

retiré—c'est-à-dire que ces pneus qui ont été introduits sur le marché soient jetés? Je vous avoue que je voudrais avoir beaucoup plus de preuves avant de consentir à suivre votre suggestion d'éliminer le système de rappel plutôt que de l'y laisser.

M. Goudie: Si je puis d'abord répondre à la dernière partie de votre question, il est vrai que, dans la plupart des cas, s'il fallait qu'un pneu soit rappelé, il serait probablement éliminé. Le seul genre de refus que je pourrais envisager serait l'étiquetage—soit que le pneu ne soit pas proprement marqué—et ceci pourrait être corrigé. Il s'agit ici d'une possibilité où le pneu ne serait pas nécessairement jeté.

Le sénateur van Roggen: Mais ce ne serait peut-être pas un défaut.

M. Goudie: Non, mais ce serait un refus.

Le sénateur van Roggen: Mais il ne s'agirait pas de la sécurité du pneu.

M. Graydon: M. Clarke a un commentaire.

M. Clarke: Monsieur le président, voici un exemple d'un défaut comportant un risque de sécurité: il s'agit de la possibilité de fabriquer ou de mettre sur le marché un pneu sans barre indicatrice d'usure des filaments. Ceci ne touche réellement, en rien, la performance sûre des pneus, mais il peut y avoir un certain risque sécuritaire du fait que le consommateur ne se rend pas compte que ses pneus sont dangereusement usés. Évidemment, il y en a qui diront qu'on peut remédier au manque d'indicateurs d'usure des filaments du seul fait qu'on sait qu'ils ne sont pas là. On peut vérifier cela, de sorte qu'on évite d'user le pneu au-delà de 2/32^e de pouce. Voilà une illustration de ce qu'on peut considérer comme étant un défaut comportant un risque sécuritaire ou une défectuosité dans la production de ce pneu et ce risque s'étend à sa mise en marché.

Le sénateur van Roggen: Monsieur le président, ce que je cherche c'est de pouvoir établir jusqu'où il faut aller avec un système de dossiers qui aiderait à repérer et à racheter les pneus lors d'un rappel. J'aimerais qu'on puisse décider si l'établissement d'un tel système serait pratique en vue de ce qu'il pourrait accomplir. Nous n'avons pas beaucoup de preuves à cet égard.

M. Goudie: Monsieur le président, je crois savoir, d'après ce que des Américains m'ont dit, que pour ce qui est du maintien des dossiers de pneus vendus sur le marché, les États-Unis n'ont réussi à obtenir la coopération que de 25 à 30 p. 100 des détaillants et des commerçants, au niveau du consommateur. C'est ici que l'élément humain entre en jeu.

Pour ce qui est de l'efficacité du système, on peut le créer, l'établir et le maintenir, mais à moins d'avoir un apport de données, il ne sera pas fructueux comme le nôtre. Je le répète; d'après les indications qu'ils m'ont données, nous ne recevions tout au plus de 25 à 35 p. 100 des vendeurs indépendants. Lorsque les sociétés de pneus ont leurs propres débouchés pour la vente au détail, elles sont évidemment capables de contrôler une plus grande proportion qui s'élève entre 75 à 80 p. 100 environ, et bien sûr, il faut toujours compter avec l'élément humain.

Le sénateur Neiman: Monsieur le président, j'aimerais savoir si, dans le système américain, il incombe aux vendeurs de tenir un registre des acheteurs?

M. Graydon: Peut-être M. Campbell pourra-t-il répondre à cette question de façon plus précise. Je crois que la législation américaine exige que le fabricant aide le commerçant à obtenir cette information en lui fournissant une carte qui pourra être retournée dûment remplie et ensuite, versée aux dossiers. Il n'y a aucune exigence précise dans la loi pour que le commerçant remplisse lui-même cette fonction.

Le sénateur van Roggen: De sorte qu'aux États-Unis lorsque vous recevez le pneu vous recevez également une carte.

M. Goudie: Si le commerçant vous en donne une.

Le sénateur van Roggen: Oui, vous avez droit à une carte avec vos pneus, et vous la retournez tout comme un certificat de garantie lorsque vous achetez un nouveau réfrigérateur. Ainsi, le fabricant aura un dossier. En utilisant l'informatique actuelle, il n'aura qu'à presser un bouton pour faire sortir une carte sur laquelle figurent tous les noms des propriétaires de pneus défectueux. Ceux qui ne désirent pas se prévaloir de ce système de cartes le feraient à leur propre risque. Est-ce la pratique que nous envisageons à cet égard? Qu'avez-vous l'intention de faire aux termes de ce nouvel article? Quelle sorte de dossier voulez-vous instituer? Vous avez dit que le consommateur en paierait les frais. A combien s'élèveraient-ils?

M. H. Gordon MacNeill, président, Goodyear Tire & Rubber Company of Canada Ltd.: Je ne crois pas que nous nous opposions à un système de rappel. Nous croyons simplement qu'il est inutile; mais si le gouvernement est d'avis contraire, nous ne nous opposerons pas à un tel système. Celui que prévoit cette Loi, toutefois est, je dirais, presque impossible à utiliser et il n'est pas pratique. S'il faut en croire ce bill et qu'il faille garder trace des ventes de pneus effectuées dans toutes les chaînes de distribution, toutes les stations service, tous les magasins à rayon et tout vendeur de pneus au Canada, il en résulterait un coût considérable pour les consommateurs. Est-ce réellement nécessaire? Nous ne le croyons pas. Le système, tel que nous l'interprétons, est très incommode, si l'on en juge d'après l'expérience américaine où on l'a adopté pendant plusieurs années sans grand résultat. En effet, 25 à 30 p. 100 des cartes seulement étaient retournées au commerçant. Ainsi, le système est loin de fonctionner parfaitement.

Examinons dans le commerce des pneus, le moment où a lieu la vente du pneu. Les mains du vendeur sont sales lorsqu'il a fini d'installer les pneus. Il rentre au garage et doit remplir une carte blanche, mais occupé, il oublie. Je ne crois pas qu'il existe un moyen quelconque permettant au fabricant de pneus, de forcer toutes les stations service, les commerçants et les magasins à rayon du Canada à remplir cette carte. Si cette tâche incombait au consommateur, la situation pourrait être différente. On pourrait lui donner des cartes à remplir et à retourner.

Le sénateur van Roggen: Le résultat serait sans doute pire.

M. MacNeill: Oui, en effet.