



Tire and Rubber  
Association  
of Canada

L'Association  
canadienne du pneu  
et du caoutchouc

1920-2020

**100 ANS**

DE

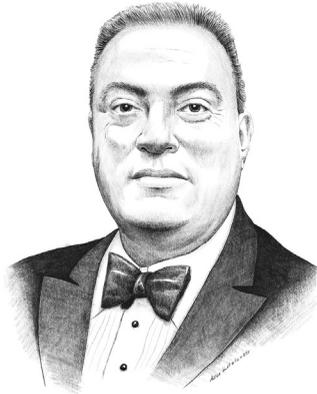
L'ASSOCIATION CANADIENNE DU PNEU ET DU CAOUTCHOUC



## TABLE DES MATIÈRES

I.	Membres du conseil d'administration 2020 de l'Association canadienne du pneu et du caoutchouc (ACPC) .....	4
II.	Membres de l'ACPC .....	6
III.	Anciens présidents et présidents du conseil .....	8
IV.	Les années 1920 : l'Association est née .....	10
V.	Les sales années 1930 .....	17
VI.	Les années 1940 : l'industrie joue un rôle déterminant durant la Guerre .....	18
VII.	Les années 1950 : ciel bleu et nuages de plomb .....	22
VIII.	Les années 1960 : de la politique, de la sécurité et de l'éducation .....	24
IX.	Les années 1970 : tarifs douaniers, commerce et normes .....	25
X.	Souvenirs d'un ancien président : Don Campbell (de 1997 à 2001) .....	28
XI.	Les années 1980 : effondrement et renouvellement .....	34
XII.	Souvenirs d'un ancien président : Brian E. James (de 1985 à 1997) .....	36
XIII.	Les années 1990 : cap sur la durabilité .....	40
XIV.	Le rôle de l'Association dans la gestion des pneus usés .....	42
	i. Message de Tire Stewardship BC .....	43
	ii. Message de Tire Stewardship Manitoba .....	45
XV.	Souvenirs du début du millénaire : Glenn R. Maidment, président (de 2001 à 2020) .....	46

## MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 2020 DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DU PNEU ET DU CAOUTCHOUC (ACPC)



**PAUL CHRISTOU**

Président du conseil  
Goodyear Canada Inc.



**TONY MOUGIOS**

Vice-président  
Michelin North America (Canada) Inc.



**MATT LIVIGNI**

Trésorier  
Continental Tire Canada Inc.



**DARIOUS NAYLOR**

Bridgestone Canada Inc.



**CHRIS BITSAKAKIS**

AirBoss of America Corp.

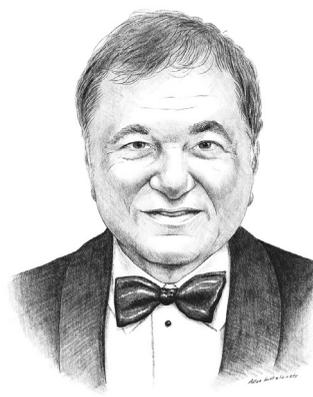


**ROBERT RIST**

Cabot Canada Ltd.



**MAUREEN KLINE**  
Pirelli Tire Inc.



**BARRY TAKALLOU, Ph. D.**  
CRM of Canada Processing



**KESHAV DAS**  
BKT Tires (Canada) Inc.



**PAUL DOWNEY**  
Pliteq Inc.



## MEMBRES DE L'ACPC





Assemblée générale annuelle, 1998. De gauche à droite :  
Jeffrey Simpson, Wayne Barnes, David Lamb et Doug Hamilton.

# ANCIENS PRÉSIDENTS ET PRÉSIDENTS DU CONSEIL

AN	PRÉSIDENT	PRÉSIDENT DU CONSEIL
1920	A.B. Hannay	● C.H. Carlisle – Goodyear
		● W.A. Eden – Dominion Rubber
		● W.H. Miner – Miner Rubber
		● F.E. Partridge – F.E. Partridge Rubber
		● J.D. Hathaway – Northern Electric
		● John Western – Dunlop
		● E.W. BeSaw – Firestone
		● C.H. Carlisle – Goodyear
		● W.A. Eden – Dominion Rubber
		● C.A. Jones – Seiberling Rubber
1930		● F.A. Warren – Gutta Percha & Rubber
		● C.H. Carlisle – Goodyear
		● W.A. Eden – Dominion Rubber
		● W.H. Funston – Firestone
1940	G.B. Smith	● A.G. Partridge – Goodyear
		● G.W. Sawin – BFGoodrich
		● J.I. Simpson – Dunlop
		● P.C. Jones – Dominion Rubber
		● W.H. Miner – Miner Rubber

AN	PRÉSIDENT	PRÉSIDENT DU CONSEIL
1950		● C.C. Thackray – Dominion Rubber
		● R.C. Berkinshaw – Goodyear
		● I.G. Needles – BFGoodrich
		● J.P. Anderson – Dunlop
		● C.E. Joslin – American Biltrite
		● T.M. Mayberry – Firestone
		● John Miner – Miner Rubber
		● R.V. Yohe – BFGoodrich
		● J.S. Monro – Raybestos-Manhattan
		● G.F. Plummer – Dunlop
1960	W.V. Turner	● E.D. Gunn – BFGoodrich
		● J.D. Moore – Firestone
1970	Ken Graydon	● H.D. Glenn – Uniroyal
		● H.G. MacNeil – Goodyear
		● P.B. Mason – BFGoodrich
		● C.H. Allard – Uniroyal
		● J.D. Moore – Firestone
		● J.R. Hicks – Goodyear
		● A.W. Dunn – Goodyear
		● R.A. Broadbent

AN	PRÉSIDENT	PRÉSIDENT DU CONSEIL
1980	J.D. Moore ●	● C.H. Allard – Uniroyal
		● F.G. Garner – BFGoodrich
		● A.G. Kraemer – Firestone
		● C.H. Johnson – Goodyear
		● S. Smith – Uniroyal
	B.E. James ●	● D.W. Hay – Trent Rubber
		● V.J. Sardo – Firestone
		● Scott Buzby – Goodyear
		● Dave Schaub – Uniroyal
		● Richard Miquelon – American Biltrite
1990	Don Campbell ●	● Jean Pochet – Michelin
		● Bruce McNichol – Bridgestone
		● Eugene Culler – Goodyear
		● Ed Hyjek – Bridgestone
		● Clement Yong – Bridgestone
		● Peter Tekker – Gates Rubber
		● Dan Patrick – Goodyear
		● Xavier Martinez – Michelin
		● Ed Hyjek – Bridgestone
		● Ted Pattenden – National Rubber

AN	PRÉSIDENT	PRÉSIDENT DU CONSEIL
2000	Glenn Maidment ●	● Wayne Barnes – Goodyear
		● Tom Bennett – Michelin
		● Robert Hagerman – AirBoss of America
		● Tom Bennett – Michelin
		● Jean Richard – American Biltrite
		● James Coulter – Goodyear
		● Bob Galway – Bridgestone
		● Robert Hagerman – AirBoss of America
		● James Coulter / Doug Hamilton – Goodyear
		● Peter Allen – Michelin
2010		● Mario Larose – Waterville TG
		● Peter Allen – Michelin
		● Doug Hamilton – Goodyear
		● Jim West – Bridgestone
		● Harold Phillips – Michelin
		● Bernard Grégoire – Hamilton Kent
		● Maureen Kline – Pirelli
		● Paul Christou – Goodyear
		● Tony Mougios – Michelin



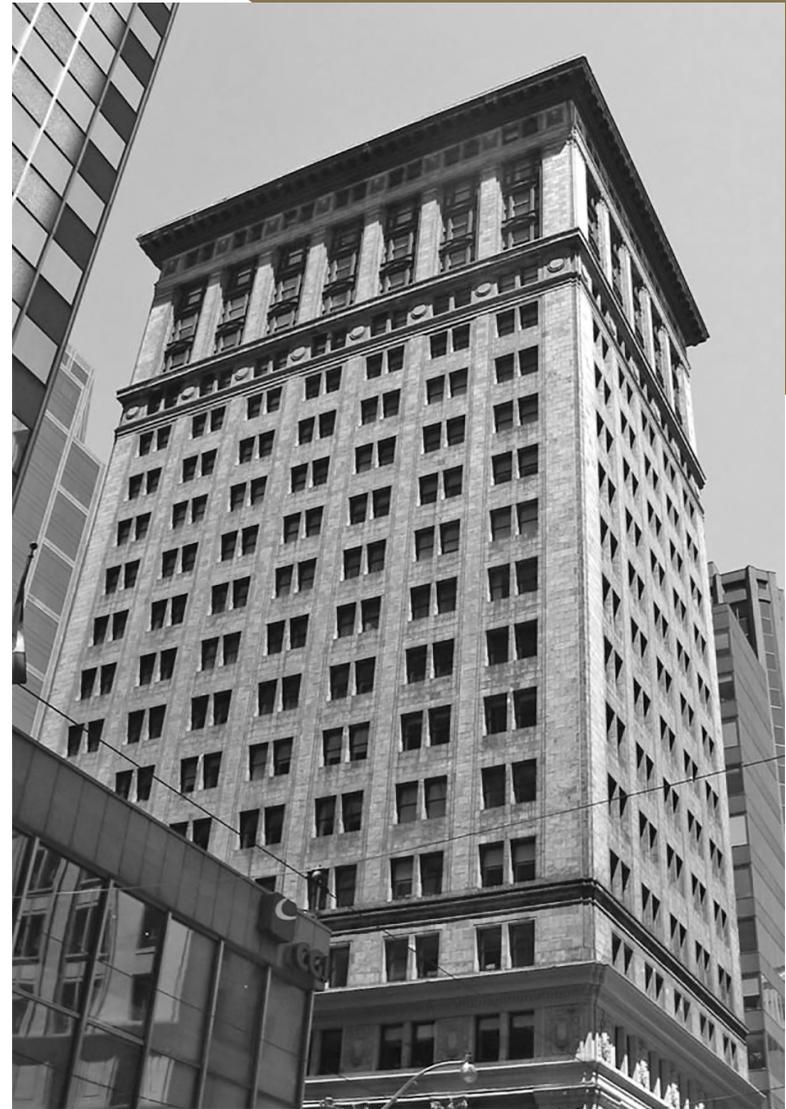
La Rubber Association of Canada reçoit Sir George Foster lors du 5<sup>e</sup> souper annuel en février 1925

## LES ANNÉES 1920 : L'ASSOCIATION EST NÉE

Le 6 janvier 1920, A.L. Viles, directeur général de la Rubber Association of America (RAA) - qui deviendra plus tard la Rubber Manufacturers Association [RMA], aujourd'hui appelée la U.S. Tire Manufacturers Association [USTMA] - accueille dans ses bureaux à New York une délégation de douze fabricants de caoutchouc du Canada. Celle-ci comprend, entre autres, les entreprises Ames Holden Tire Company, Canadian Consolidated Rubber Co., Dunlop Tire & Rubber Goods Co. Ltd., Goodyear Tire & Rubber Company of Canada Ltd., Gutta Percha & Rubber Ltd., Independent Rubber Co., Miner Rubber Company et Partridge Rubber Company.

