

inflammabilité des matériaux, qui augmentent les chances de survie en cas de collision et, finalement, les normes se rapportant à l'émission de gaz, comme les gaz d'échappement, les gaz volatils et à la production de bruit dans les nouveaux véhicules moteurs.

La loi s'applique aux véhicules fabriqués au Canada ou importés au pays. Cette diapositive montre que, chaque année, environ un million et demi de véhicules moteurs sont fabriqués au Canada et quelque 600 milles véhicules moteurs y sont importés. Le nombre de nouvelles plaques d'immatriculation s'élève à environ 1 million par année. L'industrie des véhicules moteurs est assez importante au Canada et comprend au moins 1,200 sociétés. Ce chiffre comprend les fabricants importants comme General Motors, Chrysler, American Motors, les gros fabricants de camions, comme International Harvester, White, ainsi que les fabricants de caravanes—et il y en a dans presque chaque ville du Canada—des fabricants d'autos-neige et de carrosserie qui convertissent des châssis en véhicules commerciaux. Nous traitons donc avec une industrie très importante.

Le sénateur van Roggen: Ce chiffre de 1,200 et quelques ne comprend pas les sociétés qui fabriquent des pièces?

M. Campbell: Non. La Loi sur la sécurité des véhicules moteurs contient aussi des dispositions pour la gestion et le contrôle des avis de défektivité, les soi-disant campagnes de rappel, au cours desquelles le fabricant constate des défauts qui se rapportent à la sécurité du véhicule. Dans ce cas, le fabricant doit aviser le ministère des Transports et les propriétaires des véhicules en cause. En 1972, il y a eu 151 campagnes destinées à corriger des défauts se rapportant à la sécurité de quelque 850,000 véhicules.

L'autre partie du programme du ministère consiste en recherches sur l'élaboration de programmes efficaces quant au coût et qui peuvent être appliqués pour prévenir les accidents routiers. Sous ce rapport, nous travaillons dans le domaine humain du conducteur dont les facultés sont amoindries. Conduire sous l'influence de l'alcool doit demeurer encore le principal problème à résoudre. Nous étudions également de nouvelles techniques pour entreprendre une campagne de sécurité destinée à renseigner le public sur l'utilisation des ceintures de sécurité, ce qui reste le moyen rituellement le plus efficace dont on dispose pour réduire le nombre de morts par accident. Si tous les Canadiens utilisaient des ceintures de sécurité lorsqu'ils se déplacent en voiture, nous pourrions réduire immédiatement le nombre des décès d'au moins un tiers ou de moitié.

En ce qui concerne les véhicules, nous étudions la mise au point de dispositifs de dégivrage et pour chasser la buée, un système de phares—ces derniers subiront des améliorations dans un proche avenir—et l'entretien des véhicules. En ce qui concerne les routes, c'est aux carrefours qu'au moins la moitié de tous les accidents urbains se produisent. Nous étudions également la question des obstacles aux bords des routes et la conception des panneaux de signalisation. Nous faisons tout notre possible pour faire adopter l'usage de symboles sur tous les panneaux de signalisation du Canada.

Nous avons collaboré très étroitement avec les gouvernements provinciaux dans tous ces domaines. En février 1974, le ministre des Transports, l'honorable Jean Marchand, ainsi que ses dix homologues provinciaux, ont adopté pour 1979 des objectifs sur la sécurité routière au Canada, en respectant un programme pour les atteindre. Ceux-ci prévoient une documentation complète de tous

les programmes de sécurité routière existant au Canada. Parce qu'ils ne sont pas exactement identiques d'une province à l'autre, chaque gouvernement peut apprendre quelque chose des autres. Ce programme fédéral-provincial est conçu pour réduire progressivement de 15 p. 100 au cours des cinq prochaines années le taux de mortalité qui est de 100 millions de véhicules-milles au Canada. Comme je l'ai dit antérieurement, le nombre des accidents mortels augmente. A moins que l'on ne prenne des mesures, nous prévoyons un accroissement du nombre des accidents mortels de la route, ainsi que l'indique cette barre supérieure rouge. Autrement dit, dans les cinq prochaines années, plus de 7,000 personnes peuvent chaque année être victimes d'accidents mortels sur les routes canadiennes. L'objectif est d'empêcher tout accroissement. Si nous pouvons l'atteindre, nous sauverons quelque 1,000 vies par an d'ici cinq ans. Cela seulement représente une lourde tâche, mais les gouvernements fédéral et provinciaux ont décidé de l'entreprendre et je pense que c'est possible.

On peut y parvenir au moyen d'un certain nombre de programmes existants, tel que l'utilisation plus répandue des ceintures de sécurité, soit en usant de persuasion soit en appliquant des mesures législatives, en réduisant les infractions du code de la route dues à l'influence de l'alcool, en améliorant les routes aux emplacements dangereux, en adoptant des normes de sécurité supplémentaires, particulièrement pour les camions, les autobus et les autobus assurant le transport des écoliers; en améliorant l'entretien des véhicules; en intensifiant et en améliorant l'éducation des automobilistes, et en augmentant les effectifs de la police.

Au ministère nous avons de grandes inquiétudes en constatant que l'automobiliste moyen ne lit même pas son manuel du propriétaire et ne suit pas les instructions fondamentales sur l'entretien de sa voiture.

Voilà des domaines dans lesquels on peut aujourd'hui exercer une action pour entraîner une réduction des accidents mortels. C'est le contexte dans lequel nous étudions ce projet de loi sur la sécurité des pneus des véhicules automobiles. Il y a plusieurs raisons pour lesquelles ce projet de loi est présenté par le ministère. Le premier est le grave problème des accidents mortels de la route au Canada, que j'ai essayé d'exposer. Deuxièmement, il y a l'amélioration des pneus pour assurer une plus grande sécurité dans l'utilisation des véhicules. On a constaté que les pneus de remplacement ne sont pas d'aussi bonne qualité, ou n'ont pas été d'aussi bonne qualité, que les pneus dont étaient munies initialement les voitures neuves. Troisièmement, le bill S-3 nous confèrera le pouvoir d'empêcher l'importation de pneus qui ont peut-être été rejetés dans d'autres pays. Quatrièmement, il nous permettra de surmonter les difficultés auxquelles on se heurte dans le contrôle de l'application des normes de sécurité en ce qui concerne les pneus vendus au détail.

Bien entendu, le projet de loi augmente le champ d'application des mesures prévues aux termes du Programme des normes de sécurité des véhicules automobiles, une arme de plus dans l'arsenal dont nous disposons pour nous attaquer au problème de la sécurité routière au Canada. Le projet de loi prévoira des conditions minimales de sécurité en matière de pneus en vertu d'une réglementation: premièrement, pour tous les pneus neufs fabriqués au Canada, deuxièmement pour tous les pneus qui doivent y être importés. Autrement dit, on aurait le pouvoir d'empêcher l'importation de pneus rechapés, de pneus d'occasion, et autres, dont la sécurité est douteuse. Le projet de loi ainsi qu'il est libellé s'appliquerait à tous les pneus de toutes les catégories de véhicules