

ont commencé en 1947 à se servir d'un appareil de vérification, dont je ne ferai pas la réclame en le nommant. Les épreuves de détection ont révélé leur efficacité lorsque cette année-là on est entré en campagne contre les chauffeurs ivres à l'aide du "soulographe". Les accidents ont fortement diminué depuis. En 1948, on n'a attribué que trois décès et 120 blessures aux chauffeurs ivres. En six ans, les accidents mortels ont ainsi diminué de 93 p. 100, et les blessures, de 90 p. 100. On estime à 50, par année, le nombre des vies humaines épargnées à Détroit.

A quoi cette amélioration est-elle attribuable? Est-ce dû à une application plus stricte des règlements? La police de l'État du Michigan pense que le progrès découle de ce que les citoyens savent qu'ils devront subir l'épreuve de l'haleine. Cette épreuve ne laisse aucun doute quant à l'innocence ou à la culpabilité. A supposer qu'un homme, qui sent la boisson, allègue que l'état dans lequel il se trouve est dû au choc de l'accident,—argument qu'on invoque souvent,—les journaux d'hier de Montréal en fournissent un exemple. . .

M. Smith (Calgary-Ouest): Qu'on invoque presque invariablement.

M. Diefenbaker: Comme le dit le député de Calgary-Ouest, qui possède une longue expérience, tant comme avocat de la couronne que comme procureur de la défense, on invoque presque invariablement cet argument. Cette épreuve enlève à l'automobiliste toute possibilité d'invoquer avec succès ce prétexte. Il est intéressant de noter ce qui s'est produit l'autre jour quand j'ai demandé au ministre de la Justice de nous dire combien de gens avaient été condamnés au Canada pour avoir conduit une auto en état d'ivresse. Comme il ne pouvait me fournir ce renseignement, il s'est adressé, mais sans succès, au ministre du Commerce de qui relève le Bureau de la statistique.

Les derniers chiffres que je possède,—le ministre doit en posséder de plus récents mais il ne me les a pas communiqués,—sont ceux du 73^e rapport annuel de la statistique des crimes et autres délits, portant sur l'année terminée le 30 septembre 1948. Cette statistique indique que le nombre des condamnations à l'égard de la conduite d'une automobile en état d'ivresse a augmenté de 1,155, en 1945, à 1,898, en 1946 pour baisser ensuite à 1,481 en 1948. Je n'entends pas communiquer tous les renseignements qui me sont parvenus à ce sujet, mais je rappelle qu'à la suite du débat général qui a eu lieu, presque tous les principaux journaux du pays ont souligné la nécessité de prendre des mesures

[M. Diefenbaker.]

pour prévenir les énormes pertes de vies humaines occasionnées par les chauffeurs ivres.

Ceux qui s'intéressent à l'étude de cette question constateront qu'elle a été admirablement traitée dans une allocution prononcée, le 23 février dernier, à l'hôtel Royal York de Toronto, devant le comité provincial de l'association d'Ontario pour la prévention des accidents, par le professeur R. N. Harger, de la chaire de biochimie et de toxicologie de l'Université d'Indiana, reconnu aux États-Unis, dans tous les articles que j'ai lus sur ce sujet et dans tous les ouvrages sur la toxicologie, comme une autorité en la matière.

M. Carroll: La statistique nous apprend-elle le nombre d'accidents mortels causés par des chauffeurs en état d'ivresse?

M. Diefenbaker: La seule statistique que nous possédons est celle qu'a compilée l'association des chefs de police. C'est la seule sur laquelle on peut se fonder pour juger de la gravité du problème. L'Association accepte la statistique relative au nombre des personnes tuées au Canada, l'an dernier, puis elle compte le nombre des accidents mortels d'automobiles directement attribuables à ceux qui conduisaient en état d'ivresse. Ce sont ces chiffres que j'ai déjà mentionnés à la Chambre en une autre occasion et, pour épargner du temps, je n'en parlerai pas maintenant. La question que vient de poser mon collègue, qui a fait longtemps partie de la magistrature, exige de la précision. Évidemment, on ne saurait qu'arriver à une estimation approximative du nombre de ces accidents mortels. D'après cette statistique, le nombre de ceux qui ont perdu la vie au Canada l'an dernier parce que des chauffeurs ont conduit leur voiture en état d'ébriété est certes cinq ou six fois plus considérable que celui des victimes de meurtre ou d'homicide involontaire.

Je ne veux rien exagérer, mais j'estime que le problème mérite toute l'attention du ministre. Je sais qu'on peut invoquer à ce sujet toutes sortes d'arguments; je pourrais parler de considérations d'ordre chimique, mais je m'en abstiendrai. Certains peuvent même prétendre qu'on porte atteinte à la liberté individuelle. Me plaçant au point de vue de celui qui a toujours été, à quelques exceptions près, du côté de la défense, je ne crois pas qu'il soit question de la liberté du sujet, lorsque celui qui a causé un accident par négligence et qui est manifestement sous l'influence de la boisson est appelé à souffler dans un ballon afin d'établir définitivement si