

est du marché de remplacement, entre le temps où le pneu est fabriqué et celui où il est mis sur le marché. Par exemple, nous commençons à fabriquer les pneus d'hiver en juin, et nous ne commencerons à les vendre qu'en novembre; ils n'atteindront pas le consommateur avant novembre. Donc, si l'on découvre un défaut, nous savons exactement où sont ces pneus. Au cours des cinq années où j'ai été président de Goodyear, nous n'avons connu qu'un cas insignifiant de ce genre et il a été très facile de trouver les pneus parce qu'ils étaient dans le pipeline. S'il y a un défaut, notre système de contrôle de la qualité nous permet de le découvrir très rapidement.

Pour ce qui est de l'équipement original, ces pneus peuvent être installés sur la voiture en une semaine, quelques jours ou quelques heures après la fabrication. Je pense donc que le système de rappel est nécessaire. Ces pneus ne sont pas dans le pipeline. Nous sommes convaincus que nous repérerons tout défaut grâce à notre système de contrôle de la qualité.

Le sénateur van Roggen: Monsieur le président, le paragraphe 4(1) va jusqu'à l'alinéa e). En voici le texte:

4. (1) Le gouverneur en conseil peut établir des règlements concernant l'emploi de la marque nationale de sécurité relative aux pneus pour les pneus de véhicule automobile et, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, il peut, par ces règlements . . .

Même si l'on supprime l'alinéa e), le Parlement pourrait encore imposer un système de rappel en vertu des règlements. La question est peut-être théorique. Il vaudrait probablement mieux présenter des instances au ministère.

Le sénateur Flynn: Il faudrait savoir si le Parlement est disposé à accorder au ministère un pouvoir de réglementation aussi étendu. C'est toujours un problème. Si le Parlement dit que le ministère peut faire ce qu'il veut, pourquoi sommes-nous ici?

Le sénateur Riley: Monsieur le président, pendant que M. Campbell est ici et nonobstant la portée de la loi concernant le rechapage et les problèmes de compétence, qu'advierait-il si, en ma qualité de consommateur non averti, j'achetais un pneu rechapé qui porte encore ce symbole de sécurité? Est-ce que je ne suis pas induit en erreur?

M. Campbell: Le symbole ne signifierait rien dans le cas de pneus usagés et l'intention n'est pas d'en faire un symbole évident . . .

Le sénateur Riley: Il est visible.

M. Campbell: . . . dont le public connaîtrait nécessairement l'existence ou qu'il rechercherait, parce qu'il s'agit en réalité d'un dispositif juridique qui ferait tomber les pneus sous le coup de l'autorité gouvernementale.

Le sénateur Riley: Mettons que je voie ce symbole quand j'achète un pneu rechapé. Ne suis-je pas induit en erreur si ce symbole indique que le pneu répond aux normes de sécurité prévues dans les règlements de la loi? Je parle du point de vue du consommateur.

M. Campbell: Il ne signifie quelque chose que dans le cas d'un pneu neuf. Je doute sérieusement que le consommateur reconnaisse

ce symbole sur le pneu ou qu'il sache ce qu'il signifie. Si cela arrivait, il saurait que seuls les pneus neufs sont en cause. Quand un pneu a été utilisé, abusivement peut-être, le sceau n'aurait pas nécessairement une signification quelconque.

Le sénateur Flynn: Pouvez-vous exiger la suppression de la marque lors du rechapage du pneu?

M. Campbell: Je doute sérieusement que nous le puissions ou que nous soyons en mesure de faire respecter un tel règlement.

Le sénateur Flynn: Vous pourriez probablement le faire respecter, parce qu'en général le rechapage est effectué localement.

M. Campbell: Il y a sur ces pneus diverses autres marques qui ont été apposées afin que l'acheteur initial soit certain que le pneu est conforme aux normes. Il y a une marque DOT sur les pneus vendus au Canada, qui est la marque prévue par le ministère des Transports des États-Unis pour indiquer que le pneu est conforme à leur règlement. Il y a une marque VI sur le côté du pneu qui indique qu'il est conforme aux normes de sécurité minimale prévues dans le code VESC des États-Unis, qui a été établi par les gouvernements des 50 États. Il y a d'autres marques qui sont déjà apposées sur les pneus, mais elles ont trait à la fabrication du pneu neuf, et non à la sécurité qu'il offre après qu'on a commencé à l'utiliser, parce que personne ne peut donner cette assurance.

M. Moore: Toutefois, ces marques indiquent au consommateur que la carcasse initiale a été fabriquée conformément à toutes les normes relatives à un pneu neuf; par conséquent, il ne reste à garantir que le processus de rechapage.

Le président: Ce n'est pas prévu dans le présent projet de loi. Cela ne s'applique qu'aux pneus neufs.

Le sénateur Flynn: Mais pourquoi ne pas réglementer les pneus rechapés?

Le président: Commençons par veiller à ce que les pneus neufs soient satisfaisants.

Le sénateur Flynn: Mais pour comprendre l'utilité du projet de loi, il faut voir pourquoi il ne s'applique qu'aux pneus neufs. En matière de sécurité, il me semble que les pneus rechapés devraient aussi être en cause.

M. Campbell: Dans leurs mémoires, les fabricants ont soulevé la question des normes de performance. Ils ont formulé des objections au sujet de l'emploi du terme «modèle de fabrication», en parlant des normes de sécurité. Le ministère a l'intention, et c'est ce qu'il a fait dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, de rédiger des normes de performance dans la mesure du possible. Toutefois, à certains moments, il est nécessaire d'introduire dans ces normes des exigences de construction. Par exemple, il doit y avoir deux phares, un de chaque côté de la voiture. Ce n'est pas une norme de performance, mais de conception, parce que dans ce cas il est impossible de libeller une norme de performance. Certaines des exigences en matière d'étiquetage ne sont pas des normes de performance parce que elles ne se rapportent pas réellement à la fabrication. Les règlements, tels qu'ils existent, sont surtout des normes de performance, afin de ne pas empêcher les fabricants