

### *Système automatique d'allumage des phares*

Ce n'est qu'en Saskatchewan qu'il existe un système volontaire comme celui que préconise le député. La seule plainte que cela ait suscitée en Saskatchewan, c'est que la lumière des phares risque d'aveugler certains automobilistes. D'aucuns estiment qu'on devrait prévoir un dispositif pour les voitures fabriquées avant 1989 de sorte que nous puissions bénéficier du programme plus tôt que si nous devons attendre les modèles 1989.

Les accidents d'automobile font un nombre catastrophique de victimes, de sorte que nous avons besoin de progrès importants comme celui que propose le député de Crowfoot ainsi que dans la conception et la conduite des voitures, la formation des automobilistes, la surveillance policière, et la construction des routes. Nous savons, par exemple, que les jeunes conducteurs sont responsables d'un pourcentage élevé d'accidents. Nous devrions avoir un meilleur système de formation des jeunes conducteurs. Il nous faut un système nettement amélioré en fait pour renseigner tout le monde sur les dangers de la conduite en état d'ébriété. Il nous faut améliorer l'état de nos routes ainsi que la surveillance policière. Nous devrions mettre en place toute l'année des programmes comme ceux qui sont appliqués dans bien des villes et des provinces au cours de la période des Fêtes, lorsque davantage de personnes consomment des boissons alcooliques. Une bonne partie de ce que j'ai proposé ne peut se réaliser qu'à long terme et exige beaucoup plus de recherches qu'on n'en a fait jusqu'à maintenant. Il y a cependant des domaines où le gouvernement fédéral pourrait faire davantage.

On peut dire qu'au lieu de progresser, nous régressons. Par exemple, le gouvernement fédéral entreprend de déréglementer le transport routier entre les provinces. Par suite de cette déréglementation, les codes de sécurité ne seront plus applicables. Le temps pendant lequel un chauffeur peut conduire ne sera plus régi par des normes nationales mais par chacune des provinces. Le transport interprovincial ne sera donc pas régi de manière efficace. Il ne manque pas de preuves qui confirment qu'après la déréglementation du camionnage et dans les conditions de concurrence qu'elle entraîne, les camionneurs vont parcourir de longues distances pendant des heures de plus en plus longues pour réduire les coûts. Ils vont probablement prendre des drogues qui sont censées les tenir éveillés et c'est...

**M. Benjamin:** Dans ce cas, peu importe que leurs phares soient allumés ou éteints.

**M. Orlikow:** Mon collègue dit qu'il importera peu que leurs phares soient allumés ou non. Ces conditions ne peuvent que provoquer des accidents plus nombreux et plus graves.

Le ministère des Transports abandonne des champs de compétence. Chaque fois qu'il y a collision entre un train et une automobile, c'est parce que l'automobiliste a voulu traverser un passage à niveau avant le train. Nous devons nous occuper le plus vite possible de supprimer les passages à niveau. Non seulement nous sauverions des vies et nous réduirions le nombre d'accidents, mais les trains pourraient rouler beaucoup plus vite, comme cela se fait avec succès en Europe. Au lieu de supprimer les passages à niveau et d'accroître la sécurité du transport automobile et ferroviaire, le gouvernement fédéral, par souci d'économie, met en veilleuse l'élimination des passages à niveau et opte pour un programme bon marché. C'est-à-

dire qu'il sera érigé des panneaux pour inviter à la prudence aux passages à niveau.

Il y a certainement beaucoup à faire en matière de sécurité automobile. Cette motion constitue une petite initiative qui est déjà en voie de réalisation. On pourrait aussi faire quelque chose sur le plan éducatif, revoir et améliorer nos routes et réprimer impitoyablement la conduite en état d'ébriété. Nous pourrions probablement faire du meilleur travail en surveillant les automobilistes qui roulent de 10 à 25 milles à l'heure au-dessus de la limite de vitesse.

● (1730)

Si l'expérience sur l'allumage des phares en plein jour donne au Canada des résultats analogues à ceux obtenus en Scandinavie, le nombre de collisions en série diminuera de 10 p. 100 à 20 p. 100, ce qui permettra d'économiser jusqu'à 200 millions par an sur les frais médicaux et sur les dégâts matériels. Si ces chiffres sont exacts, et je crois que la prévision est juste, il me semble qu'il ne faudrait pas se contenter d'en parler mais qu'il faudrait faire sans tarder un placement qui rapporterait des dividendes à la longue.

Comme je l'ai dit, nous allons donner notre appui à la motion, et je félicite le député de l'avoir présentée.

**M. William G. Lesick (Edmonton-Est):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur et le plaisir de parler en faveur de la motion proposée par mon collègue et voisin, le député de Crowfoot (M. Malone). A quelques très rares réserves près, les intervenants des deux partis de l'opposition approuvent l'esprit et l'objet de la motion. Cela prouve l'importance et la validité de la motion que le député essaie depuis longtemps de présenter à la Chambre.

Il y a plus de vingt ans, ma femme et moi étions en voyage en Saskatchewan et nous avons remarqué que les autres voitures roulaient tous phares allumés. Je faisais clignoter mes phares à quelques reprises afin de signaler la chose aux autres automobilistes au cas où leurs phares seraient défectueux. Toutefois, ils ne réagissaient pas et j'ai bientôt appris combien je faisais erreur et ils étaient dans leur droit. La morale de cette histoire, c'est que je pouvais distinguer très vite les voitures qui venaient en sens inverse. Voilà pourquoi cette motion est si importante. Je ne veux pas dire que le député préconisait cette mesure il y a déjà vingt ou vingt-cinq ans, mais il s'intéresse à la question depuis de nombreuses années et s'est efforcé de promouvoir une meilleure sécurité sur nos routes.

Chaque année au Canada, on compte quelque 700 000 collisions impliquant des véhicules moteurs, des piétons et des cyclistes. Ces collisions, que l'on qualifie à tort d'accidents, font en gros 4 000 morts et plus de 200 000 blessés chaque année. Je ne crois pas que la situation sera différente le moins drement cette année à moins que nous ne fassions quelque chose comme ce que propose le député. Lorsqu'on songe que la moitié de ces collisions surviennent parce que l'automobiliste ne voit pas l'autre véhicule, on comprend combien il est important de trouver des moyens d'améliorer la visibilité des véhicules sur nos routes. L'utilisation des phares en plein jour est considérée comme le meilleur moyen d'atteindre cet objectif. Le Canada l'a reconnu dès 1974 lorsqu'il a été le premier pays à exiger que l'on installe des systèmes d'allumage automatique