

d'innover et de créer des produits satisfaisants, ce qu'ils font avec la plus grande compétence.

En ce qui concerne les pneus rechapés, jusqu'ici il a été impossible de libeller une norme précise de performance. À ma connaissance, tout ce qu'il est possible de rédiger à l'heure actuelle, serait un code du bon usage sur le rechapage. En ce moment par l'entremise de l'Association canadienne des normes et en collaboration avec les provinces, nous sommes en train de mettre la chose au point afin que celles-ci puissent exercer un certain contrôle sur les commerces locaux faisant le rechapage des pneus.

Le sénateur Flynn: Le problème principal sera de s'assurer que les pneus rechapés seront étiquetés de façon à avertir le consommateur qu'il ne s'agit pas d'un pneu neuf, mais rechapé.

M. Campbell: Cette question sera comprise dans le code du bon usage. Habituellement, il est facile d'identifier ces pneus. De toute façon, ce sont des commerces locaux et la réglementation devrait se faire au niveau local.

Le sénateur Riley: Vous en avez discuté avec les provinces?

M. Campbell: Oui.

Le sénateur Riley: Avez-vous discuté de la possibilité d'accorder un brevet professionnel à ceux qui s'occupent présentement de rechapage, c'est-à-dire ceux qui travaillent sur les machines?

M. Campbell: Encore une fois, cette question relève de la province.

Le sénateur Riley: Je le sais.

M. Campbell: On ne le fait pas à l'heure actuelle, mais il faudrait peut-être en arriver là s'il devient impossible de contrôler l'industrie par la persuasion ou en s'assurant qu'elle maintient elle-même l'ordre chez-elle. Par exemple, à l'heure actuelle, au moins une province songe à émettre des permis spéciaux aux mécaniciens qui ont la responsabilité de certifier le bon état des automobiles, en vue de pouvoir retirer leur permis à ceux qui auront fait preuve de négligence ou d'incompétence. L'industrie de rechapage en viendra peut-être là également.

Le sénateur Riley: Ce serait à peu près le meilleur moyen d'assurer la protection du public en ce qui concerne les pneus rechapés,

M. Campbell: En ce qui concerne les pneus rechapés, oui.

Le sénateur Riley: C'est-à-dire, d'émettre des permis aux ouvriers qui travaillent sur les machines de rechapage. Quelles sont les normes actuelles quant aux pneus à deux plis? Est-il permis actuellement de les vendre sur le marché?

M. Campbell: Oui.

Le sénateur Riley: Sont-ils sûrs?

M. Campbell: Oui. Nous avons établi des normes de performance, mais les fabricants pourraient peut-être vous dire avec plus

de précision pourquoi dans certains cas on se sert de deux, de quatre et de six plis afin d'atteindre un niveau de performance donné.

Le sénateur Riley: N'y a-t-il pas des règlements ou des normes américaines qui exigent maintenant que les nouvelles autos soient munies de pneus ayant plus de deux plis?

M. Campbell: Non. Peut-être que l'un des ingénieurs de l'industrie pourrait nous éclairer là-dessus, car le public ne comprend pas très bien cette question.

M. Goudie: Monsieur le président, j'aimerais si vous le permettez faire une brève analogie entre le pneu à deux plis et le pneu à quatre plis. Imaginez-vous la carcasse de ce pneu: elle est composée d'une série de cordes de fibres, tordues et tressées. Imaginez-vous quatre bouts de corde supportant un ensemble ou un élément quelconque; prenez-en tour à tour, deux que vous tressez; vous obtenez finalement deux cordes au lieu de quatre, mais elles contiennent la même quantité de fibres. C'est essentiellement ce qui arrive lorsque la conception du pneu est, disons, changé de quatre à deux plis. Allons un peu plus loin: prenez ces deux plis et entortillez-les ensemble pour n'en former qu'un seul; vous obtenez un pneu à un pli, que nous avons et que nous fabriquons. Il a une barre d'acier qui est un prolongement du matériel solide, mais je voulais simplement démontrer que le nombre de plis ne veut absolument rien dire. C'est le facteur force et l'aptitude à supporter qu'il faut considérer. Je dirai que le pneu à deux plis est de moins en moins utilisé depuis ces dernières années. Votre pneu ceinturé est un deux plus deux, soit réellement un pneu à deux plis, doté de deux ensembles additionnels de chapes qui ne sont comprises que dans une partie du pneu, la semelle. Ainsi vous pourriez le considérer comme un pneu à deux plis également.

M. Moore: Monsieur le président, si je puis revenir sur le système de rechapage, je ne suis pas certain que M. Campbell ne doive pas se préoccuper des normes de rechapage, parce que le rechapage n'est pas une simple petite question d'intérêt provincial. Je ne sais pas si vous l'avez ou non, mais les deux plus importants recapeurs du Canada sont parmi nous, c'est-à-dire Firestone et Goodyear. Les produits rechapés sont parfois transportés d'une province à l'autre, c'est pourquoi il n'y a pas tellement de différence entre ces derniers et de nouveaux pneus.

Je sais que certaines provinces étudient une loi ou des normes de rechapage. Nous avons eu des entretiens avec des représentants provinciaux. Je ne m'opposerais pas à ce que la question des pneus rechapés soit traitée de la même façon que les nouveaux pneus, c'est-à-dire, par le gouvernement fédéral.

Le sénateur Flynn: Et les pneus identifiés en conséquence?

M. Moore: Oui.

Le sénateur Flynn: Monsieur le président, j'ai ici une question suggérée par le sénateur van Roggen, qui a dû partir. Le docteur Campbell l'a traitée en partie. Il s'interrogeait sur la signification du mot «modèle» dans la définition des normes de sécurité. Il a dit quelque chose au sujet des véhicules motorisés, mais le mot «modèle», appliqué ici à un pneu, semble être une notion assez nébuleuse.