Au terme d'une discussion portant sur divers sujets chers aux fabricants canadiens ainsi qu'aux membres de la RAA, les délégués présents décident à l'unanimité d'entreprendre des démarches pour former une organisation regroupant les membres de l'industrie du caoutchouc au Canada qui serait affiliée à la Rubber Association of America sous réserve de conditions à déterminer. À cette fin, un comité est nommé pour organiser une rencontre au Canada visant à déterminer les enjeux à aborder et sur lesquels agir. Ce comité est composé des membres suivants :

<b>A.D. Thornton</b>	Canadian Consolidated Rubber Co.
<b>W.H. Miner</b>	Miner Rubber Company
<b>C.N. Candee</b>	Gutta Percha & Rubber Ltd.
<b>C.H. Carlisle</b>	Goodyear Tire & Rubber Company of Canada Ltd.



Le premier bureau de l'Association dans l'immeuble de la Royal Bank, 2 King Street East, Toronto. (Source photo : Bob Krawczyk)

L'organisation canadienne est alors considérée comme une section de la RAA. Selon l'entente, A.L. Viles de la RAA doit assister à ladite rencontre tandis qu'A.D. Thornton, en tant que membre de la RAA, s'emploie à recruter d'autres entreprises canadiennes non membres de la RAA pour se joindre à la section canadienne en adhérant au préalable à la RAA.



**A.L. Viles, directeur général de la Rubber Association of America en 1920.**

Le 4 février 1920, un groupe de fabricants canadiens de caoutchouc et A.L. Viles se réunissent à Toronto chez Goodyear Tire & Rubber Company of Canada Ltd en vue de former la section canadienne de la Rubber Association of America Inc. Monsieur C.H. Carlisle est élu par acclamation président du conseil intérimaire.



**A.B. Hannay devient le premier directeur général et secrétaire de la Rubber Association of Canada.**

Lors de cette réunion, A.L. Viles présente le rapport annuel de la RAA ainsi que la nature du travail entrepris par l'organisation, indiquant que les membres payaient une contribution volontaire de trois sous par 100 livres d'achat de caoutchouc brut, exigible mensuellement.



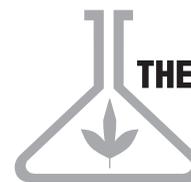
**C.H. Carlisle de Goodyear Tire & Rubber Company of Canada Ltd. devient le premier président du conseil de l'Association.**

**Victor van der Linde de l'entreprise Van der Linde Rubber Co. fait valoir qu'une organisation canadienne distincte doit être constituée pour traiter des problématiques spécifiques aux fabricants canadiens.**

Victor van der Linde, de l'entreprise Van der Linde Rubber Co., fait valoir que même s'il considère que la RAA est en mesure de régler un grand nombre d'enjeux d'ordre général, une organisation canadienne distincte demeure, à son avis, nécessaire pour traiter des problèmes spécifiques aux fabricants canadiens, comme le transport et les tarifs douaniers, les défis d'exportation, les relations industrielles et les pratiques commerciales typiquement canadiennes. Au terme d'une discussion, il est convenu que l'organisation canadienne, quel que soit son rapport avec la Rubber Association of America, doit être exploitée en tant qu'association canadienne distincte.

Soumise par C.N. Candee et appuyée par monsieur Van der Linde, une motion est déposée selon laquelle les fabricants canadiens présents à la rencontre se prononcent officiellement en faveur d'une association canadienne; cette motion est adoptée à l'unanimité. Estimant que le groupe souhaite aller de l'avant rapidement, A.D. Thornton soumet ensuite une motion dûment appuyée visant à créer un comité exécutif provisoire composé d'un président du conseil, d'un vice-président et de cinq membres pour se charger du processus de constitution d'une organisation qui s'appellerait *The Rubber Association of Canada*.

Peu de temps après, le groupe décide de former un comité exécutif temporaire chargé d'élaborer une charte, de recruter un directeur général et de préparer une ébauche de l'acte constitutif et des règlements administratifs.



**THE RUBBER ASSOCIATION OF CANADA**  
**ASSOCIATION CANADIENNE DE**  
**L'INDUSTRIE DU CAOUTCHOUC**

La *Rubber Association of Canada* est officiellement incorporée le 17 mars 1920.



Intersection des rues King et Yonge, vers 1930. Photo prise depuis le toit de l'immeuble de la Royal Bank. (Source photo : Archives de la Ville de Toronto, Fonds 1244, article 10062)

Le 17 mars 1920, le comité exécutif temporaire reçoit ses lettres patentes de constitution de l'organisation The Rubber Association of Canada.

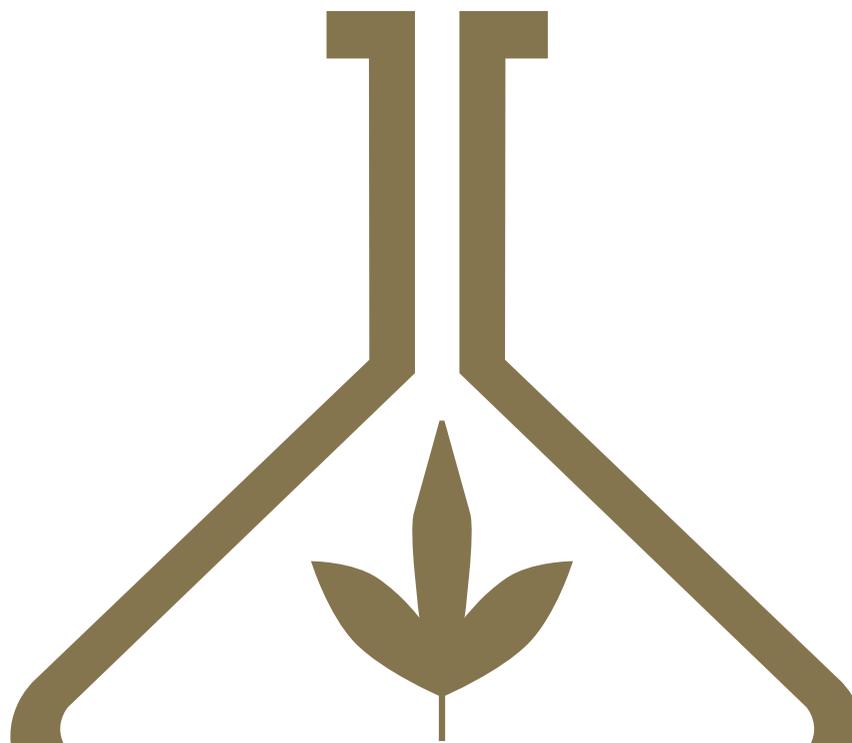
Le 12 avril 1920, le conseil d'administration provisoire se réunit dans les bureaux de Goodyear à Toronto pour procéder à l'élection des entreprises membres fondatrices :

MEMBRES FONDATEURS	REPRÉSENTÉS PAR
<b>Ames Holden McCready Tire Company</b>	T.H. Rieder
<b>Canadian Consolidated Rubber Co.</b>	A.D. Thornton
<b>Dunlop Tire &amp; Rubber Goods Co.</b>	J. Western
<b>Firestone Tire &amp; Rubber Co. of Canada</b>	R.H. Jeffers
<b>Goodyear Tire &amp; Rubber Company of Canada Ltd.</b>	C.H. Carlisle
<b>Gutta Percha &amp; Rubber Ltd.</b>	C.N. Candee
<b>Independent Rubber Co.</b>	R.F. Foote
<b>K&amp;S Tire Co.</b>	J. O'Mara
<b>Kaufman Rubber</b>	A.R. Kaufman
<b>Miner Rubber Company</b>	W.H. Miner
<b>Northern Rubber Company</b>	A.D. Dwyer
<b>Oak Tire &amp; Rubber Co.</b>	F.D. Law
<b>F.E. Partridge Rubber Co.</b>	F.E. Partridge
<b>Sterling Rubber Co.</b>	F.L. Freudeman
<b>Thornton Rubber Co.</b>	J. Thornton
<b>Van der Linde Rubber Co.</b>	V. van der Linde

Lors de cette assemblée, les membres élisent les administrateurs suivants :

<b>Président du conseil</b>	C.H. Carlisle
<b>Vice-président</b>	J. Thornton
<b>Secrétaire</b>	V. van der Linde
<b>Trésorier</b>	C.N. Candee

Le conseil d'administration résout également d'engager son premier directeur général et secrétaire, A.B. Hannay, pour un salaire annuel de 5 000 \$, payable en versements mensuels égaux.





gardez vos  
pneus en forme  
roulez mieux

Fiche d'entretien des pneus

Pression

Alignement

Profondeur

Traçage

www.pneusenforme.ca

in collaboration with  
Canada

be tire  
smart  
play your  
PART

Tire Maintenance Checklist

- Pressure: Measure tire pressure every month and before long trips.
- Alignment: Have your alignment checked periodically to prevent tire wear.
- Rotation: Rotate tires every 10,000 km.
- Tread: Place a penny with the Queen's crown facing down into the tread. If you can see the top of the Queen's crown, it's time for a new tire.

Improve Safety • Save Fuel & Money • Save the Environment

www.betiresmart.ca

in collaboration with  
Canada

WSIB  
Canada Safety Group

The Rubber  
and eighty

and sixty-four

Groups

1944 + 10

Quatre présidents de l'Association : (de gauche à droite) Don Campbell (1997-2001),  
Doran Moore (1980-1985), Glenn Maidment (2001-2020) et Brian James (1985-1997).



Le dirigeable de Goodyear vole au-dessus de la baie de Toronto, vers 1930.  
(Source photo : Archives de la Ville de Toronto, Fonds I244, article 4552)



La Bourse de Toronto s'effondre le 29 octobre 1929. (Photo datant des années 1930. Source photo: Archives de la Ville de Toronto, Fonds I257, Série I057, Article 461)

## LES SALES ANNÉES 1930

Au cours des années 1930, les conditions commerciales de l'industrie canadienne se caractérisent par des coûts de main-d'œuvre élevés et par la concurrence d'importations à faible coût provenant des États-Unis et de Hong Kong. Surnommée « les sales années trente » ou « les années de misère », cette décennie est marquée par une sécheresse dévastatrice dans les Prairies ainsi que par la dépendance du Canada aux exportations de matières brutes et de denrées agricoles.

Le Canada s'avère l'un des pays les plus touchés par la Grande Dépression et l'Association en subit les conséquences de plein fouet, à l'instar de ses membres. En 1932, le conseil d'administration est contraint d'annuler son banquet à l'occasion de l'assemblée générale annuelle. Ses revenus chutent radicalement, si bien qu'en 1939, ils ne représentent plus que 25 % de ce qu'ils étaient durant les années fastes 1927-1928.

