

nette dans ce domaine. Le président a aussi fait remarquer que le comité ne recommande pas des dispositifs de sécurité précis mais plutôt l'application par l'organisme public de normes de rendement des véhicules, de contrôle de la qualité et des méthodes de production. Le comité a examiné deux bills d'intérêt privé qui faisaient relever les dispositifs de sécurité du Code criminel et quatre avis de motion qui recommandaient au gouvernement de prendre des mesures dans ce domaine.

J'aimerais maintenant consigner au compte rendu trois extraits de journaux récents, que j'estime pertinents. Le premier du *Journal d'Ottawa*, est du 28 novembre 1969:

Un dirigeant de l'une des plus importantes compagnies d'assurance automobiles des États-Unis prévoit que, d'ici quelques années, les assureurs fixeront leurs tarifs d'après l'importance des dégâts que risque de subir l'automobile.

La Suède dispose déjà d'un système de ce genre et signale qu'il fonctionne bien. Or, avant de considérer l'innovation américaine, l'Association nationale des assureurs indépendants a décidé d'employer un professeur de l'Université de Detroit pour déterminer dans quelle mesure divers types de voiture peuvent subir des dégâts.

Ceux qui participent à cette étude estiment qu'il peut s'écouler un an ou plus avant qu'on ait rassemblé suffisamment de données pour effectuer une évaluation. Mais ils sont certes d'accord sur le point suivant: les voitures modernes, en particulier leurs pare-chocs, ne sont pas aussi résistantes aux collisions qu'elles pourraient l'être ou qu'elles l'étaient.

Les primes d'assurance automobiles reflètent directement la hausse du coût des réparations. Il est naturel que les assureurs essaient d'augmenter le coût de l'assurabilité des produits qui offrent le moins de résistance aux dégâts, d'après les statistiques et les essais relatifs aux accidents.

Cette initiative risque de consterner les fabricants d'automobiles mais aussi de les inciter le plus à fabriquer des voitures qui seront non seulement jolies mais encore solides.

La coupure suivante provient du *Telegram* de Toronto du 14 janvier 1970. Il s'agit d'un communiqué à la presse de Détroit:

Un groupe d'ingénieurs automobiles frétilaient, mal à l'aise, sur leurs sièges lorsque le directeur d'un organisme d'assurances chargé de la sécurité a failli les traiter de criminels.

M. William Haddon Jr., président de l'Institut de l'assurance pour la sécurité routière parlait de haute performance et de voitures puissantes.

«La manière dont l'industrie automobile cherche à vendre des voitures puissantes frise l'irresponsabilité criminelle a déclaré M. Haddon.

Il parlait en qualité de modérateur durant un colloque qui avait lieu à la Société du congrès des ingénieurs-automobiles qui s'occupait de la manière de réduire les pertes routières.

• (8.50 p.m.)

«Les voitures dotées d'une grande puissance en chevaux sont excellentes sur une piste de course mais il est presque criminel de les utiliser sur les routes nationales».

M. Haddon parlait de ces voitures superpuissantes comme la Pontiac CTO, la Plymouth Road Runner et la Torino Cobra de Ford.

L'année dernière, on a vendu 600,000 super-voitures, ou bolidés d'usine, comme on les appelle souvent.

[M. Noble.]

«Grâce aux techniques publicitaires, on essaie à grands frais d'inculquer au client éventuel la notion suivante: à défaut de transport, éprouvez des sensations sur la grand-route.»

M. Haddon a dit que les pertes d'assurance sont sensiblement plus élevées sur les voitures puissantes.

«Nous ignorons si c'est à cause de leur fabrication ou parce qu'on les pousse trop», a ajouté le spécialiste en matière de sécurité.

A cause des supervoitures, on doute que la sécurité intéresse vraiment l'industrie automobile.

«Je sais que ces voitures ne représentent pas pour les entreprises américaines, le moyen de faire valoir le système capitaliste aux yeux des jeunes qui deviendront adultes pendant les années 70», a dit M. Haddon.

Une fois terminée la discussion en groupe, on lui a demandé ce que réservait l'avenir.

«C'est une décision qui revient aux fabricants de voiture. Ils vont s'attirer la réprobation du public et probablement des restrictions par le gouvernement.

«La seule chose à faire pour eux, c'est de limiter eux-mêmes la puissance des voitures. Le sang coule depuis longtemps», a-t-il ajouté.

Il a critiqué aussi le fait, rapporté dans la presse, que les fabricants de voitures ne cherchaient plus tellement à mettre au point des sièges de sécurité avec ceintures intégrées.

M. Haddon préfère la ceinture-bretelle qui, depuis dix ans, s'est révélée sûre dans les voitures importées.

J'ai une coupure du *Journal d'Ottawa* du 28 janvier 1970. C'est un communiqué de Worcester, au Massachusetts. Voici:

Une voiture expérimentale qui pourrait, sans danger, subir toutes sortes de collisions jusqu'à 50 milles à l'heure sera fabriquée et mise à l'essai d'ici trois ans, a déclaré mardi le secrétaire aux transports, M. Volpe.

Il a dit que le «laboratoire mobile de collision» à l'étude pourrait faire la culbute à 70 milles à l'heure sans endommager l'espace occupé par les passagers.

La voiture serait plus maniable, aurait de meilleurs freins et une visibilité meilleure et brûlerait des combustibles peu polluants, a-t-il dit.

«Nous avons l'intention d'en fabriquer 14 et de les mettre à l'essai d'ici la fin de 1972.» Notre intention, c'est que l'industrie automobile s'empare des améliorations que nous allons apporter en matière de sécurité et qu'elle les incorpore aux modèles de fabrication.»

J'aimerais maintenant revenir au projet de loi. Les règlements concernant les normes nationales de sécurité pour les automobiles sont attendus depuis longtemps, mais, je le crains, quels que soient les encouragements que procure à première vue ce projet de loi, il est très loin d'atteindre ses objectifs. Je ne conteste pas le fait que ce projet de loi ne formule ni détails ni normes, même si j'aurai plus tard des remarques à faire à ce sujet. Je voudrais évoquer les omissions surprenantes qui pourraient, du fait de certains marchands de voitures sans scrupules, tuer ou blesser les acheteurs de ces voitures qui portent la marque nationale de sécurité mais qui, en fait, ont été converties en pièges mortels.

Il faut protéger l'innocent qui s'est fait prendre par l'achat d'une voiture qui porte la