

public, c) d'appliquer avec plus de sévérité les lois relatives à la circulation ou d) de prendre toute autre mesure apte à diminuer le nombre d'accidents et de mortalités qui surviennent sur nos routes? Dans le cas de l'affirmative, le gouvernement a-t-il donné suite à ces représentations, ou se propose-t-il de le faire?

Le secrétaire d'État a répondu:

1. Oui. Nous avons reçu du premier ministre du Manitoba une lettre en date du 12 août 1965 dans laquelle celui-ci demande instamment au gouvernement fédéral de convoquer en collaboration avec les provinces une conférence nationale sur la sécurité routière.

2. La question fait actuellement l'objet d'un examen pertinent de la part du gouvernement.

Par la suite, j'ai posé cinq autres questions sur la sécurité routière. J'ai posé la question suivante au ministre de l'Industrie, le 11 juillet 1966:

Le gouvernement a-t-il pris des mesures en faveur de la sécurité routière, et, dans le cas de l'affirmative, lesquelles?

Le ministre a répondu:

Oui.

En ce qui se rapporte aux ministères de la Production de défense et de l'Industrie:

1. L'Office des normes du gouvernement canadien a préparé un projet de code de sécurité pour les véhicules automobiles en collaboration avec la *Canadian Good Roads Association* et la *Traffic Inquiry Research Foundation*. Le projet a été soumis à l'étude d'un comité composé des représentants des provinces, des constructeurs de véhicules à moteur, des organismes de sécurité, du corps médical et autres. On prépare maintenant un projet révisé.

2. Le gouvernement a décidé d'inclure toutes les mesures de sécurité disponibles, dans le cadre des normes régissant l'achat de véhicules de type conventionnel pour les départements militaires et civils.

3. Deux conseillers ont été engagés; l'un collaborera à la préparation du code de sécurité routière, et le second fera des recherches techniques.

4. On étudie la possibilité pour le gouvernement fédéral de prendre d'autres mesures efficaces, à la lumière de la constitution et des responsabilités respectives des provinces et du gouvernement dans ce domaine.

Quant à l'imposition des dispositifs anti-pollution pour les tuyaux d'échappement des voitures automobiles, le comité a recommandé que la norme relative à l'émission de polluants soit rayée du projet de normalisation parce que: a) Il n'est pas encore convenu que ce sont des dispositifs de sûreté. b) Les fonctionnaires du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social font une étude approfondie du problème de la contamination de l'air en consultation étroite avec leurs homologues des États-Unis.

Je pourrais continuer à énumérer de nombreuses questions parmi les miennes ou parmi celles qu'ont posées d'autres députés qui se sont joints au dialogue à l'époque, mais je crois avoir clairement fait entendre à la Chambre que le gouvernement n'avait pas caché ses hésitations, son indifférence, à l'égard d'un problème qui coûtait au pays des milliers de vies et des millions de dollars.

Cependant, le 27 mars 1967, le comité de la justice a, en fait, déposé un rapport sur le bureau de la Chambre. Le rapport était daté du 21 mars et voici ce qu'on déclarait dans un communiqué au sujet de son contenu:

L'intervention du gouvernement dans la sécurité des véhicules automobiles était l'une des recommandations du comité de la justice des Communes, qui a déposé aujourd'hui son rapport à la Chambre.

Le président... a déclaré que le comité recommandait surtout l'établissement d'un organisme public. Cet organisme, qui compterait des représentants du gouvernement fédéral, de l'industrie automobile, des gouvernements provinciaux et des universités, serait chargé «d'établir le plus tôt possible des normes de sécurité appropriées, et d'améliorer de temps à autre ces normes qui s'appliqueraient à la création de modèles, à la fabrication elle-même et aux accessoires de tous les véhicules automobiles faits au Canada ou y importés, et ayant accès aux routes interprovinciales ou internationales». Les normes de sécurité voudraient dire plutôt des spécifications de performance que l'exigence de tel ou tel nouvel accessoire.

En outre l'organisme public aurait le pouvoir «d'établir des normes convenables d'inspection et de contrôle de la qualité et de veiller à ce qu'elles soient observées par les fabricants d'automobiles et de pièces de rechange. Il assurerait la surveillance de la recherche sur la sécurité routière, qui pourrait peut-être être confiée au Conseil national de recherches. La coordination des travaux des nombreux organismes bénévoles et gouvernementaux qui, à l'heure actuelle, s'intéressent activement à la sécurité routière, serait au nombre de ses fonctions.

Le rapport ajoutait que, même s'il fallait créer un tel organisme par une loi fédérale, la coopération des gouvernements provinciaux, de l'industrie de l'automobile était essentielle, et qu'il faudrait aussi réduire au minimum une régie bureaucratique d'une industrie essentielle. Le rapport du comité se fonde sur une dizaine de mois d'études et d'enquêtes et de témoignages recueillis au cours des séances.

Vers la fin de novembre 1966, le comité a fait une visite de trois jours dans les régions de Detroit et de Windsor; il a visité le laboratoire et les installations d'expérimentation des dispositifs de sécurité de General Motors Corporation, à Milford (Michigan), de Ford Motor Company, à Dearborn (Michigan), et de Chrysler Motor Corporation, à Highland Park (Mich.). Durant son séjour à Windsor, le comité a tenu deux séances à l'Université de Windsor, au cours desquelles ont témoigné des directeurs des grandes usines d'automobiles.

Les témoins qui ont comparu devant le comité faisaient partie des organismes suivants: La Canadian Automobile Association; l'Office des normes du gouvernement canadien; le Conseil canadien du travail; le syndicat des travailleurs unis de l'automobile...

Au nombre des trente-trois documents déposés au comité, se trouvaient des renseignements exigés par le comité des fabricants d'automobiles, montrant les chiffres des rappels des cinq dernières années.

D'après le président, les recommandations du comité résoudreaient en grande partie le problème aux multiples aspects de la sécurité automobile. La coordination des nombreux organismes bénévoles qui s'occupent de l'éducation du public et de la recherche en matière de circulation, est tout aussi importante pour les véhicules automobiles que les dispositifs de sécurité. D'après les témoignages reçus par le comité, on aurait enregistré une lacune