

**Le président:** Honorables sénateurs, vous pouvez maintenant poser des questions à M. Gordon Campbell, directeur de la sécurité routière. Y a-t-il des questions? Voulez-vous ajouter quelque chose, M. Campbell?

**M. Campbell:** Non, monsieur le président. Je crois comprendre que les représentants de l'industrie sont disposés à exprimer leur opinion et j'attends avec impatience leur exposé.

**Le président:** Quel euphémisme.

**Le sénateur van Roggen:** J'ai une ou deux questions à poser avant que les autres témoins prennent la parole. Ce projet de loi vous donnera le pouvoir de contrôler tous les pneus quels qu'ils soient, importés au Canada, et tous ceux qui sont expédiés d'une province à une autre; il vous donne le pouvoir de contrôler les pneus fabriqués partout au Canada, s'ils doivent porter votre sceau ou marque de commerce comme le propose le projet de loi. Sur le plan constitutionnel, il ne vous accorde pas le pouvoir de contrôler les pneus fabriqués dans une province et vendus dans cette province. Les provinces envisagent-elles d'adopter des règlements parallèles?

**M. Campbell:** Vous avez raison, monsieur. Nous ne croyons pas qu'une mesure législative provinciale complémentaire soit nécessaire dans ce cas étant donné la nature de l'industrie. J'ai dit qu'il existe un nombre limité de fabricants et d'usines de pneus au Canada. Les représentants de l'industrie pourraient peut-être donner des précisions à ce sujet? Je ne crois pas qu'ils pourraient distinguer entre production interprovinciale et extraprovinciale.

Je suis certain qu'ils apposeraient probablement leurs marques sur chaque pneu et une fois que le pneu porte la marque de commerce, nous exerçons le contrôle.

**Le président:** Je vous remercie, M. Campbell.

Honorables sénateurs, nous entendrons maintenant le président de l'Association canadienne des producteurs de caoutchouc, M. Kenneth R. Graydon.

Avant de prendre la parole, monsieur Graydon et par déférence pour le sénateur McElman, auriez-vous l'obligeance de nous donner des explications au sujet de ce petit dispositif?

**M. Kenneth R. Graydon, président de l'Association canadienne des producteurs de caoutchouc:** Monsieur le président, honorables sénateurs, il s'agit d'un calibre de chape que l'Association des producteurs de caoutchouc a mis à la disposition des consommateurs. Il permet tout simplement de mesurer l'épaisseur de la chape d'un pneu. Comme vous le savez probablement, les pneus sont actuellement dotés d'un indicateur d'usure de la chape à une profondeur de 2/32 de pouce. L'industrie estime qu'à ce moment-là il faudrait changer le pneu parce qu'il devient alors dangereux. Ce petit calibre rappelle aux propriétaires de voiture qu'ils devraient connaître l'épaisseur de la chape de leurs pneus.

**Le président:** Je vous remercie.

**M. Graydon:** Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie de me donner l'occasion de prendre la parole ici au sujet du bill. Notre délégation est importante. Je commencerai par quelques observations générales, après quoi, je demanderai à deux autres délégués de commenter certains aspects précis du projet de loi. Nous

serons heureux de répondre ensuite à vos questions et les membres de notre groupe sont à votre disposition; ils pourront vous aider à comprendre le projet de loi et l'industrie elle-même.

Premièrement, je dirais que nous sommes ici en vue d'appuyer entièrement le bill, son objet et sa portée principale. Nous voulons cependant faire ressortir certains points secondaires, qui ne sont pas nécessairement négligeables, concernant la précision du libellé. Ce sont des points qui, selon nous, devraient être examinés afin d'assurer que l'objet sera révélé et réalisé lorsque le bill deviendra loi.

Toutefois, bien que nous appuyions le bill, un point important nous inquiète. Nous avons l'impression que le bill va trop loin dans un secteur particulier. Le système de rappel proposé dans le bill soulève une question à savoir si oui ou non la situation demande réellement ce genre d'attitude, afin de contrôler et de résoudre un problème qui, au meilleur de notre connaissance et selon les données de M. Campbell jusqu'à un certain point, est comparativement petit.

Les pneus sont responsables—ne serait-ce que d'une façon connexe—d'environ 1 p. 100 des accidents—1/2 à 2.5 p. 100. La plupart de ces accidents, selon l'expérience que nous en avons, sont dus, non pas à de nouveaux pneus défectueux mais à des pneus usés, c'est-à-dire qui sont trop usés ou qui ont été mal gonflés.

Le risque probable, et l'incidence du problème, soulèvent une question, à savoir s'il est réellement nécessaire d'imposer à l'industrie qu'elle établisse un système de rappel. Si ce système est tellement nécessaire, certains problèmes d'ordre pratique devront être résolus afin que ce système soit efficace. Nous savons qu'un tel système existe aux États-Unis. Il est très difficile d'assurer que le vendeur et les clients s'acquitteront de leur part du système qui consiste à tenir un dossier. C'est un problème d'ordre administratif, et la véritable question se pose à savoir si oui ou non une situation reliée à des accidents dus à des pneus justifie ce genre de système. Nous en parlerons davantage et nous répondrons à certaines de vos questions en vous fournissant plus de détails.

**Le président:** Pardon, monsieur Graydon. Vous avez dit être en désaccord avec le système de rappel. A quel endroit du bill en est-il question? Serait-ce dans les règlements?

**M. Graydon:** Les articles 4 et 8 du bill prévoient certaines pratiques permettant de faire la constatation et de donner avis de tout défaut. En termes généraux, je parle d'un «système de rappel».

**Le président:** Honorables sénateurs, c'est à la page 3.

**M. Graydon:** C'est exact. On en parle dans la partie I de l'alinéa 1(e) de l'article 4.

Il y a deux autres points qui ont trait à cette observation. Si un tel système est nécessaire, quel qu'en soit le coût d'établissement et de fonctionnement, le consommateur devra inévitablement l'assumer puisque ce montant sera incorporé au prix du pneu, et il nous semble que ce sont là des frais supplémentaires inutiles à un moment où le prix des matériaux et de tous les produits en général, augmente à un rythme astronomique.

Il y a une différence entre la valeur d'un pneu, par exemple, et celle d'un véhicule automobile; et si un tel système de rappel devait être établi, la difficulté que nous entrevoyons à l'appliquer dépend en partie, comme je l'ai dit plus tôt, du consommateur. C'est-à-dire