

Si les sociétés qui fabriquent des véhicules automobiles prenaient toutes leurs responsabilités au sérieux, le coût supplémentaire par unité serait d'environ \$150, sans parler du coût réduit des assurances. Pourquoi n'a-t-on rien fait? Parce que les gouvernements et l'industrie de l'automobile n'ont à peu près rien fait dans le domaine de la recherche. Le président du conseil d'administration et le président de la société *General Motors* ont comparu devant le sous-comité des États-Unis. M. Donner, président du conseil d'administration de la *General Motors*, et M. Roche président de la société, ont rendu les témoignages suivants:

Kennedy: Quels ont été les bénéfices de la *General Motors* l'an dernier?

Roche: Je ne crois pas que cela ait quelque chose à voir...

Kennedy: J'aimerais obtenir cette réponse si possible. J'estime avoir le droit de connaître ce chiffre. Je crois qu'il a été publié. Vous avez dépensé un million et quart de dollars, si je comprends bien, pour cet aspect de la sécurité. J'aimerais savoir quels ont été les bénéfices.

Donner: Le seul aspect dont il est question c'est la sécurité.

Kennedy: Quels ont été les bénéfices de la *General Motors* l'an dernier?

Donner: Je devrai demander à l'un de mes associés.

Kennedy: Voulez-vous le faire, s'il vous plaît.

Roche: \$1,700,000,000.

Nous pouvons ajouter que rien n'a été fait, car ce dont je parle comme d'établissements de publicité en matière de sécurité, d'associations d'automobiles et de conseils de sécurité routière n'ont pas été à la hauteur de leurs responsabilités. Ils ont insisté sur l'amélioration des routes. Ils nous ont donné des conseils, à nous usagers d'automobiles, nous traitant d'imbéciles derrière le volant. Ils ont parlé de la bonne façon d'entretenir les routes et d'employer les voitures, mais n'ont rien dit de la construction de voitures plus sûres. Aucun d'eux n'aime parler de la fabrication d'automobiles plus sûres. Pourquoi, monsieur l'Orateur? C'est que ces associations en général comptent pour une grande partie de leurs budgets annuels sur l'industrie de l'automobile, et elles sont sous la domination de cette industrie. Je soutiens que la situation est la même, si incroyable que cela puisse paraître, en ce qui concerne le conseil présidentiel sur la sécurité routière aux États-Unis.

Nous devons assumer nos responsabilités, monsieur l'Orateur. Je tiens à remercier tous les membres du Parlement qui ont par-rainé mon mémoire l'année dernière. Je tiens à remercier MM. Alex Brown et Rhéal Casavant qui m'ont aidé à le rédiger. Je tiens aussi à remercier les ministériels et les fonctionnaires qui ont été extrêmement serviables. Je voudrais féliciter aussi le grand nombre des instituts de recherche privés qui, dotés

d'un personnel et de finances insuffisants, font malgré tout quelque chose dans ce sens.

J'aimerais remercier nombre de journalistes, de membres de la radio et de la télévision qui ont considéré sérieusement cet état de choses et qui ont contribué à réveiller l'opinion publique. Tâchons, au cours de cette session, de réveiller davantage l'opinion publique, monsieur l'Orateur. Passons aux actes. Ne renonçons pas à nos responsabilités. Au début de la révolution industrielle qui s'est produite au cours du siècle dernier, les propriétaires d'usines exploitaient alors la misère humaine. Charles Dickens nous a parlé des enfants qui nettoyaient les tuyaux de cheminées et il nous a raconté les piètres conditions de travail qui régnaient dans les fabriques de textiles du vieux continent.

Que diront les futurs historiens d'une génération et d'une société qui ont laissé les citoyens se faire massacrer inutilement sur les grandes routes, alors qu'il aurait fallu exiger que l'industrie de l'automobile munisse tous ses véhicules des dispositifs de sécurité dont l'efficacité a été démontrée par des essais scientifiques. Le gouvernement, l'industrie de l'automobile et le public doivent collaborer dans ce domaine. Il est déjà tard.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Hier, monsieur l'Orateur, le premier ministre a achevé son discours en déclarant que nous, membres du Parlement, serions jugés, non pas d'après nos paroles, mais d'après nos actes. Voici sa dernière phrase:

J'espère qu'en l'occurrence, le jugement rendu sur la vingt-septième législature sera favorable.

Nul doute, monsieur l'Orateur, que nous formons tous ce même vœu, et j'espère que nous veillerons à ce qu'il se réalise. En effet, j'ai bon espoir que la vingt-septième législature comptera plusieurs bonnes choses à son actif. Mais, quoi qu'il en soit, j'affirme que le jugement ne sera pas favorable si le Parlement n'améliore pas le sort de nos vieillards déjà retraités ou qui le seront d'ici quelques années. C'est pourquoi nous nous réjouissons, monsieur l'Orateur, de voir la Chambre saisie d'une proposition concernant la pension de sécurité de la vieillesse, présentée en partie par le chef de l'opposition (M. Diefenbaker) et en partie par le chef du Nouveau parti démocratique.

● (5.00 p.m.)

Dans trois quarts d'heure environ, on mettra aux voix notre sous-amendement qui demande qu'on abaisse immédiatement à 65 ans l'âge d'admissibilité aux termes de la loi sur la sécurité de la vieillesse. Mardi prochain on mettra aux voix l'amendement du chef de l'opposition (M. Diefenbaker) qui demande qu'on porte immédiatement cette pension de