

façon à éliminer les guillemets des symboles C et T, et également la question de la date; nous pourrions remplacer le mot date par le mot «période». Une période mensuelle ou . . .

**Le sénateur Flynn:** «La période».

**Le président:** Voilà ce que vous voulez vraiment, n'est-ce pas?

**Le sénateur Neiman:** Je crois, monsieur le président, que peut-être que M. Campbell voudrait que nous utilisions un libellé semblable à celui des règlements analogues dans la loi d'origine. Résoudra-t-on ainsi le problème? Nous pourrions en vérifier le libellé. Je crois qu'il est le même dans la loi d'origine. Je n'ai pas en main cette loi. Je crois qu'elle stipule la date de fabrication . . .

**M. Clarke:** La loi d'origine signifie la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles; n'est-ce pas? Elle exige que le fabricant du véhicule automobile indique le mois et l'année de fabrication. Cette disposition est prévue dans la loi elle-même, et l'article 4(1)d) du projet de Loi diffère quelque peu de l'article 4(1)d) de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Je crois que c'est nécessaire à cause de la nature des indications que M. Campbell estime qu'il importe de prescrire, étant donné le genre d'indications établies dans le règlement 109 aux termes de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

**Le président:** Je vous remercie.

**M. Clarke:** J'aimerais passer au point suivant si vous me le permettez, monsieur le président.

L'article 4(1)e) exige l'établissement et le maintien d'un système de registres et si cette disposition est réputée être nécessaire en vertu de la loi, il me semble, si je m'en tiens au libellé, qu'on pourrait l'interpréter comme exigeant que nous enregistrions tous les pneus particuliers au fur et à mesure de leur cheminement dans le système de distribution, car elle indique que nous disposons d'un système en vue d'enregistrer le nom de toutes les personnes qui lui ont acheté un pneu fabriqué par lui. La chaîne de distribution s'étend d'un marchand ou distributeur important à un petit commerçant ou à une station-service et enfin au consommateur. Je suppose qu'on vise à fournir un système de registres pour l'usager, ou la personne qui utilise le pneu, de façon qu'on puisse l'aviser. Je crois qu'on ne se préoccupe pas d'aviser les commerçants au sein du système de distribution concernant les registres des pneus individuels. Si un pneu pose un problème, nous pouvons y remédier de façon générale en se fondant sur tous les pneus fabriqués au cours d'une période particulière. Je soutiens qu'on ne tient peut-être pas compte du côté pratique, et si mon interprétation est exacte, il faudrait peut-être mentionner l'identification de toute personne qui achète un pneu pour son usage personnel plutôt que pour le revendre.

La même situation s'applique dans le cas de l'article 7(1)b)(ii) qui traite du système de registres tenus par l'importateur.

L'article 8(1)a) et b), à la page 6, stipule que la personne qui lui a acheté ce pneu soit avisée et de nouveau, je suggère que ceci ne s'accorde peut-être pas avec le concept que le nom du consommateur soit enregistré. Bien que b) traite de tout acheteur subséquent de ce pneu du fabricant, je suppose que le but est d'avoir un accès facile aux dossiers afin que le consommateur puisse être identifié et avisé, mais non que chaque personne à tous les échelons

de la distribution soit avisée, c'est-à-dire tous les gens à qui le pneu a appartenu.

L'article 8(2)b) stipule que l'avis doit décrire le défaut, évaluer le risque à la sécurité et indiquer les mesures prises pour le supprimer. Je me demande si cela signifie la suppression du défaut ou du risque à la sécurité. Le choix du mot «eliminate (supprimer)» me pose un problème. Il s'agit d'un changement de la loi originale, la Loi sur le transport par véhicule à moteur, où le mot employé est «corriger» et on y exige un avis des mesures prises en vue de «corriger» le défaut. Je suggère que «supprimer» est peut-être plus fort que nécessaire et ne laisse peut-être aucune place à la correction. D'autres termes possibles pourraient être «remédier» ou «rectifier».

Je n'ai plus de commentaires en ce moment.

**Le président:** Qui suit sur la liste? Monsieur Graydon?

**M. Graydon:** Nous n'avons plus de porte-parole en ce moment, monsieur le président.

J'aimerais ajouter un autre commentaire avant d'entamer la discussion. Nous estimons que l'industrie pourrait se conformer à la loi dans une période de six mois après l'émission des règlements. Cela signifie que nous pourrions nous conformer aux règlements de la fabrication. Si nous devons établir un système de rappel, cela prendrait plus de temps, mais il nous est impossible de dire, avant de voir les règlements, quels seront les coûts du système. Je veux souligner de nouveau que nous croyons fermement que le système de rappel est inutile.

Cela termine nos remarques pour le moment, et j'aimerais avoir l'occasion, si vous le permettez, de diriger vos questions vers les différents membres de notre délégation.

**Le sénateur van Roggen:** J'aimerais avoir beaucoup plus de renseignements des fabricants et des fonctionnaires du ministère, que nous n'en avons eu sur le rappel, qui me semble la question la plus importante qui ait été soulevée. Il s'agit d'une question assez fondamentale parce que le fait de maintenir un système de dossiers nécessaire pour ces millions de pneus acheminés chaque année du fabricant au consommateur par voie du commerce en gros ou en détail, sera évidemment quelque peu difficile et s'ajoutera au coût du pneu. Je voudrais qu'il y ait plus de renseignements sur les difficultés et le coût éventuel. Je crois comprendre votre point de vue à savoir que cela n'est pas très pratique, du fait que contrairement au système de rappel des véhicules moteur, qui, je crois, est compris de tous, un très faible pourcentage des accidents causés par les défauts de pneus est le résultat de défauts inhérents à la fabrication et non de l'usure des pneus.

De plus, comment pouvez-vous remédier à un pneu défectif qui a été bien conçu et fabriqué comme il le fallait et approuvé par les inspecteurs et a répondu à tous les règlements du ministère et porte son symbole? Ce pneu arrive sur le marché et on le trouve défectueux, et je suppose que ce pourrait être du point de vue de la conception, ou, pour nous éloigner du mot «design», sur le plan structurel du pneu, et je suppose que vous pourriez réellement les rappeler pour les jeter.

Pourriez-vous nous donner des preuves indiquant que les défauts trouvés dans les pneus pourraient être corrigés ou que ce genre particulier de pneu, si on le trouve dangereux, devrait être