

J'aimerais ici signaler que nous parlons de quelque 20 millions de pneus par an qui passeront sans doute par trois intermédiaires avant d'arriver aux consommateurs.

Si nous sommes chargés de retracer toutes ces transactions, ou si nous en sommes légalement responsables, il s'agit alors d'environ 60 millions de transactions par an, ce qui représente une tâche très coûteuse.

La seule objection que nous apposons au programme est que, premièrement, nous ne croyons pas qu'il sera efficace à plus de, peut-être, 20 ou 30 p. cent. Pour cette raison, nous préférierions qu'il soit retiré du texte de la loi.

**Le sénateur Riley:** La plupart des nouveaux véhicules portent une garantie; est-ce vrai? Combien de ces documents, croyez-vous, sont renvoyés au fabricant?

**M. Moore:** Excusez-moi, mais la garantie n'est pas présentée sur papier ou carte dans chaque cas. Ces garanties sont couvertes, en gros, par la publication de polices d'assurance.

**Le sénateur Riley:** Mais dans certains cas, on vous remet un papier à renvoyer au fabricant.

**M. Moore:** Non, pas à renvoyer au fabricant.

**Le sénateur Riley:** A qui?

**M. Moore:** A personne. Dans le cas d'une défectuosité ou d'un défaut, un particulier peut s'adresser à l'endroit où il a acheté le pneu et où l'on s'occupera de lui. Mais il n'a à présenter ni carte, ni papier, ni document écrit. Si le pneu est défectueux, la garantie est honorée partout dans le monde, sur présentation.

**M. MacNeill:** Nous avons aussi ce qu'on appelle une garantie contre les risques de la route. Si vous passez sur un morceau de verre brisé dans votre allée avec une voiture pratiquement neuve et coupez ainsi un pneu, vous pouvez vous adresser à votre vendeur qui vous remettra un nouveau pneu d'une valeur équivalente. Cela revient à acheter une nouvelle voiture, heurter un poteau et la mettre hors d'état puis s'adresser à l'usine de fabrication en disant: «J'ai besoin d'une nouvelle voiture; il y avait un poteau sur mon chemin.» Voilà une garantie fort libérale que l'industrie du caoutchouc a donnée depuis bon nombre d'années.

**M. Moore:** Ce qui nous arrête, si je puis m'exprimer ainsi, est le fait d'être légalement responsable de la vente finale de chaque pneu au consommateur. A titre bénévole, nous sommes bien disposés à mettre sur pied le système, mais la responsabilité d'administrer le système ne devrait pas incomber au fabricant de pneus. Elle devrait incomber soit au vendeur, quel qu'il soit, ou au consommateur. Mais nous l'assurerons.

**Le sénateur van Roggen:** Monsieur le président, j'aimerais obtenir du ministère d'autres témoignages à cet égard. Même s'il n'en coût que 30 ou 50¢ par pneu, le système entraînera un énorme volume de travail administratif—et nous en avons déjà tellement en ce monde qu'il vaudrait la peine de l'éviter dans la mesure du possible.

Il me paraît déraisonnable de s'attendre à pouvoir contrôler un système en vertu duquel le vendeur à la station d'essence devra

garder des dossiers appropriés et les remettre au ministère. Le public ne renverra que peu de ces documents.

J'aimerais que les représentants du ministère nous apportent des preuves à propos de ce dont nous discutons présentement. Il est prouvé que un p. cent des accidents impliquant des véhicules automobiles sont dus aux pneus. Je suppose qu'une très grande part de ce un p. cent d'accidents est due à des pneus usés, éculés ou pas assez gonflés, autrement dit, à des pneus qui ne sont pas flambants neufs.

On devra fabriquer des pneus conformes aux normes de fabrication qui vont être prescrites par des règlements et que les fabricants, il n'y en a d'ailleurs que 13, seront obligés de respecter; ainsi, la possibilité qu'un lot de pneus imparfaits soit écoulé sur le marché sera minime.

Il ne reste donc plus qu'une fraction infime d'un p. cent, peut-être un millième de un p. cent des accidents impliquant des véhicules automobiles qui seront sans doute touchés d'une façon ou d'une autre selon que l'on applique ou non le système de rappel.

Mais afin de savoir si cela en vaut la peine, pouvez-vous me prouver que le nombre d'accidents susceptibles d'être évités grâce à ce système justifie sa mise sur pied qui coûtera à l'industrie plusieurs millions de dollars par an.

**M. Campbell:** Peut-être M. Gray, notre conseiller juridique, pourrait-il vous répondre à ce sujet.

**M. J. T. Gray, Conseiller exécutif du ministère, Division juridique, Ministère des Transports:** Monsieur le président, je ne peux pas vous dire le nombre d'accidents qui seront évités grâce à ce système, mais j'aimerais vous entretenir brièvement du mécanisme légal du système de rappel ainsi que de la question d'exiger des manufacturiers qu'ils conservent un registre des acheteurs de pneus.

Tout d'abord, c'est en vertu de l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 4, à la page 3 du bill, qu'on sera obligé de maintenir un système de registres.

L'alinéa (e) donne le pouvoir voulu pour imposer des règlements. En effet, il concède au gouverneur en conseil un pouvoir dont celui-ci peut user à sa discrétion compte tenu de l'intérêt public. Si on devait décider d'imposer un règlement exigeant la création d'un système de registres, les autorités responsables auraient la liberté de choisir un système aussi stricte ou aussi large qu'elles le voudraient.

Si les fabricants de pneus arrivent à convaincre le ministère, et je crois qu'ils en sont capables, qu'il est impossible de suivre à la trace tous les pneus à partir du moment où ils sont fabriqués jusqu'à leur dernier acheteur, en fin de compte, le ministère ne proposera pas un système de registre aussi stricte que cela.

Autrement dit, on finira sans doute par imposer un système selon lequel on remettrait au dernier acheteur un pneu accompagné d'une carte à remplir, à la condition que celui-ci se préoccupe suffisamment de sa sécurité pour se donner la peine de la faire. Rendu à ce point, il faudrait plus ou moins compter sur la bonne volonté des gens.

J'aimerais également ajouter qu'on confond quelque peu l'article 8 et l'article 4. Ce dernier article donne le pouvoir d'établir des règlements. Selon lui, un système de registres pourra être institué si le gouverneur en conseil ou le ministère le juge essentiel à l'intérêt public.