

rouitiers, voitures, camions, autobus, motocyclettes, remorques et autres. Il renferme une disposition prévoyant la notification des défauts ou le rappel des pneus lorsque des défauts portant atteinte à la sécurité sont connus.

Nos collègues de l'industrie s'étendent sans aucun doute sur l'industrie elle-même, son importance et le champ de ses activités. Toutefois, je voudrais indiquer qu'environ 20 millions de pneus neufs sont vendus chaque année au Canada, dont six millions fournis à titre d'équipement initial sur des véhicules automobiles neufs et 14 millions comme pneus neufs vendus sur le marché pour remplacer les premiers lorsqu'ils sont usés. Nous ne connaissons pas le nombre de pneus rechapés ou d'occasion vendus au Canada, mais leur nombre est comparativement réduit. Il existe huit sociétés qui fabriquent des pneus et 13 usines de fabrication.

Je voudrais signaler le caractère changeant de la situation en ce qui concerne les normes. Aux termes de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, il y a environ cinquante-cinq normes particulières relatives au verre, à la colonne de direction, au capotage et à d'autres éléments. Au cours de la période 1971-1973, ces normes ont été modifiées quarante-trois fois. Nous les améliorons continuellement à mesure que des renseignements supplémentaires nous sont fournis et que l'industrie a la capacité de s'adapter aux changements. Actuellement, deux normes en matière de pneus sont prévues dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, et elles ont été modifiées trois fois au cours de la période 1971-1973. Nous estimons qu'il y aura trois normes aux termes du présent projet de loi et qu'elles seront probablement modifiées au moins deux fois par an. C'est l'une des raisons pour lesquelles ce bill est libellé de manière à ce que les normes précises soient prévues dans des règlements plutôt que dans la loi elle-même.

Nous avons mis des pneus à l'essai. Nous avons vérifié des pneus faisant partie de l'équipement initial au cours des deux dernières années, c'est-à-dire des pneus dont on a pourvu des véhicules automobiles neufs en tant qu'équipement initial. Nous avons également vérifié des pneus neufs vendus sur le marché après-vente dans les magasins de détail. Tous les pneus faisant partie de l'équipement initial qui ont été vérifiés étaient conformes aux normes. Au cours de l'année dernière, 1,240 pneus de remplacement ont été vérifiés, et sur 396 types de pneus, 22 n'étaient pas conformes aux normes. On les a trouvés insatisfaisants pour diverses raisons, par exemple des marques de sécurité incorrectes, etc. Par «insatisfaisant», je veux dire qu'il n'auraient pas rempli toutes les nouvelles conditions prescrites quant aux véhicules automobiles.

Le sénateur van Roggen: Vous parlez de 22 types de pneus. S'agit-il de 22 pneus différents ou de 22 genres de pneus?

M. Campbell: Il existait 1,250 sortes de pneus, et ils étaient répartis par groupes. Nous avons vérifié des groupes de pneus qui étaient censément identiques. 418 séries de pneus ont été vérifiées. Autrement dit, il y avait trois pneus par série vérifiée.

Le sénateur van Roggen: Ils ne seraient pas tous différents?

M. Campbell: Il s'agirait d'une marque de pneus. Des 418 jeux de pneus, 22 ne répondaient pas à nos nouvelles normes sur les véhicules à moteur et 396 y ont répondu.

Le sénateur van Roggen: Je regrette, mais je ne comprends pas très bien. Je voudrais savoir si 22 types de pneus ne répondaient pas aux exigences ou simplement 22 pneus.

M. Campbell: Vingt-deux types de pneus.

Le sénateur van Roggen: Donc, tous les pneus de ce type ne répondaient pas aux normes?

M. Campbell: En tant que type, en tant que groupe, non.

Le sénateur van Roggen: Ce type de pneus?

M. Campbell: Il ne répondait pas aux normes.

Les pneus jouent souvent un rôle dans les accidents, mais je ne veux pas donner l'impression qu'ils en sont l'une des principales causes. J'ai dit que le problème le plus grave est celui de la conduite en état d'ébriété et que notre première mesure de prévention est la ceinture de sécurité. Cependant, les pneus jouent un rôle dans les accidents de la circulation. Nous estimons que 5 à 20 p. 100 des accidents sont dus à des défauts mécaniques du volant, des freins ou des pneus. Le défaut mécanique des freins revient le plus souvent, et après lui, celui des pneus. De 10 à 20 p. 100 des accidents sont dus à un des pneus défectueux. De 0.5 à 2.5 p. 100 des accidents sont associés à un défaut des pneus. Autrement dit, un pneu défectueux peut être à l'origine de l'accident.

Il y a divers types de pneus—pneus à plis de biais, pneus à plis ceinturés et pneus radiaux. Dans les règlements, nous exigeons en outre que les pneus soient étiquetés. Nous insistons là-dessus. L'étiquette porterait des renseignements sur la sécurité intéressant le consommateur—chape, durée, traction, vitesse, fabrication, dimensions; ces divers renseignements figureraient sur l'étiquette parce qu'il y a divers genres de pneus. Cet étiquetage serait en outre avantageux à cause du danger que comporte l'installation de pneus différents sur un même véhicule. Je suis certain que les collègues de l'industrie insisteront là-dessus dans leur exposé, ce matin. Le mélange de divers types de pneus peut causer des accidents. Le fait de surcharger les pneus, d'en utiliser divers types à la fois, de ne pas les gonfler suffisamment et une usure excessive sont les principales causes d'accident.

Les règlements actuels sur les pneus, édictés en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et concernant l'équipement des nouveaux véhicules à moteur, traitent de la performance, de la robustesse du pneu, de son adhérence à la jante, de sa performance à grande vitesse et de son endurance. Ces épreuves se font sur une machine spéciale. On fait tourner les pneus contre la roue et le tambour d'acier et il en résulte une intensification de la chaleur qui simule des conditions de route assez difficiles. Ce sont là les principales exigences de performance pour ce qui est des normes actuelles concernant les pneus, plus l'étiquetage.

Les futures normes de performance se rattachent à la traction ou à la chape qui sont liées à la sécurité ainsi qu'à d'autres exigences d'étiquetage qui aideront le consommateur à choisir les pneus qui répondent à ses besoins.

Monsieur le président, ainsi prend fin mon exposé officiel et je suis disposé à répondre aux questions.