

M. Campbell: Je ne crois pas pouvoir vous donner, en ce moment, d'exemple d'une norme qui pourrait se rapporter au modèle. Comme je l'ai mentionné, il s'agit surtout de normes de performance. Les exigences en matière d'étiquetage des parois des pneus constituent peut-être des normes de modèle puisque nous précisons où doit être apposé l'étiquette. Elles n'ont, en fait, rien à voir avec la performance du pneu.

Le sénateur Flynn: Elles peuvent avoir un rapport avec la sécurité ou une norme semblable. Vous dites ne pas vous rappeler de la couleur d'un pneu.

Le sénateur Neiman: J'aimerais discuter avec le docteur Campbell d'un sujet que, par hasard, j'ai entendu traiter à la radio. Je crois qu'on parlait de modèle, mais j'ignore s'il s'agissait ou non de normes. L'un des magistrats de Toronto s'élevait contre une certaine semelle de pneu pour camion; il s'agissait, je crois, d'un dessin à carreaux qui, disait-il, semblait faire beaucoup de bruit. D'après lui, ce bruit était dû au modèle du pneu mais, à ce que je comprends, si on peut l'attribuer aux nouveaux pneus, c'est surtout aux pneus rechapés qu'il s'applique. Serait-ce un exemple de «modèle» qui pourrait entrer dans cette série de normes?

M. Goudie: Puis-je faire une observation à ce sujet? Le dessin de la semelle est le principal facteur qui sert à déterminer le niveau de bruit d'un pneu. Ici encore, la question à mon avis, est de savoir si l'on veut statuer sur le modèle ou sur le niveau de bruit acceptable?

Le sénateur Neiman: Comment pouvez-vous séparer ces deux choses?

M. Goudie: Il suffit de dire qu'on peut fabriquer le modèle qu'on veut dans la mesure où il ne dépassera pas un niveau de bruit donné au lieu de dire qu'on ne peut fabriquer de pneu avec une semelle à petits carreaux. C'est juste, c'est l'unique facteur qui détermine le bruit.

Le sénateur McElman: Si je comprends bien, monsieur Campbell, le symbole CT ne garantit en rien à l'acheteur particulier que le pneu est sûr. Son but est de garantir qu'il remplisse toutes les normes avant que le fabricant ne l'utilise. En d'autres termes, vous ne vous attendez pas à ce que les acheteurs cherchent cette marque de fabrique; elle n'a aucun rapport à l'acceptation par le public de ce pneu.

M. Campbell: C'est exact. Parce que tous les pneus devront répondre aux normes de rendement, le consommateur ordinaire n'aura pas besoin d'examiner le pneu pour voir s'il porte cette marque? Je ne prévois donc pas de campagne de publicité éducative en vue de faire connaître au public la présence de cette marque. Je crois qu'elle peut facilement passer inaperçue. Elle serait aussi une source de confusion pour le public parce qu'on ne pourra pas nécessairement exiger que les pneus importés au Canada portent cette marque. Je crois que ce serait une restriction inutile du commerce international d'exiger que cette marque soit une condition d'importation. Les pneus importés ne porteraient pas cette marque, alors que ceux fabriqués au Canada la porteraient, et le public serait confus, voyant certains pneus avec et d'autres sans la marque.

Le sénateur Riley: Pourquoi ne pas demander que les pneus importés portent cette marque? Pourquoi ne pas exiger que ces

fabricants de pneus y appliquent le symbole canadien s'ils vont exporter ces pneus au Canada?

M. Campbell: Il s'ensuit qu'un fabricant de pneus qui produit un genre de pneus pour le Canada, les États-Unis et l'Europe, devrait appliquer notre marque CT, la marque DOT des États-Unis, la marque D de l'Europe et probablement la marque BSA de la *British Standards Association*.

Le président: Où mettrait-il le nom de sa société?

M. Campbell: Il n'y aurait plus de place sur le pneu! Je crois qu'il ne serait pas raisonnable d'exiger que chaque fabricant fournisse toutes les marques nécessaires sur chaque pneu, parce qu'il ne sait pas exactement où ce pneu sera vendu.

M. Clarke: Au fond, il s'agit de considérer l'application de la marque au pneu par les fabricants canadiens comme, en elle-même, une déclaration que ce pneu répond à toutes les normes requises. Je crois que le ministre aurait le pouvoir, au moment de l'importation, d'exiger, non sur le pneu mais par écrit, une déclaration que les pneus importés répondent aux normes. Voilà l'objectif.

Le président: Nous n'aborderons pas ce problème en ce moment; nous ne nous occupons que des pneus neufs. Avez-vous d'autres questions à poser aux autres représentants de l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc ou aux fonctionnaires du ministère?

M. Graydon: Pour en revenir aux inquiétudes que nous avons exprimées quant à savoir si cette mesure législative admet certaines normes de conception ou de performance, je pense que l'industrie n'a aucune objection quant à l'objectif, exprimé d'établir certaines normes de performance. Ce qui nous inquiète, c'est que le bill est libellé en termes si généraux qu'advenant le cas où l'objectif serait ultérieurement modifié—habituellement les mesures législatives restent en vigueur assez longtemps—nous nous retrouverons peut-être dans une situation où le gouvernement établira et appliquera un plus grand nombre de normes que celles que l'on prévoit actuellement.

Le président: Étant donné que personne ne désire poser d'autres questions ou formuler d'autres commentaires, honorables sénateurs, avez-vous l'intention de faire rapport du projet de loi?

Le sénateur Langlois: Madame le président, je propose que nous fassions rapport du projet de loi sans y apporter de modification.

Le président: Le sénateur Langlois a proposé, appuyé par le sénateur McElman, que le présent projet de loi fasse l'objet d'un rapport à la Chambre sans amendement. Avez-vous l'intention d'adopter la motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Adoptée.

Avant de terminer, je tiens à remercier les représentants et les membres de la «Rubber Association» d'avoir comparu devant notre Comité ce matin. Nous prendrons note de leurs méthodes, et je sais que le ministère en prévoira dans les règlements à la satisfaction de la «Rubber Association» et des fabricants de pneus.

La séance est levée.