Malgré le contexte économique plus difficile que celui des États-Unis, l'Association obtient deux gains importants pour ses membres : elle réussit, par une offensive de lobbying, à faire réduire la taxe d'accise sur le caoutchouc brut en provenance des territoires britanniques d'outremer, ce qui représente une économie de quelque 175 000 \$ pour ses membres. Elle revendique également avec succès le maintien de tarifs douaniers élevés sur les produits finis importés et collabore avec le gouvernement fédéral pour améliorer la communication des données statistiques de l'industrie.

## LES ANNÉES 1940 : L'INDUSTRIE JOUE UN RÔLE DÉTERMINANT DURANT LA GUERRE

Pendant les années de guerre, le caoutchouc devient un matériau essentiel à tous les aspects de la production manufacturière. L'Association et l'industrie du caoutchouc participent grandement à l'effort de guerre.

L'importance du caoutchouc est telle que le gouvernement entreprend de coordonner et de contrôler cette industrie. Les prix sont gelés et bon nombre de produits sont interdits afin que la production soit mobilisée entièrement par les articles de guerre.

Le ministère des Services nationaux de guerre s'emploie à promouvoir la récupération du caoutchouc à grande échelle et, en 1942, le Canada impose au grand public un rationnement des pneus, limitant leur utilisation aux véhicules considérés comme essentiels.

La participation des femmes à l'effort de guerre est cruciale. Avec les hommes partis au front outremer, elles mettent massivement la main à la pâte, occupant avec brio tous les postes laissés vacants. Au Canada, le travail en usine constitue l'un des rôles clés assumés par les femmes pendant la guerre, bien qu'elles aient également largement contribué, par leur travail bénévole, au recyclage de matériaux essentiels comme le caoutchouc, le métal, le papier, la graisse, les os, les chiffons et le verre.

Bon nombre de cadres de l'industrie du caoutchouc prêtent main-forte aux efforts de guerre. Par exemple, R.A. Martin, directeur de la Dominion



Les femmes entreprennent de collecter des articles à recycler comme le caoutchouc, le métal, le papier, la graisse, les os, les chiffons et le verre. (Source photo : Musée canadien de la guerre, CWM 19890086-523)



Un ouvrier retire le pneu de caoutchouc synthétique du four de vulcanisation à l'usine Dominion Rubber. (Source photo : Harry Rowed / Office national du film)

Rubber Company est nommé contrôleur adjoint au contrôle du caoutchouc, un secteur clé du ministère des Munitions et des Approvisionnements, poste qu'il occupera de 1940 jusqu'à la dissolution de ce ministère, en 1947.

L'Association sert de liaison entre le gouvernement et l'industrie, travaillant en étroite collaboration avec le service du contrôle du caoutchouc pour veiller à ce que chaque entreprise reçoive une allocation adéquate de caoutchouc et produise les articles nécessaires à la fois à l'effort de guerre et à la consommation intérieure. Le gouvernement met également sur pied une agence de la Couronne, la Fairmount Corporation, dont l'objectif est de coordonner les provisions de caoutchouc en un fonds commun de ressources et d'acquiescer les déchets de caoutchouc. Entre-temps,

le ministère des Munitions et des Approvisionnements se charge de la production des biens de caoutchouc pour la guerre, tant pour les militaires canadiens que pour les autres membres de la coalition. Tandis que les pneus pour avions, véhicules militaires et autres besoins essentiels sont produits à partir de caoutchouc de haute qualité, on utilise un mélange de déchets de caoutchouc et de caoutchouc brut pour confectionner les articles à usage intérieur.

La pénurie de caoutchouc au Canada et aux États-Unis entraîne la création de la Polymer Corporation en 1942, chargée de mettre au point du caoutchouc synthétique. En février 1944, l'entreprise se lance dans l'élaboration de caoutchouc synthétique à Sarnia, en Ontario, où elle produit 3 300 tonnes par mois de caoutchouc synthétique à base de pétrole. Grâce à cette production, la réutilisation du caoutchouc devient superflue. Toutefois, la demande pour le caoutchouc synthétique connaît un tel essor que l'entreprise doit instaurer un programme d'allocation pour les fabricants canadiens, un système qui perdure jusque dans les années 1950. L'entreprise est rebaptisée Polysar en 1976. Témoignant de son importance pendant les années de guerre, l'usine de la Polymer Corporation orne les billets de 10 \$ en circulation de 1971 à 1989.

En date du 12 septembre 1945, l'honorable C.D. Howe, ministre des Munitions et des Approvisionnements, écrivait une lettre à Paul C. Jones, alors président du conseil de l'Association, comme suit :

Monsieur Jones,

La dernière commande de pneus militaires étant maintenant complétée, ceci met un terme à ce qui a été l'une des plus exceptionnelles contributions d'une industrie à l'effort de guerre du Canada. Toutes les entreprises de pneus y ont participé et, ensemble, elles peuvent être fières du chemin ardu qu'elles ont réussi à franchir durant les six dernières années.

De la production initiale de pneus roulage à plat à la mise au point finale de caoutchouc synthétique, vous avez su relever chacun des défis, au fur et à mesure qu'ils ont surgi, avec la volonté et la détermination nécessaires à leur bonne réalisation. La production de véhicules militaires n'a jamais été interrompue par une pénurie de pneus. Les besoins essentiels domestiques ont également été comblés.

Veuillez transmettre aux membres du personnel et aux travailleurs de toutes les entreprises ma profonde reconnaissance pour tout ce qui a été accompli.

Sincèrement vôtre,

C.D. Howe



Le caoutchouc synthétique fait l'objet de tests au laboratoire de la Polymer Rubber Corporation, octobre 1943. (Source photo : Harry Rowed / Office national du film du Canada)



Dans une lettre en date du 12 septembre 1945 adressée au président du conseil de l'Association, Paul C. Jones, le ministre des Munitions et des Approvisionnements, l'honorable C.D. Howe (à droite) exprimait sa reconnaissance à l'égard de l'industrie du caoutchouc pour sa contribution à l'effort de guerre.

## LES ANNÉES 1950 : CIEL BLEU ET NUAGES DE PLOMB

Dans les années 1950, l'industrie canadienne du caoutchouc et l'économie évoluent en phase avec la forte croissance mondiale et les nouveaux investissements engendrés par la demande pour des voitures, des maisons et des biens de consommation. La demande réprimée dans les années 1940 se traduit maintenant par un essor de l'industrie du caoutchouc et de l'économie en général. C'est le règne de l'automobile et les opportunités semblent illimitées. Vient alors la guerre de Corée, qui suscite l'Accord sur le partage du développement industriel pour *la défense intervenu entre le Canada et les États-Unis d'Amérique*. Cette initiative marque la recrudescence de la production manufacturière canadienne après le déclin qui avait accompagné la transition entre le contexte mondial d'une économie de guerre et celui d'une économie de paix à la fin des années 1940. Le gouvernement profite de l'essor économique pour imposer, à son paroxysme, des surtaxes sur certains produits de consommation comme les véhicules, les pneus et les chambres à air.

Pendant cette période, les démarches de l'Association portent sur plusieurs fronts, notamment sur des efforts de lobbying auprès du gouvernement visant à réduire la taxe d'accise, à obtenir de meilleurs tarifs de transport des compagnies ferroviaires et maritimes et à enrayer le dumping des producteurs au rabais de la Tchécoslovaquie, de la Norvège et de l'Allemagne. Dans son rapport aux membres (vers 1954), G.B. Smith note « *De l'aide et des efforts considérables ont été déployés auprès de l'entreprise Cabot Carbon of Canada Ltd. pour établir des tarifs de fret pour le transport du noir de carbone de Sarnia, en Ontario, à des points d'approvisionnement au Québec et en Ontario.* »

L'Association s'attaque également aux coûts excessifs de fret maritime pour les chaussures vendues aux Antilles britanniques. Le gouvernement défend cet enjeu auprès de Steamships Companies et la question se règle à la satisfaction de l'industrie.

Malgré cela, à partir de la fin des années 1940, le ciel s'assombrit. Après une série d'audiences qui ont lieu d'octobre 1948 à décembre 1949, l'Association

**En réponse à la taxe d'accise de 15 % imposée sur les pneus et chambres à air, le directeur général de l'Association, G.B. Smith, écrit : « C'est une absurdité économique que de taxer des produits utilisés principalement dans des activités productives bénéfiques au même titre que des jukebox ou autres objets de ce genre. »**

et bon nombre de ses membres sont accusés par le gouvernement de fixation des prix en vertu de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*. Cette accusation découle sans doute d'une pratique légitimement établie pendant les années de guerre. En effet, à partir du milieu des années 1930, le gouvernement imposait un contrôle des prix sur plusieurs produits, dont ceux de caoutchouc. À cette époque, les fabricants de caoutchouc étaient mandatés pour maintenir les prix fixes afin d'éviter de tirer profit de la guerre. Lorsque le gouvernement jugeait que l'industrie méritait d'augmenter ses prix, les directeurs commerciaux des compagnies membres se réunissaient à l'Association pour s'entendre sur l'augmentation et la date d'entrée en vigueur. L'Association était chargée de distribuer ensuite une lettre ouverte à tous ses membres pour confirmer les prix majorés. Peut-être est-ce par habitude que cette façon de faire a perduré après la guerre, même après l'abolition des contrôles de prix.

**C'est seulement à la suite d'un appel d'offres  
que le gouvernement a constaté  
la pratique de l'industrie de fixer des prix,  
en recevant des prix identiques pour tous les  
produits de caoutchouc.**

Lors de la réunion du conseil de décembre 1953, l'Association décide de plaider coupable à l'accusation afin de réduire au maximum les coûts et les dommages à la réputation de l'industrie. À l'instar de plusieurs de ses membres, l'Association paie une amende de 20 000 \$.



## LES ANNÉES 1960 : DE LA POLITIQUE, DE LA SÉCURITÉ ET DE L'ÉDUCATION

Cette décennie marquée par l'adoption d'un nouveau drapeau canadien en 1965 et par les Célébrations du Centenaire du Canada en 1967 met le Canada sur la mappemonde. Tant sur le plan de la culture que celui de l'économie, le pays se définit et se démarque, notamment sur le plan technologique. Parmi les innovations canadiennes attribuées à cette période, citons l'horloge atomique, le cinéma IMAX et le bras canadien.

Les taxes et les tarifs douaniers constituent toujours un volet clé du mandat de l'Association, mais d'autres enjeux se profilent à l'horizon, notamment la normalisation et la sécurité des pneus. Comme il n'existait jusque là aucune norme de qualité pour les pneus de tourisme, l'Association canadienne de normalisation demande à l'industrie du caoutchouc de se pencher sur la question. La RMA ayant établi ses propres normes minimales pour les États-Unis en 1964, l'Association entreprend de mettre en place des lignes directrices semblables pour le Canada. Le ministère des Transports de l'Ontario adopte officiellement les normes *V-1 Standards* et élabore une réglementation pour leur mise en œuvre en 1967. L'Association canadienne de normalisation adopte par la suite les normes américaines *U.S. Federal Standards*, qui seront entérinées par quatre provinces.

