

si six ou sept autres normes ne pourraient pas venir s'y ajouter, à cause de la nature de nos hivers et de nos étés. Nous devrions réellement savoir, avant d'adopter la mesure, si des organismes comme le Conseil national de recherches examineront ces normes.

Autrefois, le gouvernement ne semblait pas être en faveur de la recherche et, d'après ce qu'on peut constater, il a aujourd'hui la même attitude vis-à-vis de ce bill. L'ancien ministre des Transports a créé ce qu'on appelait un institut d'ingénierie, je crois. L'institut a reçu \$250,000 pour étudier les questions relatives à la sécurité routière, mais il n'a pas encore publié son rapport; en fait, on est en train de le rédiger. Pourtant, nous étudions un projet de loi qui traite justement de cette question.

J'aimerais poser une simple question avant que le bill soit lu pour la deuxième fois et envoyé au comité: Le comité permanent des transports et des communications entendrait-il les témoignages des membres de cet institut, dont l'établissement a coûté \$250,000, afin que le comité puisse déterminer si ce bill englobe les normes appropriées relatives aux dangers de la route? J'aimerais que le ministre, le président du comité et que tous les députés à la Chambre prennent note de ma question afin que nous profitions des recherches de l'institut.

Selon l'exposé du ministre, ces 29 normes sont uniquement des normes initiales et susceptibles de modification ultérieure. A tout hasard, je lance l'idée qu'il faudrait peut-être une étude permanente de la question. L'institut créé pour étudier le problème de la sécurité sur les routes devrait poursuivre son travail. Peut-être ne conviendrait-il pas de retenir tous ses membres; peut-être un ou deux professeurs d'université ayant participé à la première étude suffiraient. Quoi qu'il en soit, l'examen des normes devrait être la tâche permanente d'un organisme d'étude qui jugerait de l'efficacité de la loi.

Je l'ai dit, c'est un nouveau projet de loi; ce n'est pas un remaniement ou un rétablissement de ce qui était déjà dans les Statuts. L'idée d'avoir un organisme qui étudie ces normes en permanence a sûrement quelque valeur. On devrait confier à de tels organismes des études permanentes de normes de santé, de pollution et, ainsi que le ministre l'a suggéré, de normes de bruit.

Le ministre a abordé la question des tracteurs agricoles, disant que ceux dont le droit payé à leur égard en autorise la conduite sur les grandes routes tomberont sous le coup de la loi, mais non les autres. Sauf erreur, le même principe s'applique à tous les véhicules. Le ministre a lui-même soulevé la question

[M. Horner.]

des autos-neige. Dans bien des cas, il est interdit de leur faire emprunter les grandes routes. Plusieurs provinces sont de plus en plus inquiètes de la sécurité des autos-neige et des dangers qu'elles font courir aux autres automobilistes et aux piétons. Autant que je sache, le bill n'en fait pas mention; les membres du comité pourront peut-être étudier la question le moment venu. Sauf erreur, les 29 normes dont il a été fait mention seront publiées dans le *hansard* d'aujourd'hui.

Un autre aspect du bill qui me préoccupe pourra être étudié au comité et le sera sans doute par ceux qui seront chargés d'appliquer la loi. Il est indéniable que des principes directeurs ou des normes de sécurité à l'intention du fabricant ou de l'importateur s'imposent; on peut se demander toutefois si ces normes et ces sanctions devraient s'appliquer au distributeur. Le fabricant fait le produit et en confie la vente à quelqu'un. L'importateur importe le produit et le remet à un distributeur. Je me demande si nous devrions surveiller le distributeur comme le fabricant et l'importateur. J'estime que moins il y aura de surveillance, mieux cela vaudra.

L'hon. M. Jamieson: Le distributeur n'est responsable sous ce rapport que lorsqu'il importe des marchandises.

M. Horner: Nous appellerions alors l'importateur le distributeur; telle serait la conséquence. A mon avis, un importateur devrait importer. Prenons les tracteurs agricoles. A l'heure actuelle, les pièces de ces tracteurs sont importées au Canada et sur le marché nord-américain et elles sont agencées. Après avoir lu ce projet de loi, j'estime qu'il porte sur les pièces et non sur toute la voiture. Si une pièce est peu sûre, l'inspecteur peut alors prendre une décision à son sujet.

Bien que ces pièces soient vendues par un distributeur, on ne peut dire, dans un certain sens, que celui-ci soit comparable à un fabricant, ni qu'il puisse être traité comme tel. J'estime qu'il convient d'examiner cet aspect, car je suis préoccupé par l'idée que certaines dispositions de ce bill pourraient être appliquées à de simples distributeurs ordinaires. Je crains aussi l'application de certaines dispositions à des fabricants ou importateurs ou distributeurs. Nulle part dans le bill, il n'est question d'un droit d'appel. A qui fera-t-on appel? Au ministre? On penserait naturellement que oui puisque c'est lui qui nomme les inspecteurs.

● (9.40 p.m.)

Je suis surpris qu'à propos d'une loi de cette importance, destinée à figurer dans les statuts pendant longtemps, le ministre n'ait