

Je crois que nous devrions collaborer avec l'État de New York à la création d'un prototype sûr d'automobile. Nous devrions insister pour que le gouvernement fédéral et les provinces appliquent les normes codifiées dont on est convenu lors de la réunion à Ottawa, il y a environ un an. Nous devrions encourager l'industrie automobile à cesser pour l'instant de dépenser des millions à modifier inutilement ses modèles et à les appliquer plutôt à la sécurité de l'automobiliste.

Chaque citoyen a un rôle à jouer. Si nous pouvons parler d'envoyer des gens sur la lune et de les ramener sains et saufs sur la terre, nous pouvons faire cesser cette stupide boucherie sur nos routes. Il faudra faire relever de la loi les automobiles, comme les autres modes de transport, les aéronefs et le matériel roulant des chemins de fer.

Nous accueillons avec plaisir l'annonce du ministre.

M. Barry Mather (New Westminster): Monsieur l'Orateur, même si elle est limitée et s'est fait longtemps attendre, la nouvelle annoncée par le gouvernement sera bien reçue, j'en suis sûr, par tous ceux qui se préoccupent de réduire, sur nos grandes routes, les mortalités dont le nombre rappelle les hécatombes du temps de guerre. La statistique des cinq dernières années indique que, sur nos grandes routes, 25,000 Canadiens ont été tués, et 750,000 blessés. Sur le plan économique, je le répète, les pertes s'élevèrent à des milliards de dollars. A ce point de vue, le Canada est l'un des pays qui font la plus piètre figure au monde.

Le problème comporte trois éléments: la voiture, le conducteur et le milieu, savoir, la route. La nouvelle montre que le ministre veut en venir aux prises avec l'un de ces éléments. Nous examinerons ses propositions en détail et au regard du rapport présenté par le comité de la justice, qui a recommandé à l'unanimité l'établissement de normes d'inspection et de contrôle de la qualité à l'usine même.

Il ne faut pas oublier, toutefois, qu'une voiture sûre ne réduira pas considérablement en soi le nombre des accidents. Cependant, nous espérons qu'elle contribuera à diminuer sensiblement leurs effets. Nous espérons également que le ministère de la Justice mènera sur un autre front, la lutte contre les dangers de la voiture en légiférant sur les conducteurs en état d'ébriété, par exemple, comme l'a promis le ministre de la Justice.

[M. Graftey.]

Permettez-moi de dire, en terminant, que notre parti continuera à faire tout son possible pour rendre efficaces et pratiques les mesures concernant la circulation routière.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Monsieur l'Orateur, les membres de notre groupe se réjouissent d'apprendre du ministre des Transports que son ministère assume des responsabilités dans le domaine de la sécurité automobile et routière. D'après les chiffres publiés chaque fin de semaine, le nombre de morts attribuables à des accidents d'automobiles a sensiblement augmenté depuis quelques années. Toutefois, on semble porté de plus en plus à rejeter le blâme sur les fabricants d'automobiles en dépit du fait que c'est le chauffeur qui est le principal responsable.

Je ne veux pas dire que les automobiles ne répondent pas aux normes et il est certain que nombre d'améliorations y ont été apportées. Je suppose que les efforts dans cette voie se poursuivront. Une automobile c'est un produit fabriqué par une entreprise et il faut qu'il se vende. On peut toujours faire mieux dans ce domaine, mais c'est surtout le chauffeur qui devrait s'améliorer.

Je voudrais attirer l'attention du ministre et de tout député intéressé sur un article instructif, écrit par un conducteur d'essai et paru dans le *Reader's Digest*. L'auteur y déclare avoir conduit toute sa vie à des vitesses supérieures à 100 milles à l'heure et que ni lui ni aucun de ses passagers n'ont été tués. Connaissant ses possibilités et celles de sa voiture, il n'en exigeait pas trop.

D'après le député de New Westminster (M. Mather), il y a trois facteurs à considérer: l'automobile, le conducteur et les conditions routières. Nous possédons un vaste réseau routier et un grand nombre d'automobiles, mais la compétence du conducteur est l'élément essentiel en cas d'accident. Je pourrais dire au sujet du député de Lapointe (M. Grégoire)...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. J'hésite à interrompre le député. Certes, il a droit à la même latitude que les préopinants, mais je dois lui rappeler, comme à tous les députés, l'article 15 du Règlement selon lequel un membre du gouvernement peut faire une brève déclaration, tout comme les représentants des partis de l'opposition. Certes, la brièveté est un concept très relatif, mais j'estime que le député est en train de franchir les limites du Règlement.