D'autres enjeux prennent également de l'importance pendant cette période, à savoir une politique publique, la sécurité au volant et l'éducation. L'Association travaille avec le Conseil canadien de la sécurité



La normalisation des produits, les politiques publiques, la sécurité au volant et l'éducation prennent de l'importance dans les années 1960.

routièrre pour promouvoir la sécurité sur les grands axes routiers, produisant et distribuant des clips vidéo sur la conduite sécuritaire estivale et hivernale et elle commandite également l'Association des scouts du Canada à l'occasion de l'Expo 67 à Montréal.

Au cours de cette décennie, l'Association entreprend aussi des travaux exhaustifs sur les questions de taxes et de tarifs douaniers, portant majoritairement sur le Pacte de l'auto, un traité commercial conclu entre les États-Unis et le Canada en 1965 qui a mené à l'intégration des industries automobiles canadienne et américaine au sein d'un seul marché nord-américain. Les mesures de protection entérinées dans le cadre du Pacte de l'auto favorisent en parallèle l'essor de l'industrie manufacturière du caoutchouc, qui doit répondre à une demande croissante pour des pneus, des chambres à air et des composantes automobiles en caoutchouc.

La communication des statistiques et les rapports de l'industrie demeurent alors les principaux avantages d'une adhésion à l'Association et touchent tous les segments clés du marché (pneus, chaussures, etc.). Les rapports de réunions et les échéances de livraisons constituent toujours une grande source de préoccupation pour les membres de l'Association, à tel point que certains présidents d'entreprises membres n'hésitent pas à intervenir si des problématiques ou des délais surviennent.

## LES ANNÉES 1970 : TARIFS DOUANIERS, COMMERCE ET NORMES

À son 50<sup>e</sup> anniversaire, en 1970, l'Association jouit d'une excellente renommée. Elle continue à cultiver ses liens avec l'industrie et à bâtir sa marque, travaillant en étroite collaboration avec le Conseil canadien de la sécurité (CCS) et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). L'Association commence également à rayonner à l'échelle internationale en collaborant avec l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Encore aujourd'hui, l'Association travaille avec toutes ces organisations.



**Ken Graydon, président  
(1972-1977)**

L'industrie et le gouvernement continuent à élaborer les normes canadiennes en matière de qualité des pneus, un enjeu qui occupe une place de plus en plus importante dans l'industrie durant ces années 1970, tant du point de vue manufacturier que de la sécurité routière. L'un des principaux objectifs de l'Association est d'établir des normes qui s'étendent à la grandeur de la fédération, pas seulement pour certaines provinces. L'Association œuvre de concert avec la CCATM pour déterminer des normes qui répondent aux besoins de la population canadienne tandis que la RMA crée des normes pour l'ensemble de l'Amérique du Nord.



L'usine de la Polymer Corporation (rebaptisée ensuite Polysar) a figuré sur les billets de 10 \$ de 1971 à 1989 pour souligner le rôle stratégique qu'elle a joué dans l'effort de guerre. (Source photo : Banque du Canada)

Depuis qu'elle a représenté le Canada auprès de l'ISO lors de la séance plénière du comité technique 31 (TC31) en 1971, l'Association travaille avec cette organisation. Le comité technique des pneus de l'Association est responsable d'élaborer des normes canadiennes pour les pneus et de coordonner ses travaux avec les États-Unis et la RMA (devenue la U.S. Tire Manufacturers Association). Les deux organisations ont formé un sous-comité pour veiller à la conformité avec les normes internationales mises en œuvre par l'ISO.

Grâce au rôle prépondérant du Canada dans la production et la mise au point de pneus d'engins de terrassement, l'Association fait aussi figure de proue comme présidente du conseil et secrétaire du sous-comité 6 (SC6, établi en 1980) chargé des normes pour les pneus d'engins de terrassement. En 1982, le Canada accueillait la première assemblée

internationale de TC31/SC6 à Ottawa. Depuis, il a été pays hôte à cinq reprises pour la délégation internationale de l'industrie des pneus. L'Association continue à représenter le Canada et l'industrie lors des séances plénières internationales TC31 et SC6.

Le libre-échange et les tarifs douaniers demeurent les dossiers de premier plan traités par l'Association dans les années 1970. La production manufacturière canadienne tente toujours de faire concurrence aux marchés mondiaux, malgré des coûts de production et de distribution plus élevés ainsi que de fortes taxes. L'industrie est victime d'une affluence de pneus concurrents provenant des États-Unis et du Japon et constate que la catégorie des produits de consommation, notamment les chaussures,



L'Association canadienne du pneu et du caoutchouc accueille l'assemblée internationale de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) au Château Montebello (Québec)

## L'Association travaille avec le Conseil canadien de la sécurité, le CCATM et l'ISO depuis 50 ans.



souffre d'importations au rabais et de *dumping*. Face à ces défis, l'industrie et le gouvernement reprennent le débat entre libre-échange et protectionnisme. Tandis que les entreprises de pneus considèrent la réduction des tarifs douaniers comme une entrave à l'industrie, le gouvernement n'entend pas instaurer des restrictions quant aux importations ou aux tarifs douaniers et tente plutôt de trouver des façons de rendre plus concurrentielle l'industrie du pneu et du caoutchouc grâce à une productivité manufacturière accrue.

En parallèle, le Pacte de l'auto conclu entre le Canada et les États-Unis en 1965 stimule l'essor de l'industrie automobile canadienne. La part du Canada dans la production nord-américaine passe de 7,1 % en 1965

à 11,2 % en 1971, transformant un déficit commercial en un léger surplus en 1970.

Avec une variété grandissante de types de pneus et l'avènement des pneus d'hiver sur le marché canadien, l'Association entreprend d'effectuer des essais sur les pneus d'hiver.

C'est à cette époque que Michelin inaugure une usine de production de pneus à Waterville, en Nouvelle-Écosse, construite dans des conditions très favorables grâce à une aide des gouvernements provincial et fédéral. Ce soutien engendra un certain clivage au sein de l'industrie et parmi les membres de l'Association, les autres fabricants considérant qu'une concurrence loyale est tributaire d'avantages gouvernementaux comparables.



Dans les années 1970, l'Association loge dans l'édifice Union au 212 King Street West à Toronto. (Source photo : Bob Krawczyk)

SOUVENIRS D'UN  
ANCIEN PRÉSIDENT



**Don Campbell**  
(de 1997 à 2001)

Jusqu'en 1979, mon seul rapport avec le caoutchouc survenait lorsque j'avais à me procurer un nouvel ensemble de pneus pour ma très vieille et vénérable voiture d'occasion. Cette année-là, l'occasion s'est présentée à moi de devenir agent de commerce pour ce qui était alors le ministère de l'Industrie et du Commerce. Dans le cadre du secteur automobile, j'allais découvrir l'industrie canadienne du caoutchouc et en devenir responsable. Je prenais la relève de nul autre que Bill Turner, qui avait antérieurement été président de notre Association. Le premier conseil qu'il m'a donné a été d'apprendre non seulement à connaître le mieux possible cette nouvelle industrie, mais aussi les personnes qui la composent. Après ce précieux conseil, Bill a quitté le pays pour le Japon, affecté à un autre mandat.

Un jour, un dénommé Les Samuels, délégué commercial officiel du Canada à La Havane, à Cuba, s'est présenté pour nous conter une histoire. Ce monsieur venait d'apprendre que le gouvernement central cubain s'apprêtait à effectuer un achat volumineux de pneus et d'autres produits de caoutchouc. Si les Japonais pouvaient vendre des pneus à Cuba, les fabricants de pneus canadiens n'étaient-ils pas en mesure d'en faire autant?, se disait-il.

En fait, avec l'arrivée de Fidel Castro, Cuba avait migré vers un régime communiste de planification centralisée et tous les pneus à Cuba provenaient dorénavant d'un système central d'approvisionnement gouvernemental. Tandis que les relations géopolitiques entre Cuba et les États-Unis étaient déplorables, le premier ministre Pierre Elliott Trudeau avait pu rétablir les liens diplomatiques avec Cuba; le Canada se retrouvait avec la tâche délicate de maintenir de bonnes relations avec son voisin du Sud tout en tentant de développer à nouveau des relations commerciales avec Cuba.

C'est ainsi que j'ai pris contact avec des représentants de fabricants canadiens de caoutchouc. Leur entreprise souhaitait-elle participer à une éventuelle mission commerciale canadienne à La Havane qui ciblerait les acheteurs du gouvernement cubain? Malgré certaines préoccupations par rapport à la *Loi américaine sur le commerce avec l'ennemi*, les membres de l'industrie étaient intrigués par la proposition. Une mission commerciale a finalement été organisée en juin 1980. À l'époque, la présence à Cuba des Russes était encore très marquée, avec leurs AK-47, leurs cheveux blonds et leur sourire en acier inoxydable.

Parmi les entreprises qui ont participé à la mission, il y avait Firestone, Trent Rubber, Treadway Exports, Goodyear, BFGoodrich et United Tire. Dès notre arrivée à La Havane, nous avons été promptement relégués et dûment surveillés au 14<sup>e</sup> étage du Habana Riviera Hotel, érigé par Meyer Lansky, le comptable de la mafia. S'ensuivit une série de rencontres avec un dénommé Pastor Martinez, le plus important acheteur de Cuba. Les rencontres se sont succédées de façon sporadique et à des heures plutôt étranges. Plus tard, nous avons appris que les gens de la JATMA (Japan Automobile Tyre Manufacturers Association) étaient en ville en même temps que nous et que les Cubains passaient d'un groupe à l'autre pour faire grimper les enchères.

Si la mission a peut-être été une arnaque au départ, il reste que chaque entreprise a bel et bien reçu des commandes de produits. Nous devions tous rentrer au Canada sur le vol hebdomadaire d'Air Canada à destination de Toronto. Avant l'embarquement, nous devions passer un point de contrôle assuré par des militaires stationnés au pied de l'escalier d'embarquement. Étant moi-même un ancien militaire, j'ai le plus grand respect pour des soldats armés.

L'économie cubaine ne disposant d'aucune devise forte, la question du paiement pour l'achat des produits était légitime. La solution fut d'avoir recours au troc. Le Canada s'est approvisionné en sucre, rhum, tabac, cigares et jus d'orange comme partie intégrante du processus de paiement. À cause de l'embargo commercial des États-Unis, ces produits sont arrivés sur des paquebots battant pavillon cubain, par l'intermédiaire d'une entité cubaine à Montréal.

Pour moi, en tant que nouvel agent de commerce, toutes ces opérations étaient résolument édifiantes : organiser une mission commerciale à l'étranger, assister aux négociations, découvrir les coulisses de l'évaluation, des échanges et du transport maritime vers des destinations assujetties à des restrictions. Ces expériences étaient aussi formatrices, sinon plus, qu'un examen de MBA. C'était une occasion inédite de rencontrer et d'apprendre à connaître les intervenants de l'industrie. Cela dit, je n'avais encore jamais mis les pieds dans une usine de caoutchouc.

