

plus considérables aux fabricants d'automobiles.

Je disais, il y a quelques instants, que les fabricants ont, dans une certaine mesure, amélioré leurs véhicules au point de vue de la sécurité. Par exemple, l'apparition des pare-brise incassables fut une grande amélioration qui a sûrement empêché de nombreux accidents de se produire.

Malgré cela, des pertes de vie ont été causées par la vitesse excessive à laquelle roulaient certains conducteurs. Toutefois, on a continuellement amélioré le système de freinage des automobiles. Aujourd'hui, nous connaissons les freins à disques. Les systèmes de suspension et de conduite des véhicules ont aussi été améliorés.

L'apparition de la servo-conduite et du servo-frein a grandement amélioré la mécanique des voitures.

Mais on voit parfois apparaître sur le marché de nouveaux accessoires comme, par exemple, les pneus sans chambres à air, qui, à mon sens, ont envahi le marché beaucoup trop tôt, entraînant de nombreux accidents, souvent mortels, attribuables à l'éclatement de ces pneus, dont la fabrication n'était pas tout à fait au point. Aujourd'hui, ce danger a pratiquement disparu, car les pneus sont améliorés, mais, pendant deux ou trois ans, l'automobiliste a dû faire lui-même l'expérience de ces pneus sans chambres à air, et c'est lui qui a payé.

Malgré toutes ces améliorations apportées à la fabrication des voitures, on devrait exercer quand même une certaine surveillance dès le stade de la conception des plans. Dès que le prototype est lancé, il devrait faire l'objet d'une inspection. Au fait, je crois que le bill à l'étude prévoit l'établissement d'un poste d'inspecteur, qui devrait avoir l'autorité suffisante pour vérifier les plans d'une nouvelle voiture avant qu'elle soit lancée sur le marché.

Les feux arrière d'une certaine marque de voiture sont disposés de telle façon qu'une fois enneigés ils sont pratiquement invisibles, ce qui met en danger la vie du conducteur et de ceux qui voyagent dans les voitures qui suivent.

Voilà des situations que l'inspecteur nommé par le gouvernement devra vérifier avant que la voiture soit fabriquée, afin de protéger le public contre de tels dangers.

Monsieur l'Orateur, voilà les quelques observations que je voulais faire, afin de démontrer l'importance de ce projet de loi. Et lorsqu'il sera déferé au comité des transports et communications pour étude, nous serons en mesure d'obtenir de plus amples renseignements du ministre et des experts qui seront peut-être invités à conseiller les membres du comité. Si le bill ne satisfait pas aux deman-

des du public, nous pourrions demander au ministre d'y apporter les amendements nécessaires.

Je viens de parler des efforts des fabricants en vue d'accroître la sécurité des véhicules, mais il ne faut pas oublier non plus les lois que le gouvernement lui-même a adoptées à cette fin.

A ce stade, j'aimerais traiter de l'alcootest qui, à mon sens, n'a pas encore été en vigueur assez longtemps pour nous permettre d'en apprécier les résultats, mais je suis convaincu qu'il apportera une amélioration sur les routes. Une disposition semblable a déjà été mise en vigueur en Grande-Bretagne. Alors que j'en discutais avec un député conservateur anglais, il y a quelques mois, il me disait que bien qu'il se fût opposé à l'adoption de l'alcootest, il reconnaissait qu'il avait grandement accru la sécurité routière en Angleterre et que, par conséquent, la même chose était possible chez nous.

Les mesures prévues par le bill visent à une plus grande sécurité sur les routes. Avec la collaboration des conducteurs d'automobiles, les taux d'assurance-automobile diminueront ou, du moins, n'augmenteront pas, comme cela se produit depuis de nombreuses années.

Pour ces raisons, nous devons adopter la motion portant deuxième lecture du bill et son renvoi au comité pour étude.

[Traduction.]

M. J. H. Horner (Crowfoot): Monsieur l'Orateur, je voudrais dire quelques mots au sujet de ce projet de loi. En toute justice, il convient, je crois, de signaler en premier lieu qu'il s'agit d'une nouvelle mesure et non de la révision d'une loi déjà en vigueur au Canada. J'ai écouté avec intérêt les remarques du ministre, qui a déclaré que le ministère avait pris la peine de mettre au point 29 normes qui seront imposées dès l'entrée en vigueur de la mesure.

J'ai été quelque peu déçu que l'article 7 du projet de loi prévoit l'établissement de règlements. A mon avis, il aurait fallu examiner de plus près les 29 normes, car je déteste acheter chat en poche. Nous devons sans doute nous fier au discernement des personnes chargées d'appliquer les 29 normes.

● (9.30 p.m.)

Selon le ministre, nos normes seront presque les mêmes qu'aux États-Unis. Je soutiens que, vu notre climat différent, nos hivers rigoureux, nos gelées, nos neiges, etc., elles devront peut-être s'adapter à nos conditions.

Le ministre n'a pas précisé quelles recherches seront entreprises sur ces normes. La mesure ne dit nulle part si un organisme officiel de recherche examinera l'application des 29 normes pour déterminer, par exemple,