

Au cas où un défaut serait remarqué, les seules personnes que les fabricants seraient tenues d'avertir sont celles qui figurent dans leur registre. Ils ne seraient pas obligés chaque fois de se lancer à la recherche du dernier acheteur. Si toutefois celui-ci devait figurer dans leur registre, ils devraient l'avertir.

De façon générale, on manifeste plus d'appréhension que n'en justifie le libellé de la loi.

J'ai parlé de l'aspect légal, mais je ne puis rien dire du nombre d'accidents qu'on peut éviter par un rappel de marchandise défectueuse.

Le sénateur Flynn: La question se pose alors de savoir quelle est l'intention du ministre en ce moment au sujet de ce pouvoir qui se rapporte aux règlements?

M. Campbell: Le ministre aimerait détenir ce pouvoir.

Le sénateur Flynn: Pourquoi?

M. Campbell: Parce qu'il y a des campagnes de rappel de pneus. Il devrait y avoir un système qui garantit que les acheteurs de ces pneus jouiront d'une certaine protection et seront avisés.

Nous croyons en outre que ce régime avantagerait le fabricant. Si, par mégarde, un fabricant produit un pneu qui n'est pas sûr, il est tenu de faire tout en son pouvoir pour prévenir ceux qui ont de tels pneus défectueux en leur possession. La loi prévoit une procédure formelle qui permet au fabricant d'assumer cette obligation envers le public et c'est en ce sens qu'elle est à son avantage puisqu'elle lui permet d'assumer ses responsabilités envers le public. Si cette procédure n'existe pas, la tâche d'essayer de retracer ces produits et de prévenir ceux qui en ont acheté devient alors beaucoup plus difficile. Si le fabricant produit un pneu qui n'est pas sûr et que quelqu'un a ensuite un accident de la route attribuable à ce pneu, il me semble que le fabricant serait alors légalement responsable et pourrait faire l'objet d'un litige. Car en somme, il sait fort bien que ce pneu défectueux est vendu sur le marché et est utilisé, et il ne fait rien à ce sujet.

Le sénateur Flynn: Il serait responsable d'une façon ou d'une autre.

M. Campbell: En vertu du droit commun.

Le sénateur McElman: Supposons qu'aujourd'hui on mette en vente un lot de pneus qui ne sont pas sûrs, comment le fabricant s'y prend-il pour rappeler ces pneus ou prévenir le public?

M. Campbell: Le fabricant pourrait peut-être nous dire comment on a procédé dans le passé. Pour ma part, je ne connais qu'un cas de rappel de pneus et il s'agissait des pneus sur des nouveaux véhicules moteurs. Dans ce cas, le fabricant des véhicules moteurs a sans doute des dossiers qui le renseignent sur le lieu de vente et les acheteurs de ces pneus. Mais il y a d'autres cas où les pneus sont vendus séparément et sont écoulés sur le marché de la façon ordinaire. Les fabricants pourraient peut-être nous dire les mesures qu'ils ont prises dans le passé pour prévenir les propriétaires et rappeler ces pneus.

M. Clarke: Permettez-moi de dire un mot à ce sujet, monsieur le président. Il est plutôt rare de fabriquer un lot de pneus qui ont une

défectuosité du genre de celle que j'ai mentionnée tout à l'heure, auxquels il manquait un indicateur d'usure de cape. Si on découvre à temps la défectuosité il se peut que ces pneus soient encore, pour une bonne partie, dans le circuit du système de distribution, c'est-à-dire dans l'entrepôt des fabricants, des vendeurs ou de leurs agents. Il nous est arrivé à l'occasion de prévenir nos vendeurs et nos agents qu'un certain pneu comportait une certaine défectuosité et de leur demander de vérifier leur stock pour nous retourner les pneus défectueux. Nous pouvons empêcher que ces pneus n'aillent plus loin. Il nous est cependant difficile de faire plus, car nous ne savons pas qui est le consommateur. Je crois que lorsque cela s'est produit, le problème a été découvert assez tôt, ainsi, après deux ou trois mois la majeure partie des pneus avaient été régénérés dans le cadre du système de distribution.

Est-ce que cela répond à votre question?

Le sénateur McElman: Pas entièrement. Je suppose qu'on a déjà mis sur le marché des pneus qui avaient un défaut de fabrication. Qu'arriverait-il si l'on découvrait le défaut peu de temps après avoir distribué un lot de pneus? Comment informeriez-vous le public du danger qu'il court? Qu'avez-vous fait dans le passé? Je suppose que vous avez déjà eu des expériences de ce genre.

M. Moore: J'aimerais essayer de répondre à cette question, si vous me le permettez, Monsieur le président. Nous avons parlé d'un lot de pneus qui passent par le système et qui sont mis sur le marché pour y être vendus. Dans la plupart des cas, il n'y aura qu'un mauvais pneu dans tout un lot. Autrement dit, un pneu défectueux ne veut pas dire qu'il en est de même pour tout le lot. La plupart du temps, le défaut résulte de l'erreur d'un employé. Celui-ci, par exemple, peut avoir oublié un pli ou quelque chose du genre. Il est humain; peut-être a-t-il passé une mauvaise nuit.

Ce genre de défaut est beaucoup plus courant que les cas où tout le lot est défectueux. Grâce à notre système du contrôle de la qualité, il est très rare que tout un lot de pneus soient défectueux.

Pour répondre à votre question, sénateur, s'il s'agit de pneus faisant partie de l'équipement original—et nous avons eu un rappel de ce genre récemment—nous nous en occupons par l'intermédiaire de la société d'automobiles, comme Monsieur Campbell l'a indiqué. Nous n'avons pas eu l'occasion d'essayer de rappeler ou de raison de vouloir rappeler d'autres pneus. Comme M. Clark l'a signalé, il arrive qu'il n'y ait pas d'indicateur d'usure de la chape. Cela signifie simplement que le moule qui a été utilisé n'était pas adapté. C'est tout. Mais ce n'est pas considéré comme étant un élément de sécurité; par conséquent, nous ne nous en occuperions pas.

Chaque fois que nous avons rappelé des pneus, nous avons fait parvenir un avis à notre organisme des ventes, à notre organisation de commerçants, ainsi de suite. Nous ne prétendons pas avoir réussi à atteindre le consommateur à ce sujet. Cela ne se produit que rarement. Que je me souviens, cela ne s'est produit qu'une fois dans l'histoire de notre société.

Un dernier point. J'aimerais que vous sachiez—et je crois que cela s'applique également à d'autres sociétés—que nous fabriquons déjà toutes les sortes de pneus conformément à ces normes non seulement ceux qui font partie de l'équipement original. Nous vérifions également toutes les sortes de pneus, non seulement ceux qui font partie de l'équipement original.

M. MacNeill: La même chose s'applique à Goodyear. Vous devez vous rendre compte qu'il s'écoule un assez bon moment, pour ce qui