Un mois plus tard, quelle ne fut pas ma surprise quand Les Samuels fit à nouveau irruption dans mon bureau. Il avait appris que, pour des raisons inconnues, les représentants de la JATMA n'avaient pas reçu le restant de la commande cubaine de pneus et que d'autres achats de produits demeuraient en suspens. Les Samuels a suggéré que nous soyons les hôtes d'une mission commerciale étrangère en invitant les acheteurs cubains à visiter nos usines canadiennes afin d'explorer les avenues possibles pour le restant de la commande de produits. J'ai entrepris à nouveau de contacter les fabricants canadiens pour les informer de la proposition du ministère de l'Industrie et du Commerce d'accueillir des acheteurs cubains au Canada. Les entreprises seraient-elles disposées à leur faire visiter leurs installations en leur préparant aussi un programme de divertissement, chose que le gouvernement ne pouvait pas faire? C'était là ma chance de visiter enfin une usine.



Fin août, je suis allé chercher Pastor Martinez et son conseiller technique (je me suis toujours demandé s'il était là pour surveiller Martinez) pour les amener à Ottawa. Le lendemain, nous avons visité les installations de Goodyear, puis, au cours de la semaine, celles de Trent Rubber, de Firestone, de United Tire, de BFGoodrich et d'Uniroyal.

À Niagara, l'abondance de fruits en cette fin d'été sidérait les Cubains, habitués à un système de planification centrale où les pénuries de nourriture étaient courantes. Le chef de la direction de Firestone avait offert aux Cubains de généreux paniers de fruits de Niagara et les avait invités au spectacle MarineLand aux chutes Niagara. Le dimanche, je les ai emmenés à Lindsay, en Ontario, où les cadres de Trent Rubber les attendaient pour une croisière dans l'après-midi sur le canal Trent à bord du Lady Patricia.

Le lundi de la fête du Travail, nous avons poursuivi nos négociations au Royal York Hotel de Toronto jusque dans la semaine. Le vendredi, les Cubains sont repartis par le vol hebdomadaire d'Air Canada de Toronto à La Havane. Ils n'ont pas eu à se soumettre à une inspection par des militaires armés.

Je commençais donc à connaître les personnes œuvrant au sein de l'industrie canadienne du caoutchouc, j'avais visité plusieurs usines et j'apprenais les

méthodes de fabrication des produits de caoutchouc.

L'anecdote cubaine n'était qu'un début. Beaucoup d'autres événements mémorables se sont produits pendant que j'étais encore au sein du gouvernement, et ensuite, quand j'ai pris la direction de l'Association : la tempête inutile et contre-productive qui a fait suite à la fermeture de l'usine de pneus Goodyear à Etobicoke; la saga du tristement célèbre pneu Firestone 500; la fermeture de l'usine Firestone à Hamilton; le Protocole d'entente entre le gouvernement du Canada et l'industrie, qui a engendré les programmes de remise de droits de douane et de restructuration de l'industrie; l'inauguration de l'usine Goodyear à Napanee; les enjeux soulevés par la troisième usine Michelin en Nouvelle-Écosse... pour ne citer que ces exemples.

Notre industrie a un rôle essentiel à jouer dans notre style de vie, mais elle passe trop souvent sous le radar, se consacrant simplement à produire ce qu'elle produit. Au fil des ans, j'ai rencontré bien des gens. Certains étaient des personnages hors norme, d'autres des individus déterminés, presque animés d'une mission, mais tous étaient infailliblement aimables, courtois et généreux de leur temps et de leur bon vouloir. À vous tous, un retentissant merci.

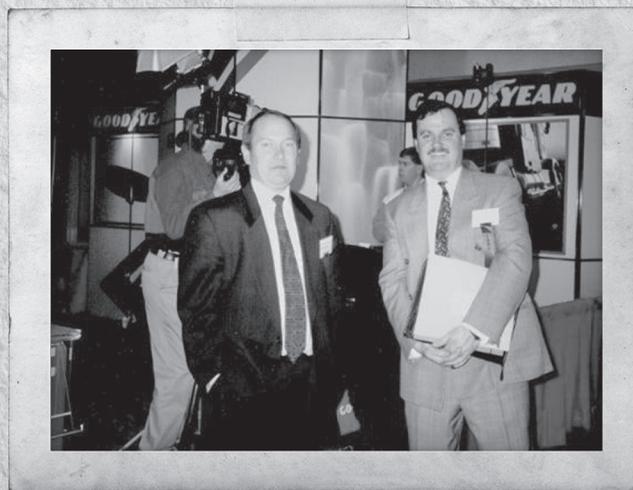
**Don Campbell, Ottawa, 2019**



Jean Charest, homme politique canadien qui allait devenir le 29<sup>e</sup> premier ministre du Québec, s'adresse aux membres québécois de l'Association lors d'un événement se déroulant vers 1993.



Réunion du conseil d'administration, vers 1994. (Rangée du haut à partir de la gauche) : Gene Culler, Peter Tekker, Bob Pilmer, Wally Hicks et Frank Reeves. (Première rangée à partir de la gauche) : Rolf Nutten, Ed Hyjek, Brian James, Clement Yong et Ted Pattenden.



De gauche à droite : Glenn Maidment de la RAC et Gary Dolson de Goodyear



De gauche à droite : Wally Hicks, Richard Miguelon, Brian James et Doran Moore, vers 1994.



De gauche à droite : John Pavenel, Don Campbell et Joe Clark lors de l'assemblée générale annuelle de 1999.



Assemblée de l'Association canadienne des agences de recyclage des pneus (ACARP), 2016.



Conseil d'administration de Tire Stewardship Manitoba, juin 2012. De gauche à droite : Joe Casciano, Dave Seifert, Moe Tresoor, David Lamb et Glenn Maidment.



Repas des Fêtes de l'Association, le 20 décembre 2019. De gauche à droite : Barry Yutronkie, Teresa Gawel, David Lamb, Glenn Maidment, Brian James, Helen Theodorou, Ralph Warner et Michal Majernik.

## LES ANNÉES 1980 : EFFONDREMENT ET RENOUVELLEMENT

Le 13 décembre 1979, le président de Goodyear Canada, A.W. Donn adresse une lettre à l'Association l'informant qu'à compter du 31 décembre 1979, Goodyear Canada Inc. et Seiberling Canada Inc. se retireraient comme membres. Une nouvelle dévastatrice pour l'organisation, à tel point que la survie même de l'Association était menacée. La contribution des deux entreprises comptait pour plus d'un tiers des sommes perçues, et sans les données de Goodyear, le programme de statistiques de pneus devenait à toutes fins pratiques inutile. Goodyear offre un secours financier à l'Association et accepte de payer ses contributions pour le premier semestre de 1980. Ceci donne le temps au conseil d'administration de trouver d'autres solutions. Pour survivre, l'Association doit mettre à pied du personnel, réduisant l'effectif au minimum. Elle nomme Doran Moore, ancien président du conseil de Firestone Canada, nouveau président de l'Association. Son mandat comporte deux principaux objectifs : convaincre Goodyear de revenir au sein de l'Association et Michelin de s'y joindre.



**Le président Doran Moore avait deux missions à accomplir lors de son mandat de 1980 à 1985 : réintégrer Goodyear dans l'Association et persuader Michelin de se joindre.**

Pendant les années qui suivent, l'Association et M. Moore tendent la main à Goodyear et Michelin à de nombreuses reprises. En 1982, Goodyear

**Goodyear, Michelin, Bridgestone, Sumitomo Rubber et Yokohama ont toutes intégré l'Association en 1982 et 1983.**

adhère à nouveau et le conseil d'administration approuve la demande d'adhésion de Michelin Amérique du Nord (Canada) Inc. Plus tard la même année, Bridgestone et Yokohama se joignent à l'Association, puis en, 1983, Toyo Tires devient membre à son tour.

### Accord de libre-échange nord-américain

Dans la période menant à la signature de l'*Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis*, qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1989 (et qui deviendra en 1994 l'*Accord de libre-échange nord-américain* (ALENA), le gouvernement fédéral du Canada et les industries se demandent si les entreprises manufacturières canadiennes sont en mesure de concurrencer les entreprises américaines sans tarifs douaniers.

Au Canada, les fabricants de pneus et de produits de caoutchouc exploitent essentiellement des usines plus petites dédiées à des produits spécifiques destinés au marché canadien. Ces petites chaînes de montage aux cycles de production plus courts engendrent des coûts d'exploitation plus élevés et de plus grandes lacunes en termes d'efficacité du mode de production. Parallèlement, Industrie Canada souhaite maintenir le pourcentage



**Brian E. James, Président  
(1985-1997)**

d'éléments canadiens dans la production automobile; veiller à la production de pneus d'équipement d'origine « Fabriqués au Canada » pour chaque véhicule constituait une excellente façon d'atteindre cet objectif.

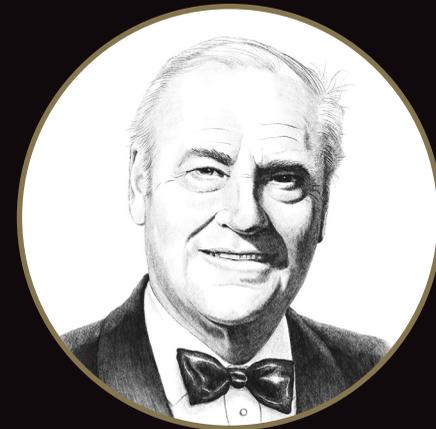
C'est dans cette optique qu'Industrie Canada élabore un Protocole d'entente entre le gouvernement et les membres de l'Association et participe à un programme de remise de droits de douane en vertu de la Loi sur l'administration financière. Cette loi permet aux entreprises de caoutchouc de réclamer les droits de douane payés sur les pneus importés des États-Unis en échange de nouveaux investissements effectués au Canada à raison d'un ratio de trois pour un. Autrement dit, une entreprise de pneus reçoit un dollar pour chaque tranche de trois dollars réinvestis au

Canada. Cette remise des droits de douane se chiffre à quelque 250 millions de dollars, et près d'un milliard est investi par l'industrie dans de nouvelles usines de pneus et d'équipement au Canada. Bien sûr, toutes les entreprises ne réussissent pas à profiter de ce programme et, inévitablement, plusieurs installations canadiennes cessent leurs opérations, notamment celles de Firestone à Hamilton, de General Tire à Barrie et de Dunlop à Whitby.

En plus du Protocole d'entente, Brian James revendique et obtient un plan d'élimination des droits de douane sur 10 ans pour l'industrie du pneu et du caoutchouc, et ce, afin d'aider l'industrie à se préparer pour l'Accord de libre-échange. Grâce à ses démarches, les trois fabricants de pneus installés au Canada – Bridgestone, Goodyear et Michelin – exploitent des installations d'envergure mondiale qui sont aujourd'hui pleinement intégrées aux opérations manufacturières mondiales. Tel est l'héritage de Brian James et de son successeur, Don Campbell, les deux ayant guidé l'intervention du gouvernement dans ce programme d'investissement.



