

surtout sur la rive sud. Le ministre a-t-il également pensé à établir un projet-pilote pour la région de Charlevoix, qui est constamment en guerre contre la pauvreté, en milieu rural?

L'hon. M. Sauvé: Monsieur le président, je pense que l'honorable député de Charlevoix sait qu'il incombe à la province de Québec ou aux autres provinces de soumettre aux autorités fédérales des projets ou encore un programme d'aménagement pour une région.

Nous ne pouvons pas prendre l'initiative de dire à une province qu'elle devrait faire ceci ou cela.

Nous avons souvent des rencontres au niveau technique, au niveau ministériel, au sujet de l'ARDA et de son application. Les relations sont excellentes, mais il nous faut attendre l'initiative provinciale pour le genre de propositions que vous suggérez.

[Traduction]

M. P. V. Noble (Grey-Nord): 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 de morts sur nos routes. Nous sommes 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'éthnologue 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 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 dispositifs 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 obligatoires les phares antibrouillards. 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.

Je profite de l'occasion pour féliciter la Conférence canadienne de la sécurité routière de l'excellente campagne qu'elle mène depuis des années; cette campagne n'a pas été vaine, mais elle a terriblement souffert du manque de fonds. Ceux qui ont conservé la vie à la Conférence canadienne de la sécurité routière et qui lui ont permis de poursuivre son œuvre sont tous des bénévoles. La plupart d'entre eux occupent des postes assez élevés dans le monde des affaires, et en plus, ils se dévouent pour la Conférence. L'appui moral et financier devrait être spontané et suffisant. Mais nous constatons que la Conférence a éprouvé des déceptions quand elle a voulu recueillir des fonds. Prenons l'exemple de notre gouvernement. La Conférence n'a pas réussi à faire augmenter sa subvention de \$25,000 par année, pour tous les aspects de la sécurité, et pourtant, la route a fait à elle seule 5,000 victimes au Canada l'an dernier.

Par comparaison, le cancer du poumon a tué moins de 3,000 Canadiens en 1964 et pourtant le gouvernement actuel a consacré près de \$250,000 à une campagne contre l'usage de la cigarette. La Conférence reçoit trois fois plus de l'industrie que du gouvernement. Les compagnies d'assurance-acci-