne le régleme guère et pourtant, il faudrait établir des normes de rechapage. Par exemple, comment sait-on si le rechapage va bien adhérer à l'enveloppe? Cette opération demande une chaleur élevée et, à mon avis, on ne devrait pas la faire plus de deux fois sur le même pneu; l'enveloppe ne devrait pas subir de troisième rechapage. Malheureusement, les autobus de ma région roulent sur des pneus qui ont été

rechapés trois fois et même davantage. Ils circulent avec des pneus usés, souvent à des vitesses excessives, ce qui est dangereux.

Les véhicules commerciaux aussi utilisent des pneus rechapés. Combien de députés ont déjà roulé derrière un camion chargé à pleine capacité et zigzaguant sur des pneus rechapés? On sait que d'un moment à l'autre l'un ou l'autre des ces pneus volera en pièces sur la chaussée—et on espère ne pas être derrière le camion quand cela se produira. Il m'arrive parfois de voir deux ou trois des huit ou dix roues d'un véhicule commercial dont le parallélisme et l'équilibrage laissent à désirer. Parfois, ces camions sont conduits d'une façon peu rassurante.

Comme les pneus rechapés occupent une place importante dans le camionnage, le gouvernement devrait établir des normes de sécurité pour ces pneus. A mon avis, il faudrait y estampiller la date de fabrication et les dates de rechapage. De cette façon, n'importe qui pourrait connaître sur-le-champ les antécédents du pneu et savoir s'il est sûr. Il faudrait obliger les fabricants de pneus à être responsables de leurs produits. C'est peine perdue de demander aux exploitants de stations-service de faire des rapports sur la condition des pneus: ils ont déjà suffisamment de travail. Quant à l'inspecteur de véhicules automobiles moyen, à moins que le camion ne soit vieux de 15 ans et ait besoin d'être repeint, il est peu probable qu'il examinera les pneus.

Il faut rendre obligatoire la tenue de dossiers sur les pneus, car bien des véhicules commerciaux circulent d'un océan à l'autre sur des pneus vulcanisés rechapés. A mon avis, le gouvernement se doit d'étudier la question. Je ne pense pas que les fabricants devraient jouer le rôle d'arbitres en ce qui touche les normes de sécurité, et je ne suis pas disposé à les laisser prendre les décisions en cette matière. Je me félicite donc de voir que ce projet de loi prévoit que les fabricants et le gouvernement fédéral établiront conjointement les normes des pneus canadiens et importés. L'industrie et le gouvernement fédéral fixeront les normes en collaboration. C'est nécessaire parce qu'il y a aujourd'hui sur les routes beaucoup de voitures qui ne sont pas sûres. Il y en a que je ne songerais pas à acheter, que je n'accepterais même pas, si on m'en faisait cadeau. Je pourrais en nommer quelques-unes. Cependant, tous ceux qui les conduisent connaissent leurs défauts et savent qu'elles ne sont pas sûres. Leurs défauts sont bien visibles. Dans certains cas, le moteur est trop gros pour la carrosserie ou les pneus sont trop petits pour le poids du véhicule.

● (1620)

Le député de Brome-Missisquoi (M. Graftey) l'a bien dit, les fabricants n'ont pas résolu le problème de la sécurité. Les pneus des voitures neuves sont surchargés. Nous n'avons qu'à nous rappeler ce qui est arrivé, il y a quelques années, quand les Chevrolets et les Fords neuves ont été équipées de pneus à deux plis. On risquait sa vie quand on conduisait sur une route de gravier. Je suis certain que beaucoup de députés pourraient raconter certaines pannes désagréables qui leur sont arrivées alors qu'ils conduisaient des voitures équipées de pneus à deux plis sur des routes de campagne. Dans d'autres secteurs de la fabrication également, les fabricants ont établi des normes qu'ils estimaient sécuritaires, mais qui ne l'étaient pas pour personne d'autre. Le champ d'action de la direction des véhicules automobiles devrait être considérablement élargi. Ce bill est un bon départ.

Aucun député ne devrait partir d'ici avec l'idée que nous avons réglé le problème de la sécurité des pneus d'automobiles.