SOUVENIRS D'UN  
ANCIEN PRÉSIDENT



**Brian E. James**  
(de 1985 à 1997)

À l'âge tendre de 55 ans, j'ai décidé de refuser le poste de directeur général de Dunlop Zimbabwe. Je vivais alors en Angleterre, à la tête des activités de la Dunlop Rubber Company (of England) dans les Amériques... c'est-à-dire du Canada à l'Argentine.

Je trouvais qu'il était temps de prendre le large et de quitter le siège social, alors j'avais demandé un poste outremer; c'est le Zimbabwe que l'on m'a offert. J'avais bien sûr eu vent de la situation au Zimbabwe et du tristement célèbre Mugabe et j'étais loin d'être sûr de pouvoir travailler avec lui. J'y suis allé pour faire une visite de reconnaissance et j'ai trouvé un pays en plein chaos. Les étrangers (anglais) qui y résidaient se faisaient cavalièrement exproprier et Mugabe contrôlait absolument tout. Je voyais bien les difficultés qui s'annonçaient. Je me suis dit que tout cela n'était pas pour moi, et sur le vol de retour, j'ai pris la décision de prendre ma retraite.

Ma famille et moi connaissions le Canada pour y avoir été à plusieurs reprises; c'était le pays où nous voulions couler le restant de nos jours. Ainsi, nous avons fait nos valises et quitté notre maison d'Angleterre pour revenir au Canada. Nous avons encore notre chalet à Stony Lake dans la région des lacs Kawarthas; c'est là que nous sommes restés les premières semaines. J'ai vite appris que l'Association ressuscitait grâce à Doran Moore, mais que la situation était encore précaire et que Doran ne souhaitait pas une permanence. J'ai alors rencontré quelques-uns des chefs de file de l'industrie, et puis j'ai pris la relève. L'Association était encore fragile, mais j'ai mis le cap droit devant. Les entreprises de pneus constituaient le noyau de l'association et elles étaient particulièrement curieuses de connaître les chiffres de ventes de l'industrie. Nous avons alors réinstauré la pratique de dresser les statistiques pour l'industrie des pneus. Petit à petit, les membres se sont mis à percevoir l'Association comme faisant œuvre utile et à la considérer comme une source de référence de l'industrie.

À cette époque, la RMA des États-Unis lorgnait du côté de la RAC et aurait aimé nous prendre en charge. Nous avons essuyé plusieurs tentatives en ce sens, mais, convaincus de la pertinence d'avoir nos propres données pour le Canada, nous avons défendu l'indépendance de l'Association. Le temps nous aura donné raison.



L'autre défi de taille durant cette période était la perspective de libre-échange avec les États-Unis. Cela a suscité bon nombre de discussions avec des délégués du gouvernement fédéral; notre chance a été d'avoir l'écoute de Don Campbell à Ottawa. Il s'est avéré le meilleur allié que l'Association ait jamais eu au sein du gouvernement. Il connaissait les dédales des procédures à Ottawa et nous a guidés dans la façon de nous positionner avantageusement. Don est devenu un ami à moi-même et à Glenn Maidment, et cette amitié ne s'est jamais démentie. Pendant les négociations sur le libre-échange, il a été convenu que le Canada produirait les dimensions de pneus configurées pour les équipements d'origine des véhicules au Canada, tout en assurant une production suffisante pour approvisionner le marché de remplacement aux États-Unis. À mon avis, cette formule a été gagnante à la fois pour le Canada et pour les États-Unis.

J'attribue mon succès et celui de l'Association aux personnes qui y ont œuvré. C'était vrai à mon époque et c'est encore vrai aujourd'hui. Nous avons engagé Glenn Maidment de l'entreprise Uniroyal, qui cessait ses activités à Kitchener. Il a pris en charge les statistiques de l'industrie du pneu, mettant à profit ses aptitudes techniques en informatique, ce qui était rare à cette époque. L'autre figure marquante était mon adjointe

Helen Theodorou qui se consacrait à la tâche avec brio. Elle entretenait d'excellents liens avec les membres. Elle n'hésitait pas à mettre la main à la pâte, jusqu'à s'adjoindre ses fils certains dimanches au bureau, que ce soit pour effectuer des envois ou respecter une échéance. Nous étions une petite équipe, mais nous travaillions vraiment bien ensemble. Quand l'harmonie règne, les choses avancent et c'était notre cas.

Le recyclage est devenu un enjeu majeur pour l'industrie. L'Association s'est engagée très activement sur cette question, aidant l'industrie à se mobiliser pour trouver de nouveaux débouchés aux pneus usés. Nous avons même tenté des avenues créatives, comme le revêtement de toits. Mon chalet s'est retrouvé avec un toit de caoutchouc, qui prenait de l'expansion avec la chaleur et avait une apparence farfelue, mais l'industrie a éventuellement trouvé bon nombre de solutions fonctionnelles.

J'ai pris ma retraite à 65 ans et Don Campbell, quant à lui, s'est retiré de son poste au gouvernement pour prendre les rênes de la RAC.

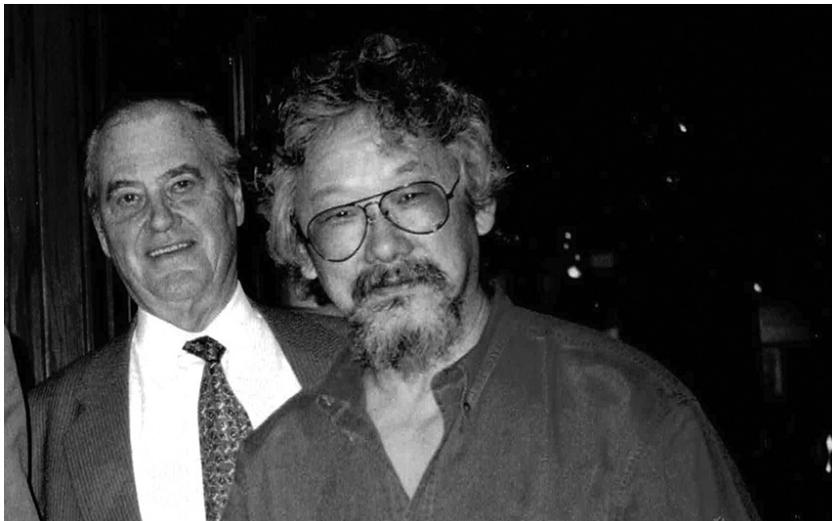
**Brian E. James, Toronto, 2019\***

\*Brian James est décédé le 4 février 2020



## LES ANNÉES 1990 : CAP SUR LA DURABILITÉ

Avec les incendies dévastateurs à Hagersville, en Ontario, et à Saint-Amable, au Québec, 1990 est l'année des incendies de pneus au Canada. Le brasier de Hagersville fait rage pendant 17 jours en plein février, faisant quotidiennement la manchette aux nouvelles locales et nationales, dans les journaux comme à la radio et à la télévision. Cet incendie coûte finalement dix millions de dollars à éteindre. Il devient le moment charnière qui marque la prise de conscience des gouvernements, de l'industrie et du grand public sur l'importance d'agir en matière de mise au rebut des pneus usés et la référence par excellence quand il s'agit de



Depuis le premier Symposium sur le recyclage du caoutchouc en 1994, l'Association véhicule l'engagement de l'industrie dans un avenir durable. Ici, Brian James et David Suzuki.



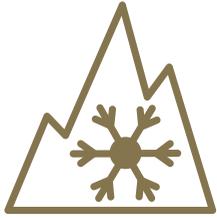
Logo d'origine du Symposium sur le recyclage du caoutchouc.

recyclage de pneus, de gestion des pneus hors d'usage et d'initiatives de récupération responsable des pneus.

À cette époque, l'Association est déjà dotée d'un Comité des pneus usés aidant l'industrie à trouver des solutions à cet enjeu et à travailler de pair avec les gouvernements provinciaux pour financer des initiatives en la matière. En 1989, l'Ontario institue une taxe sur les pneus en réponse à ce problème. Même si cette taxe est abolie en 1993, elle a mobilisé des entrepreneurs et des idées et suscité des investissements et la création de nouvelles technologies utiles à la gestion des pneus usés.

Dans les années qui suivent, plusieurs provinces emboîtent le pas et créent des programmes visant à résoudre le problème de gestion des pneus usés. En 1994, l'Association organise et accueille le premier Symposium semestriel du recyclage du caoutchouc, qui réunit les principales parties prenantes de l'industrie pour travailler ensemble sur cet enjeu crucial.

Aujourd'hui, chaque province est dotée d'un programme formel prescrit pour la gestion des pneus usés. L'Association est active dans trois de ces programmes : ceux de la Colombie-Britannique, du Manitoba et de l'Ontario. Par ses liens avec l'Association canadienne des agences de



Lancé par l'Association, le symbole de la montagne aux trois sommets avec flocon de neige est utilisé dans le monde entier pour distinguer les pneus expressément conçus pour la conduite hivernale.

recyclage des pneus (l'ACARP), l'ACPC joue un rôle proactif dans tous les programmes provinciaux d'intendance des pneus au Canada.

### **Pictogramme de la montagne aux trois sommets avec flocon de neige**

Dans les années 1990, le Canada devient le point de mire de l'industrie mondiale des pneus et des décideurs en matière de politiques pour ce qui a trait au lien entre le type de pneus et la conduite sécuritaire dans des conditions hivernales. La question est scrutée à la loupe lors d'une enquête de coroner sur une collision de véhicules ayant causé la mort et impliquant directement un véhicule équipé de pneus inadéquats pour les conditions routières hivernales. L'industrie du pneu et les décideurs reconnaissent alors la nécessité de classer les pneus conçus pour la conduite hivernale.

L'Association prend le flambeau pour la création de normes mondiales s'appuyant sur la méthode du test de performance des pneus d'hiver ASTM F-1805 mené sur une base volontaire. Pour distinguer les pneus qui répondent aux normes des autres pneus, l'Association crée aussi le symbole de la montagne aux trois sommets avec flocon de neige. Depuis 1999, ce test et ce symbole représentent partout dans le monde les pneus expressément conçus pour la conduite hivernale.



## LE RÔLE DE L'ASSOCIATION DANS LA GESTION DES PNEUS USÉS

La saga de l'intendance des pneus en Ontario dépasse largement ce qui est relaté dans la présente rétrospective commémorative. Une chose est claire cependant : l'Association, de concert avec d'autres parties prenantes comme les associations de détaillants et de marchands indépendants, a investi des milliers d'heures pour créer un modèle de gestion et de financement fonctionnel pour les Ontariens et l'industrie.

La Société des pneus usagés de l'Ontario (SPUO) est créée en vertu d'une entente entérinée par trois membres fondateurs, la Rubber Association of Canada, le Conseil canadien du commerce au détail et l'Ontario Tire Dealers Association. Le 10 septembre 2002, elle reçoit ses lettres patentes énonçant, pour principal objectif, « d'agir comme organisme de financement industriel pour le programme de réacheminement des déchets de l'Ontario. » Bien que l'organisme ait été constitué pour assumer l'entière responsabilité de la gestion des pneus usés en Ontario et est bien disposé à le faire, il faudra six autres années avant que le gouvernement adopte un règlement permettant à l'organisme d'amorcer formellement ses activités en septembre 2009.

