

sur les propositions. Les rapports ont été examinés avec soin et, dans certains cas, les propositions originales ont été modifiées par souci de clarté.

Le règlement de sécurité comprend 29 normes concernant la conception et les performances de voitures, camions, autocars, motocyclettes et remorques, cinq normes limitant l'échappement des gaz brûlés des véhicules automobiles et 10 normes s'appliquant aux motoneiges. Ce Règlement fera l'objet de révisions constantes, et les suppléments ou modifications seront insérés de façon à le garder à jour et adapté aux progrès techniques. Les normes de sécurité ayant trait aux tracteurs et véhicules de ce genre sont actuellement à l'étude.

En vertu de ce Règlement, tous les fabricants ou concessionnaires canadiens de véhicules à moteur doivent apposer la marque de sécurité nationale sur tout véhicule classé construit après la date de la proclamation de ce Règlement. Doit également figurer une étiquette qui certifie que le véhicule est conforme à toutes les normes fédérales applicables sur la sécurité des véhicules automobiles. Les véhicules importés à des fins commerciales doivent également avoir cette étiquette de conformité et l'importateur peut être autorisé à appliquer la marque. Les fabricants, concessionnaires et importateurs canadiens peuvent demander à être autorisés à apposer la marque de sécurité nationale en des endroits spécifiés en écrivant au Directeur de la Sécurité automobile et routière, ministère des Transports, Ottawa.

M. Jamieson a également fait remarquer que les personnes résidant au Canada qui importent des véhicules destinés à leur usage personnel doivent observer la Loi et le Règlement. Il a souligné que seuls les véhicules fabriqués après la date de proclamation de la Loi et du Règlement doivent être conformes à toutes les normes de sécurité. On peut obtenir de plus amples renseignements sur l'importation de véhicules à titre personnel auprès des autorités douanières du Canada.

• (1730)

[Traduction]

Je crois que la loi qui fut longuement débattue et adoptée par le Parlement a atteint son objectif et a servi à améliorer grandement les règlements concernant la sécurité automobile. Nous n'avons fait qu'entreprendre la solution des problèmes dans ce domaine. La génération actuelle a des défis sérieux à relever. Nous devons améliorer ce qui a été accompli.

Je félicite le député qui a présenté ce bill. Je sais que les choses n'en resteront pas là, car le problème qu'il soulève est fondamental. Même si nous adoptions le bill, à mon avis, nous n'aborderions pas carrément le problème, qui est d'ordre constitutionnel, de l'emploi des ceintures de sécurité. Des recherches se poursuivent dans ce secteur. Sans doute, on a établi statistiquement l'utilité de ces ceintures. Il se produit toutefois des accidents lors desquels des gens attachés à leurs sièges ne peuvent s'échapper du véhicule et deviennent des victimes. Même s'ils sont rares, ces incidents se produisent néanmoins.

Des recherches, je le répète, se poursuivront et les normes de fabrication des ceintures de sécurité devront être plus strictes. Il faudra affecter une plus grande part des deniers publics à ces études.

Une tâche énorme nous attend incontestablement dans ce domaine quant à l'autorisation et la réglementation par les pouvoirs publics.

[Français]

M. Gaston Isabelle (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur le président, il me fait plaisir de dire quelques mots au sujet de ce bill extrêmement intéressant. En passant, je dois féliciter mon honorable ami de Surrey-White Rock (M. Mather) d'avoir proposé ce bill, et je sais pertinemment, pour l'avoir connu depuis plusieurs années, qu'il a toujours été un innovateur, en ce qui a trait aux bills d'intérêt public.

[M. Francis.]

Je pense qu'il a fait un effort extraordinaire, et nous devons l'en louer.

Au sujet du tabac, monsieur l'Orateur, je pense bien qu'il a été plus qu'un innovateur. Je dirais même qu'il a été un initiateur, car il a été de ceux qui se sont battus depuis des années pour que des lois régissant l'usage du tabac et la consommation de la cigarette soient adoptées.

Je n'ai pas besoin de faire d'exposé. Nous avons été un des premiers pays à s'intéresser au problème, et je pense que Singapour a déjà adopté des lois à ce sujet. J'espère que nous aussi, avant quelque temps, ferons la même chose. J'appuierai toujours mon honorable ami de Surrey-White Rock au sujet de ces mesures sociales qui bénéficieraient à la plupart des Canadiens.

Ce bill est un peu dans la même veine que ceux qui traitent de sécurité sociale. Il s'agit de sécurité individuelle, en ce qui a trait aux ceintures de sécurité. Dans un monde qui évolue tellement rapidement, il y aurait peut-être lieu, plutôt que d'adopter des mesures qui, à mon sens, ne sont que des cataplasmes, de faire adopter des mesures par les gouvernements provinciaux pour tenter, autant que possible, d'ajouter au budget des fonds qui seraient consacrés justement à l'éducation de la population en matière de sécurité.

Nous en avons parlé lorsque nous avons étudié le problème de la cigarette. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il fallait consacrer de l'argent à l'éducation, parce que, semble-t-il, toutes ces notions de sécurité sociale sont d'abord basées sur celle de l'éducation.

On s'est aperçu, en étudiant la question de la pollution, qu'il est beau de proposer des lois pour empêcher la pollution, mais qu'il serait peut-être encore mieux d'encourager les gens à la combattre ou d'octroyer de l'argent aux écoles publiques, afin d'enseigner aux jeunes ce qu'ils doivent savoir au sujet de la pollution, car je pense qu'à la base, qu'il s'agisse de l'usage des pilules anticonceptionnelles, de l'usage du tabac, de la pollution, des divorces, de toute autre mesure qui a trait à la sécurité sociale, l'éducation fait défaut.

Même si l'on installait de meilleures ceintures de sécurité dans les automobiles, on ne pourrait, à mon sens, remédier au problème, car on sait que 80 p. 100 des accidents, au Canada, sont provoqués par les abus d'alcool. On peut peut-être protéger certains innocents momentanément, mais on devrait s'attacher plutôt fondamentalement à la base du problème qui est celui, et je le répète, de l'éducation.

On devrait peut-être dire qu'il y aura une amélioration en ce qui a trait aux ceintures de sécurité, comme mon honorable collègue de Papineau (M. Ouellet) l'a mentionné. Il semble exister divers modèles dans les automobiles nord-américaines qu'on ne retrouve pas dans des automobiles européennes. Je pense que ceci devrait faire l'objet d'un débat extrêmement intéressant, même à l'ONU, où l'on pourrait peut-être discuter de ceintures de sécurité internationales. De même que l'on peut accepter de faire des recommandations sur l'uniformisation de la signalisation routière sur le plan international, je ne vois pas pourquoi l'on ne pourrait pas adopter une ceinture qui servirait dans le monde entier, après des épreuves concluantes.

• (1740)

Monsieur le président, souvent, on s'aperçoit qu'il y a amélioration du matériel, malgré que celui qui est à la disposition des manufacturiers est d'excellente qualité. A