

LA POLLUTION—L'APPLICATION DES NORMES
RELATIVES AUX AUTOMOBILES

M. Barry Mather (Surrey): Monsieur l'Orateur, l'autre jour j'ai demandé ce que le gouvernement faisait pour mettre hors la loi les tuyaux d'échappement de voitures qui polluent l'air. J'avais à l'esprit ce qui s'est passé aux États-Unis récemment, où les autorités fédérales ont réglé par une convention amiable une action en justice intentée à un fabricant d'automobiles pour cette raison précise. J'avais aussi à l'esprit les mesures encore plus rigides de l'État de New-York qui vient d'actionner une fabrique de véhicules automobiles pour l'obliger à se conformer à la loi anti-pollution.

Comme ma question n'était pas recevable pendant la période des questions, j'y reviens ce soir. Je veux profiter des quelques instants dont je dispose pour rappeler aux honorables députés que, tout récemment encore, l'industrie automobile en Amérique du Nord a eu pour ainsi dire carte blanche en ce qui concerne les pièces du point de vue de la sécurité. Pour souligner l'importance de cela, je préciserai que trois facteurs principaux interviennent dans les accidents de voitures. D'abord la voiture, ensuite le conducteur et enfin la route. Depuis des années, nous tuons au Canada cent personnes par semaine et en blessons 3,000, et nous enregistrons des pertes de millions de dollars par suite de collisions, dont un grand nombre auraient pu être évitées. Au cours des quatre dernières années, période durant laquelle de nombreux députés ont été élus, pas moins de 20,000 Canadiens ont été tués, 600,000 ont été blessés et des milliards de dollars ont été dépensés par suite des accidents de voiture.

La pollution atmosphérique provoquée par les gaz d'échappement fait partie de ce problème général. J'ai demandé ce que faisait le gouvernement fédéral pour tracer la voie et pour coordonner les efforts des dirigeants provinciaux afin qu'ils adoptent une loi appropriée en vue de combattre la pollution atmosphérique provoquée par les gaz d'échappement. Il y a assez de voitures vendues au Canada pour que cette mesure ait un effet sensible sur l'ensemble du marché nord-américain de l'automobile. Les voitures vendues au Canada pourraient être pourvues de dispositifs de sécurité, même si Washington ne fait rien. Il est inquiétant de constater que les nouvelles normes de sécurité automobile annoncées récemment avec fanfare sont simplement le prolongement des normes établies à Washington, où l'industrie de l'automobile a mis des années avant de respecter la sécurité publique.

Aux États-Unis, l'industrie se préoccupe davantage du tape-à-l'œil et de la réclame que de la sécurité. Les pare-chocs ne sont guère plus que des ornements, une parure plutôt qu'un dispositif de sécurité. En imposant une hauteur normalisée pour les pare-chocs, on sauverait bien des vies et des millions de dollars.

Je conclus en répétant ma question. Que font nos lois et le gouvernement fédéral pour assurer une coordination de même qu'une orientation aux provinces qui ont une grande autorité dans ce domaine, afin qu'elles appliquent des lois précises au sujet de la pollution de l'air et des normes relatives aux gaz d'échappement?

• (10.10 p.m.)

[Français]

M. Gérard Loiselle (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je dois, au tout début, féliciter l'honorable député de Surrey (M. Mather) de soulever cette question justement ces jours-ci, alors qu'au Château Laurier, se déroulera, au cours des trois prochains jours, la réunion générale annuelle de l'*Ontario Motor League*, district d'Ottawa. Cette association s'intéresse à tout ce qui regarde les véhicules automobiles, et je sais l'intérêt et l'importance que l'honorable député attache à cette question.

Cependant, je ne voudrais pas qu'il s'imaginer que le gouvernement canadien fait fi de toutes ses bonnes intentions et ne songe à aucun changement. Comme il le sait, le bill C-137, intitulé «Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les véhicules automobiles et prévoyant l'établissement de normes de sécurité...» a été adopté en première lecture le 3 novembre.

A l'égard de la sécurité et de la pollution de l'air, voici ce qu'on peut lire au paragraphe (h) de l'article 2 du projet de loi, et je cite:

«normes de sécurité» désigne des normes régissant la conception, la construction ou le fonctionnement de véhicules automobiles et de leurs pièces aux fins de protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé ou la mort.

Si l'on parle de pollution de l'air, c'est donc qu'il y a atteinte à la santé et, en vertu de cet article du bill C-137, le ministre aura le pouvoir de poursuivre ceux qui ne se conformeront pas aux normes prescrites.

J'encourage les honorables députés de l'opposition à apporter tout leur dévouement, leur bonne volonté et leurs suggestions lorsque ce bill en sera à l'étape de la deuxième lecture d'ici une semaine ou deux et surtout lorsqu'il sera déposé au comité des transports et des communications.