Au cours de la première décennie, la SPUO contribue de façon considérable à l'évolution de la gestion des pneus usés dans la province, y compris en attirant des fonds additionnels de plus de 70 millions de dollars en investissements dans des installations de traitement en Ontario; de quelque 6 millions en recherche et développement; et de 20 millions en



Rethink your relationship with tires



campagnes de sensibilisation grand public. De plus, grâce à son monopole, la SPUO parvient à réduire les frais d'intendance des pneus de plus de 40 % dans sa première décennie d'existence.

Le succès n'étant pas gage de pérennité, la SPUO, ainsi que d'autres organismes de financement industriels en Ontario, sont sacrifiés lorsque la province adopte en novembre 2016 la *Loi favorisant un Ontario sans déchets*. Tandis qu'on procède à l'abolition de la SPUO, les producteurs de pneus et d'autres matériaux générant des flux de déchets sont réglementés de façon à ce que chaque fabricant soit individuellement tenu responsable des produits qu'il met sur le marché.

C'est ainsi qu'en février 2017, l'Association crée eTracks Tire Management Systems, un organisme sans but lucratif à charte fédérale chargé d'aider les entreprises de pneus membres à se conformer à la nouvelle réglementation. La Société des pneus usagés de l'Ontario achève sa dissolution formelle le 31 décembre 2018 tandis que l'organisme eTracks entreprend en janvier 2019 d'aider les membres de l'Association à honorer leurs obligations liées aux pneus usés.

Bien qu'elle n'ait guère plus qu'un an d'existence, eTracks réussit à remplir son mandat, à faire preuve de leadership dans l'industrie et à faire valoir l'engagement des membres de l'Association envers l'intendance des pneus – aujourd'hui et demain.

## Message de Tire Stewardship BC

Tandis que l'Association canadienne du pneu et du caoutchouc (ACPC) célèbre un jalon historique, Tire Stewardship BC (TSBC) profite de cette occasion pour réfléchir aux liens qui l'unissent à la Colombie-Britannique depuis trois décennies.

Le programme de recyclage des pneus en Colombie-Britannique découle de la prompt réaction du ministère provincial de l'Environnement à l'immense incendie de pneus de Hagersville. À l'époque, le ministère veut éviter à tout prix qu'un tel événement puisse se reproduire dans son territoire de compétence. En quelques mois, il élabore et met en œuvre un programme inaugural pour la province baptisé Financial Incentives for Recycling Scrap Tires (FIRST), c'est-à-dire le Programme d'incitations financières pour le recyclage des pneus usagés. Il s'agit là d'une première au Canada. Pendant toute la durée du programme FIRST, soit de 1991 à 2006, la gestion du programme est dispensée, au nom du ministère, par une équipe de ressources externes, dont plusieurs travaillent encore pour TSBC aujourd'hui.

Un élément important de FIRST s'avère le comité consultatif sur les pneus usés, le Scrap Tire Advisory Committee (STAC). Établi en 2001, le comité STAC offre aux parties prenantes de ce programme l'occasion de participer à la mise en place et mise en œuvre des politiques du

programme. Ses membres représentent tous les secteurs concernés : détaillants, transporteurs, entreprises de recyclage et de traitement des déchets, consommateurs, associations de l'industrie ainsi que les gouvernements provinciaux et locaux.

En 2002, le ministère désigne FIRST comme candidat pour la mise au point d'une intendance accrue. En réponse, le comité STAC soumet un plan d'intendance sous la gouverne du représentant de l'ACPC, Don Campbell. Peu de temps après, les propriétaires de marques de pneus et les associations de l'industrie se réunissent pour discuter de leur rôle et de leurs responsabilités dans l'avenir de ce programme d'intendance. Par suite de ces rencontres, le président de la Rubber Association of Canada (l'actuelle Association canadienne du pneu et du caoutchouc), le président de la Western Canadian Tire Dealers Association (WCTD) et le vice-président du Conseil canadien du commerce au détail (CCCD) réitèrent leur engagement à former l'organisme Tire Stewardship BC sous l'égide de l'industrie pour gérer les pneus usés produits en Colombie-Britannique.

En 2003, TSBC est incorporé en tant qu'organisme sans but lucratif et une première ébauche de son Industry Stewardship Plan est soumise au ministère, et ce, toujours sous la direction de l'ACPC. La décision du ministère concernant ce plan est retardée en raison de rondes de

consultations menées auprès des parties prenantes, de révisions prescrites pour résoudre des questions budgétaires gouvernementales et aussi pour accommoder la tenue d'une élection provinciale. En 2006, une fois toutes ces embûches franchies, la réglementation provinciale sur le recyclage est amendée pour inclure les pneus et une entente est conclue pour veiller à une transition sans heurts du programme FIRST vers le Plan d'intendance de l'industrie.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2007, TSBC lance le nouveau programme provincial et ne fait plus jamais marche arrière. En 2007, la New Car Dealers Association se joint à l'ACPC, à la WCTD et à la RCC au sein de Tire Stewardship BC, greffant un représentant au conseil d'administration. Don Blythe, ancien directeur général de la WCTD et collaborateur de longue date de l'industrie du recyclage des pneus, assume la présidence du conseil de TSBC de son inauguration jusqu'à ce qu'il décède en 2018. À l'instar du programme FIRST, TSBC continue à être informé par l'industrie sur les grands enjeux grâce à son comité consultatif.

Aujourd'hui, tous les pneus usés relevant de la réglementation provinciale doivent aboutir ailleurs que dans les sites d'enfouissement pour créer d'autres produits à valeur ajoutée et, dans une proportion moindre, servir de combustible industriel d'appoint. Non seulement TSBC s'acquitte-t-il de son rôle de collecter et de recycler chaque pneu usé, mais il le fait à la satisfaction de ses parties prenantes et du ministère. Le dévouement

des administrateurs de TSBC permet de veiller à ce que chaque volet du programme soit fidèle à la vision de ses instigateurs, y compris l'ACPC.

Tire Stewardship BC félicite l'ACPC pour son 100<sup>e</sup> anniversaire et remercie son président actuel et ses anciens présidents – Glenn Maidment, Donald Campbell et feu Brian James – pour leur précieuse contribution depuis 30 ans au succès de l'industrie de recyclage des pneus de la Colombie-Britannique.



## Message de Tire Stewardship Manitoba

Le Tire Stewardship Manitoba (TSM) naît dans la foulée de la réponse du gouvernement du Manitoba à l'incendie de Hagersville en 1990. Cette tragédie provoque l'établissement du programme Used Tire Management Program en 1992, qui mène à la création, en 1995, d'un programme de recyclage des pneus géré par le Tire Stewardship Board (TSB), où feu Brian James représente les membres de la Rubber Association of Canada (l'actuelle ACPC). Le TSB est dirigé par un conseil composé de parties prenantes diverses et dévouées, mais il est alors uniquement financé par une structure gouvernementale de droits perçus qui s'avère insuffisante et l'entraîne dans une situation financière si précaire que le gouvernement et l'industrie sont contraints de repenser complètement le programme de recyclage des pneus.

Après une longue période de consultations publiques et de négociations avec l'industrie, une nouvelle réglementation est adoptée par le gouvernement et, le 1<sup>er</sup> avril 2009, TSM devient le deuxième programme de responsabilisation des fabricants de pneus au Canada, emboîtant le pas à celui de Tire Stewardship B.C. et précédant la création de Tire Stewardship Ontario. La RAC y a alors deux représentants : Glenn Maidment (président du conseil) et David Lamb.

Avec le concours de l'industrie, TSM est en mesure d'implanter le programme prescrit pour devenir une entreprise viable, autonome et

sans but lucratif, apte à réaliser rapidement ses objectifs financiers et de recyclage. En plus d'assumer la responsabilité de la gestion de tous les pneus vendus dans la province, TSM, grâce à l'économie florissante du Manitoba et au programme d'assurance publique pour l'achat de pneus d'hiver, réussit à accroître de 50 % le volume de pneus disponibles pour recyclage depuis 2008 et à maintenir la récupération annuelle de pratiquement tous les pneus usés disponibles pour recyclage.

TSM a recueilli plus de 65 millions de dollars, consacrant fièrement la totalité de ses fonds au recyclage de plus de 178 000 tonnes de pneus depuis 2008.

Aujourd'hui, l'ACPC continue à être représentée au conseil de TSM par Glenn Maidment (président du conseil) ainsi que par William Bench.

Les industries partenaires de l'ACPC et leurs représentants au conseil de TSM, Joe Casciano du Conseil canadien du commerce au détail, Kendale Penner et Ken Essex de l'association Western Canada Tire Dealers et Geoff Sine, membre par mandat spécial de la Manitoba Motor Dealers Association félicitent l'Association canadienne du pneu et du caoutchouc pour ses 100 ans et envisagent avec plaisir de continuer à œuvrer pour l'essor d'une organisation de fabricants responsables.



# SOUVENIRS DU DÉBUT DU MILLÉNAIRE



**Glenn R. Maidment, président**  
(de 2001 à 2020)

Les lecteurs assidus de ce livre auront noté une approche structurée manifestement chronologique. Aussi, lorsqu'est arrivé le moment de relater les principaux événements, défis et succès qui ont marqué les 20 dernières années de l'ACPC, j'ai senti le regard des membres du personnel se tourner vers moi « *Glenn, tu as été témoin de tout ce parcours, alors pourquoi ne l'écris-tu pas?* » Je vous remercie de la demande.

Je me suis joint à la Rubber Association of Canada (RAC) en novembre 1991, à l'aimable invitation de Brian James, qui est devenu un fidèle ami et mentor jusqu'à son décès en février 2020. Don Campbell, un autre ami et mentor de longue date, a pris la relève de Brian comme président en 1997 jusqu'à sa retraite en 2001. Je soupçonne le conseil d'administration de s'être dit « le jeune Maidment (j'avais alors 51 ans!) – pensez-vous qu'il soit prêt? ». J'avais alors 32 ans d'expérience dans l'industrie du caoutchouc, ayant commencé en 1969 comme commis aux pneus à usage intensif dans un édifice de l'ancienne usine d'Uniroyal Tire à Kitchener, ville d'origine d'AirBoss, membre actuel de l'ACPC. Il s'agit d'un lieu que j'aime bien revisiter de temps à autre tant il évoque pour moi un riche passé et fait resurgir le souvenir de nombreux amis et associés... mais bon, trêve de nostalgie personnelle.

