

# Le comité sénatorial permanent des transports et des communications

## Témoignages

Ottawa, le jeudi 4 avril 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le bill S-3 concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre, se réunit à 10 heures pour poursuivre l'étude du projet de loi.

Le sénateur J. Campbell Haig (*Président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, lors de la séance que nous avons tenue la semaine dernière, certaines questions sont restées sans réponse; nous espérons pouvoir en apporter aujourd'hui. La première personne qui vous adressera la parole est M. Gordon Campbell, directeur de la Direction de la sécurité automobile et routière du ministère des Transports. Monsieur Campbell, n'oubliez pas de parler un peu plus fort que d'habitude si vous avez l'intention de montrer des diapositives.

**M. G. D. Campbell, directeur de la direction de la sécurité automobile et routière, ministère des transports:** Honorables sénateurs, je suis ici à titre de représentant du ministère des Transports. J'aimerais vous présenter les collègues qui m'accompagnent ce matin afin d'essayer de répondre à toutes vos questions sur le bill S-3. A ma droite est assis M. John Gray, conseiller exécutif du ministère, Division juridique, ministère des Transports, qui représente le ministère de la Justice. A ma gauche, se trouvent M. Jean-Paul Vaillancourt, directeur adjoint des programmes des voitures, M. E. R. Welbourne, chef de la Division des systèmes des véhicules, développement des contre-mesures, Direction de la sécurité automobile et routière; M. R. Solman, ingénieur des normes, qui sera responsable de la rédaction des règlements, et M. Scharbach, vérificateur de la conformité des pneus.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais accompagner mon exposé de diapositives.

**Le président:** Bien entendu, merci beaucoup.

**M. Campbell:** La présentation de cet exposé a pour but de vous donner si possible une idée de la gravité des problèmes de sécurité routière au Canada et des responsabilités du ministère des Transports à cet égard. Je vous expliquerai ensuite quel rôle va jouer le projet de loi sur la sécurité des pneus des véhicules automobiles. Je vais donc vous montrer très rapidement ces diapositives et si mes explications ne vous semblent pas claires, n'hésitez pas à m'arrêter afin que je précise.

La première diapositive montre le nombre d'accidents mortels de la circulation survenus au Canada en 1971: 6,139. De ce nombre, 5,567, soit la grande majorité, sont morts dans des accidents de la

route; les accidents aériens ont causé environ 170 morts, ceux de chemins de fer moins de 100, et ceux de la navigation un peu plus de 300.

C'est donc le problème des accidents routiers qui prédomine dans le tableau de la sécurité des transports au Canada. Quant aux détails, ce large secteur représente les piétons, les cyclistes et les motocyclistes; le plus petit, les accidents qui surviennent aux traverses de voies ferrées, et ce grand-là, les occupants des véhicules automobiles, c'est-à-dire les conducteurs et les passagers des voitures particulières, des camions et des autobus.

Au Canada, ces dernières années, de 5,000 à 5,500 personnes se sont tuées chaque année dans des accidents impliquant des véhicules automobiles. Ce tableau vous donne les chiffres.

En 1950, le chiffre dépassait légèrement 2,000. Il a augmenté plutôt subitement au début des années 50, il s'est stabilisé quelque peu au milieu de ces mêmes années jusqu'en 1961 et à nouveau a augmenté sensiblement au début des années 60. Il s'est stabilisé à nouveau et actuellement il a commencé à grimper une fois de plus. Il s'agit là du nombre de personnes tuées dans des accidents de la route au Canada.

Nous attribuons cette stabilisation à la fin des années 50, au programme de construction massive de routes provinciales parallèlement au programme de construction de la route transcanadienne. Au cours de cette période et de celle qui l'a précédée, on a reconstruit tout le réseau routier du Canada. La construction de meilleures routes a entraîné la diminution du taux d'augmentation des accidents.

A la suite d'une certaine diminution de la construction de nouvelles routes, le nombre des accidents mortels a recommencé à s'élever sensiblement jusqu'en 1966. A cet égard, le Parlement a tenu des audiences portant sur la prévention routière à la suite de la grande indignation et de l'inquiétude du public au sujet des accidents de la route. A la suite de ces audiences, on a modifié la conception des véhicules automobiles aux termes de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et à cause d'autres mesures gouvernementales.

Le changement de conception des véhicules automobiles, accompagné d'autres mesures, a conduit à une stabilisation du nombre des accidents de la route et des morts pendant environ cinq ans.

Actuellement, la situation s'aggrave à nouveau. Si l'on tient compte du nouvel accroissement des voyages, le nombre des accidents et des morts a une fois de plus augmenté, et, il est évident qu'il est nécessaire d'adopter des mesures supplémentaires.

**Le sénateur McElman:** M. le Président, M. Campbell a-t-il un graphique semblable, comparant ces chiffres avec l'augmentation des véhicules automobiles sur nos routes, à titre de pourcentage?