

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le jeudi 28 mars 1974.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé 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 aujourd'hui à 10 heures pour étudier ce projet de loi.

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

Le *président*: Honorables sénateurs, nous nous réunissons aujourd'hui pour étudier le bill S-3. Nous accueillons comme témoin M. P. J. Farmer, directeur administratif, Conseil canadien de la sécurité.

M. P. J. Farmer, directeur administratif, Conseil canadien de la sécurité: Merci, monsieur le président.

Honorables sénateurs, je compare devant vous ce matin à titre de représentant de deux organismes, à savoir le Conseil canadien de la sécurité et le Comité de l'Association canadienne de normalisation pour la sécurité des pneus d'automobiles.

Comme la plupart d'entre vous sont probablement au courant, le Conseil canadien de la sécurité est un organisme non gouvernemental, à but non lucratif doté d'une charte fédérale. Nous bénéficions de l'aide des gouvernements fédéral et provinciaux, des hommes d'affaires et des industries ainsi que de nombreuses associations nationales du Canada. Notre principal rôle concerne la prévention des accidents; nous collaborons avec tous les autres groupes du Canada et nous agissons à titre d'organisme de coordination afin de réduire le nombre d'accidents qui se produisent non seulement dans nos rues et sur nos routes, mais au travail, à la maison et dans les endroits publics.

Monsieur le président, si vous me le permettez, je ferai une brève déclaration sur le bill S-3 et si les honorables sénateurs désirent ensuite me poser des questions, je serais très heureux d'essayer d'y répondre.

Le *président*: Très bien.

M. Farmer: Avant 1966, il n'existait au Canada aucune norme ou règle régissant la fabrication, la vente ou l'usage des pneus des voitures particulières. Cette situation créait une grande confusion chez le public, les hauts fonctionnaires du gouvernement et même les vendeurs de pneus. L'une des graves répercussions secondaires a été le mauvais usage d'un grand nombre de pneus par les automobilistes. Bien qu'il n'existe pas de statistiques exactes dans ce

domaine, ces pratiques dangereuses ont contribué à augmenter le nombre d'accidents de la circulation.

Comme le public manifestait de plus en plus d'intérêt à ce sujet, le Conseil canadien de la sécurité a demandé officiellement à l'Association canadienne de normalisation de mettre au point des normes canadiennes de sécurité pour les pneus de véhicule automobile.

À l'automne de 1966, l'Association canadienne de normalisation a créé un comité chargé d'établir des normes de sécurité pour les pneus de véhicules automobiles et j'ai été appelé en à assumer la présidence. Parmi les membres de ce comité, il y avait des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, des fabricants, des usagers, des membres du Conseil canadien de la sécurité et d'autres organismes nationaux.

Au cours de 1967 et 1968, le comité a établi trois normes nationales de sécurité:

Norme D238.1 – Normes de rendement pour la fabrication des pneus et des jantes des voitures particulières.

Norme D238.2 – Normes d'application pour la sélection des pneus et des jantes.

Norme D238.4 – Exigences d'inspection pour les pneus des voitures particulières, des commerciales et des remorques qui circulent sur les grands-routes.

Une quatrième norme, D238.3, relative au rechapage et à la réparation des pneus n'a pas encore été établie. Les normes D238.1, D238.2 et D238.4 ont été adoptées par les gouvernements provinciaux du Canada.

Si le gouvernement fédéral, par l'entremise du ministère des Transports, a été en mesure de surveiller l'utilisation des pneus sur les voitures neuves, les provinces devaient surveiller la vente des pneus de rechange, ce qui constitue, incidemment, la partie la plus importante du marché des pneus. Sans inspection et mesure de vérification, cette tâche s'est révélée très difficile.

Le bill S-3 qu'étudie actuellement votre Comité, réglementera la fabrication, l'importation et la vente des pneus des voitures particulières. Il vise à assurer que tous les pneus vendus au Canada répondront aux normes de sécurité de rendement. À cet égard le Conseil canadien de la sécurité appuie le bill S-3.

Par contre, je tiens à préciser qu'à moins que la fabrication des pneus de voitures particulières réponde aux normes de sécurité et que les pneus de rechange vendus soient sélectionnés afin de tenir compte de l'usage précis auquel ils sont destinés, ils seront dangereux et représenteront des risques d'accident pour les automobilistes. Ces exigences doivent relever d'une réglementation