## **Souvenirs de 2000 à 2010**

En juillet 2001, je présente au conseil d'administration le premier d'une longue série de *Rapports du président*. En rétrospective, plusieurs choses m'ont marqué : tout d'abord, le grand nombre de différents dossiers dont s'acquitte l'Association en tout temps, et aussi la longueur des démarches à entreprendre avant d'arriver à résoudre certains enjeux, en raison notamment du processus gouvernemental. Pour preuve, dans mon premier rapport, je note que la Loi 90 a passé sa première lecture au gouvernement de l'Ontario, un processus qui a suscité la création du Programme de réacheminement des déchets de l'Ontario, qui à son tour a mené à la fondation des Organisations de financement industriel (Industry Funding Organizations) pour les pneus, les appareils électroniques, la peinture, les boîtes bleues de recyclage, etc. Nous sommes nombreux à travailler d'arrache-pied à cette époque pour former l'Ontario Tire Stewardship (OTS), société incorporée en 2003. Ce n'est que six ans plus tard, en septembre 2009, que l'OTS obtient sa reconnaissance officielle lui permettant d'exécuter la mission qui lui avait été attribuée. Dans ce même rapport, nous mentionnons que la collaboration avec Transports Canada nous a permis de mieux comprendre

les dispositions réglementaires de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) en vertu de la nouvelle loi, le *TREAD Act*, qui allait monopoliser l'industrie des pneus pendant plusieurs années par la suite.

C'est également à cette époque que l'ACPC élabore le *Health & Safety Guidebook*, un guide de santé et de sécurité publié en juin 2002 qui allait devenir le manuel pédagogique de référence pour le programme Groupes de sécurité (Safety Group Program), qui est financé par la Commission des accidents du travail (Workers Compensation Board) et qui a versé des centaines de milliers de dollars à ses membres sous forme de rabais.

Dans ce même rapport, on parle du « pré-lancement » de ce qui allait devenir notre campagne d'éducation des consommateurs Be Tire Smart, que nous déployons encore aujourd'hui avec grande efficacité.

Bien sûr, il ne peut être question de l'année 2001 sans évoquer le 11 septembre. Nous nous rappelons tous de la manière dont nous avons vécu cet événement, précisément où et avec qui. Si on s'en tient strictement aux répercussions du 11 septembre sur les activités de l'ACPC, notons la faible fréquentation de notre premier séminaire exécutif de l'automne et l'escalade vertigineuse des primes d'assurance sur les biens meubles, source de préoccupation croissante des membres.

Nos finances demeurent précaires à cette époque, où l'ACPC accuse des déficits pendant trois années consécutives jusqu'en 2002. Heureusement, grâce à un Symposium sur le recyclage du caoutchouc à Montréal qui



L'Association déployait en 2001 sa première campagne éducative destinée aux consommateurs qui est devenue l'initiative « Be Tire Smart ».

connaît un vif succès et au déménagement de nos bureaux plus à l'ouest pour réduire nos coûts d'exploitation, nous réussissons à dégager de modestes surplus les années suivantes. Les fonds restent toutefois une préoccupation majeure pour l'ACPC, d'autant qu'elle est submergée par la création des organismes Ontario Tire Stewardship, Tire Stewardship BC et Tire Stewardship Manitoba. En fait, selon le rapport du président en date de septembre 2003, le gouvernement de la Colombie-Britannique souhaitait que l'industrie lui verse 8 millions de dollars pour qu'il prenne les rênes du programme de pneus de la province! Cinq ans plus tard, lorsque s'achève la transition du programme, c'est le gouvernement de la Colombie-Britannique qui fait un chèque de 2,1 millions de dollars à l'industrie. En Ontario, trouver du financement pour le programme de pneus est ardu à ses débuts. Finalement, grâce au fonds de démarrage constitué par les membres de l'ACPC, au soutien du Conseil canadien du commerce de détail et à la contribution financière de notre principal prestataire de services, nous avons pu récolter suffisamment de fonds pour financer l'entreprise en développement.

Pendant les années suivantes, l'intendance des pneus constitue un défi stratégique de taille pour l'ACPC. D'où ces nouvelles organisations

provinciales tireront-elles leurs revenus, et l'ACPC devrait-elle y jouer un rôle à long terme, et lequel? Le gouvernement de l'Ontario tient mordicus à ce que ce soient les fabricants de pneus qui financent ce programme, même si les données probantes fournies par d'autres provinces montrent qu'un programme financé par les détaillants est facile à adopter, beaucoup plus simple à gérer et d'une efficacité avérée. L'ACPC investit beaucoup d'énergie à tenter de convaincre, en vain, le gouvernement de repenser sa stratégie. Cela dit, lorsque la réglementation en Ontario est entérinée au printemps 2009, l'ACPC, ses membres et tous les autres intendants au financement se mobilisent pour faire en sorte que le modèle de financement par les fabricants fonctionne. L'Ontario Tire Stewardship devient ainsi rapidement une organisation de classe mondiale pour l'intendance des pneus, tout comme le sont les programmes du Manitoba et de la Colombie-Britannique.

Du milieu à la fin des années 2000, l'on constate que plusieurs des premières initiatives de l'ACDC sont bien établies : en 2007, le programme Groupes de sécurité, qui est déployé pour la cinquième année, verse plus d'un million de dollars aux membres du Rubber Safety Group sous forme de rabais de la WSIB. La campagne grand public de l'ACPC, Be Tire Smart, s'accompagne maintenant de programmes d'intendance en Ontario, au Manitoba et en Colombie-Britannique. Ressources naturelles Canada contribue au financement partiel du programme, ce qui permet à l'ACPC d'engager un autre membre du personnel pour effectuer les nombreuses tâches qui lui incombent. L'ACPC publie une brochure *Winter Tires Matter* (Les pneus d'hiver comptent) pour promouvoir les habitudes

sécuritaires de conduite hivernale, ce qui donnera lieu à une importante étude sur l'adhérence sur glace, constituant à cette époque l'un des plus grands bancs d'essai de performance du genre dans le monde. Les résultats permettent de dissuader Transports Canada de réglementer les normes minimales d'adhérence sur glace, car force est de constater que les essais d'adhérence sur glace sont trop variables pour être fiables.

Vers la fin de la décennie, les effets de la Grande Récession se font sentir. Des membres de premier plan comme Gates et Dayco mettent



Dans les années 2010, les principaux fabricants de pneus se mettent à investir dans des technologies et solutions pour transformer les pneus usés, concrétisant davantage leur engagement au développement durable du caoutchouc naturel.

fin à leurs activités au Canada, privant l'ACPC de précieux membres alliés et bénévoles. Ainsi démunie, l'ACPC a du mal à mobiliser l'effectif nécessaire à la formation de comités, ce qui se traduit par une surcharge de travail pour les membres du personnel. Une campagne exhaustive d'adhésion élaborée à la fin de cette décennie porte enfin ses fruits, qui subsisteront dans les années ultérieures.

## Souvenirs de 2010 à 2020

La dernière décennie du premier centenaire de l'ACPC est caractérisée par l'éveil de l'industrie à la nécessité de l'intendance environnementale. Chaque membre s'approprie la responsabilité sociale d'entreprise d'assainir la planète pour laisser aux enfants de nos enfants un environnement meilleur. En fait, le développement durable, une notion possiblement galvaudée dans certains secteurs, était pour le segment du caoutchouc un réel et important élément moteur guidant ses efforts en recherche et en développement. Les grands fabricants de pneus se mettent à investir dans d'importants transformateurs de pneus usés et dans l'utilisation de matériaux de caoutchouc recyclé pour la production de pneus neufs. L'accent est mis sur la substitution à la pétrochimie de matériaux biosourcés renouvelables ainsi que sur des investissements visant au remplacement et à la pérennité du caoutchouc naturel. Pour l'ACPC, cet axe d'intérêt des membres vient justifier plus que jamais ses investissements depuis 1994 dans le Symposium sur le recyclage du caoutchouc, un événement qui revêt aujourd'hui encore plus d'importance pour véhiculer l'engagement de l'industrie dans un avenir durable.

Le travail de l'ACPC auprès des programmes provinciaux d'intendance des pneus en Ontario, au Manitoba et en Colombie-Britannique a servi de tremplin au rôle clé que joue l'ACPC aujourd'hui dans l'Association canadienne des agences de recyclage des pneus (l'ACARP) et dans l'orientation des démarches du Canada visant à favoriser une intendance responsable des pneus. Les chiffres sont éloquentes : le succès du Canada dans la gestion des pneus usés (atteignant quasiment un taux de diversion de 100 % selon les données de l'ACARP) est inégalé dans le monde, et l'ACPC et ses membres peuvent légitimement s'arroger une part du mérite.

Même en tant qu'organisme sans but lucratif, l'ACPC jouit d'une situation financière qui s'est petit à petit, mais constamment améliorée au cours



En avril 2020, les livraisons des pneus de tourisme des entreprises membres de l'ACPC ont chuté de 70 % en raison de la fermeture des commerces entraînée par la pandémie de COVID-19.

des dix dernières années. Le Symposium sur le recyclage des pneus est devenu une source fiable de financement de base et davantage d'entreprises de pneus, de transformateurs de pneus et d'autres parties prenantes reconnaissent la valeur de notre association. Tandis que les primes d'adhésion demeurent la principale source de revenus, l'ACPC n'a pas eu à augmenter ses frais depuis 10 ans, ce dont nous sommes particulièrement fiers.

Au moment où je mets sur papier ces souvenirs en ce mois de mai 2020, le monde vit la pandémie de COVID-19 et l'économie en Amérique du Nord a été mise sur pause pendant près de huit semaines. Nos membres ont fermé leurs usines de production et seules les entreprises essentielles ont continué à fonctionner. Les livraisons des pneus de tourisme des entreprises membres de l'ACPC ont chuté de 70 % au mois d'avril, et le mois de mai ne sera guère mieux, des chiffres inédits depuis la Grande Dépression. Mais il y a de l'espoir à l'horizon. Le nombre de décès et de cas de COVID-19 se stabilise grâce aux efforts du Canada et du reste du monde pour « aplatir la courbe » de contagion. Les gouvernements en Amérique du Nord s'emploient maintenant à assouplir graduellement et avec vigilance les mesures d'urgence.

Bien qu'il soit difficile de prédire quand la réalité sera de retour à la « normale », je suis personnellement convaincu que l'ACPC est bien positionnée pour surmonter ces temps difficiles et renouer avec la prospérité.

Sur une note plus personnelle, je me suis penché, comme bien d'autres avant moi, sur la généalogie de ma famille, dont le nom signifie littéralement « au service des novices ». À l'époque, j'ai été quelque peu déçu d'apprendre que depuis l'origine des temps, ma famille se retrouvait en si vilaine posture au bas de l'échelle, à servir les servants. Il n'y a pas plus bas que ça! Mais avec le temps, j'ai réalisé que la mission de servir, que ce soit notre communauté, notre lieu de culte, notre pays ou, oui, notre employeur et notre industrie, peut s'avérer la plus noble et la plus gratifiante des carrières. Au nom de mon épouse et de ma famille, je tiens à remercier les membres de l'ACPC, de notre personnel et du conseil d'administration de m'avoir permis de servir ainsi votre association depuis maintenant trente ans. Cela est pour moi une immense source de plaisir.

**Glenn R. Maidment, Cambridge, 2020**



Tire and Rubber  
Association  
of Canada



L'Association  
canadienne du pneu  
et du caoutchouc