

tion automobile et qui menace de plus en plus la santé de la nation?

Le ministre a répondu:

Mon ministère fait des recherches sur la pollution de l'air en général et suit de près les efforts accomplis dans le dessein de réduire les effets des gaz délétères qui s'échappent des moteurs à combustion interne. Il maintient aussi des rapports étroits avec le service américain de la santé publique, qui affecte beaucoup d'argent à la solution du problème, et nous comptons profiter de tout progrès qu'on pourrait réaliser. En outre, les fabricants d'automobiles du Canada et des États-Unis ont entrepris des recherches intenses afin de trouver le moyen de réduire la pollution de l'air.

D'après les statistiques de l'époque, les victimes de la route augmentaient de mois en mois. Alors, dans l'espoir de provoquer une réaction, j'ai posé la question suivante au premier ministre, le 2 juin 1965:

Vu le nombre croissant des morts sur nos grandes routes, le premier ministre voudrait-il songer à présenter une mesure législative rendant obligatoire que les automobiles vendues au Canada soient munies de tous les dispositifs de sécurité actuellement reconnus comme pratiques et efficaces?

Il me répondit:

Cette question est très importante, monsieur l'Orateur, et, à mon avis, elle devrait être inscrite au *Feuilleton* pour pouvoir être étudiée.

Ce qui fut fait, et le ministre de l'Industrie répondit en ces termes:

Je dois signaler qu'il incombe aux gouvernements provinciaux de rédiger et d'appliquer les règlements visant les normes d'exploitation des véhicules automobiles. Un travail considérable a déjà été effectué par divers groupements en vue de déterminer la façon d'améliorer les modèles ou la construction des véhicules afin d'en arriver à une plus grande sécurité de nature à aider à la préparation d'un code de sécurité. Il faudrait, naturellement, obtenir le consentement des provinces avant d'établir un code uniforme de sécurité pour les véhicules automobiles. Le ministère de l'Industrie serait heureux de collaborer avec les provinces à la préparation de ce code.

Le 27 janvier 1966, j'ai posé au ministre de la Justice la question suivante:

Le gouvernement songerait-il à modifier le Code criminel de façon à rendre obligatoires les épreuves d'éthanographe?

Le ministre a répondu:

C'est là une de plusieurs modifications éventuelles au Code criminel qu'étudie en ce moment le gouvernement.

La mesure figure maintenant aux statuts. Le 2 février 1966, à l'occasion d'une motion de subsides, j'ai parlé de la sécurité des routes et je veux faire consigner l'extrait suivant de mon intervention:

Monsieur l'Orateur, la question de la sécurité routière mérite une attention immédiate. Le gouvernement fédéral a négligé de prendre des mesures nécessaires pour remplir ses obligations dans sa lutte contre l'ennemi public numéro un, le taux croissant des morts sur nos routes. Nous sommes

[M. Noble.]

tous conscients de l'augmentation terrible des accidents de la route, mais il semble qu'en certains endroits, on considère la chose comme faisant partie des événements auxquels il faut s'attendre. Il faut faire quelque chose, et sans retard.

A mon avis, des bonnes volontés se lèveraient immédiatement si le gouvernement prenait l'initiative de lancer une grande campagne de sécurité routière pour faire échec une fois pour toutes à ce monstre. Il devrait tout mettre en œuvre, imposer le test de l'éthanographe et augmenter ses subventions au Conseil de la sécurité routière du Canada. Il devrait aussi convoquer à une conférence les représentants des provinces, des fabricants d'automobiles et, en fait, les représentants de tous les organismes disposés à unir leurs efforts pour faire campagne contre ce fléau et améliorer la situation.

La responsabilité en matière de sécurité routière a été trop longtemps considérée comme quantité négligeable par les gouvernements de tous les genres. Nos lois et nos règlements n'ont pas marché de pair avec le temps. L'uniformité des lois, des règlements et des sanctions devrait s'appliquer à toutes les provinces. Il devrait en être de même de la signalisation routière, des examens de conduite d'automobile ou de toute autre exigence relative à nos grandes routes ou à la circulation routière.

L'inspection périodique des véhicules automobiles devrait être obligatoire. On devrait recourir constamment aux panneaux-réclames, à la radio et à la télévision, afin d'inciter les gens à se tenir sur leurs gardes et de leur faire comprendre la nécessité des précautions à prendre dans les rues et sur les routes. Nul doute que si les personnes dont j'ai fait mention étaient invitées à se réunir pour dresser un meilleur programme de sécurité routière, il en résulterait d'excellentes suggestions.

Les fabricants d'automobiles ont manifesté leur approbation à l'endroit d'un programme de sécurité routière en fournissant volontiers des voitures pour la formation des étudiants. Leurs dessinateurs industriels étudient constamment la question des dispositifs de sécurité, et bon nombre de ces dispositions apparaissent dans les voitures actuelles et donnent des résultats satisfaisants. On pourrait peut-être faire en sorte de persuader les fabricants d'automobiles de pousser plus avant leurs recherches en ce qui concerne quelques-uns des dispositifs de sécurité récemment proposés.

A mon sens, il faudra avant très longtemps adopter une mesure législative pour rendre obligatoire un dispositif anti-pollution. Rien ne nous permet de mesurer le dommage que nous cause le monoxyde de carbone. Toutefois, nous savons que tout élément qui irrite le poumon peut causer le cancer. Nous savons aussi que le monoxyde de carbone cause la mort dans un endroit fermé et peut même occasionner des accidents de la route.

● (8.40 p.m.)

Les 16 février, 23 mars et 1<sup>er</sup> avril 1966 j'ai posé des questions aux ministres à ce sujet. Par ces questions, j'ai continué d'exercer des pressions pour qu'on agisse. Le 2 mai 1966, j'ai inscrit la question suivante au *Feuilleton*:

Le gouvernement a-t-il reçu du gouvernement d'une province, d'une association, ou de tout autre corps constitué, des représentations pour réclamer la convocation d'une conférence fédérale-provinciale qui se chargerait de tracer un programme national afin a) d'assurer l'installation obligatoire sur les automobiles de dispositifs de sécurité pratiques, b) d'assurer l'augmentation et l'amélioration des cours de conduite mis à la disposition du