

Docteur Campbell: Je vous cite actuellement le nombre des personnes tuées par 100 millions de milles que parcourent des véhicules sur notre réseau routier. Le chiffre a diminué au fil des années. Si nous revenons à l'année 1930, nous constatons que le taux était approximativement de 25 à 30 personnes. Ainsi il a diminué. Le voyage comporte relativement moins de danger. Il y a eu certaines périodes où le taux a augmenté et il le pourrait encore. A mesure que nous approchons de zéro bien entendu, le problème devient beaucoup plus difficile à résoudre. La difficulté majeure est de faire diminuer ce taux d'accidents. Tout indique qu'il a augmenté au cours des deux dernières années.

Exprimé en pourcentage, le taux de personnes tuées au cours d'accidents de la route s'élève au Canada à 6.5 par 100 millions de milles parcourus par les véhicules moteurs, tandis qu'il est aux États-Unis inférieur à 5, soit 4.5.

Il est donc relativement plus sûr de voyager aux États-Unis. En Europe, le taux est pour la France et l'Italie de 13 à 15 morts par millions de milles parcourus par les véhicules.

Nous ne sommes ni les pires ni les meilleurs. Par comparaison avec les États-Unis, tout porte à croire que nous ferions bien de prendre les mesures nécessaires en vue d'améliorer la sécurité sur nos routes.

J'ai un autre graphique qui indique la tendance de ce problème. Au cours des années 1967 à 1971, le nombre de piétons tués a effectivement diminué quelque peu, le nombre de passagers tués dans un véhicule est demeuré sensiblement le même et le nombre de motocyclistes et de cyclistes tués a augmenté considérablement—ce qui préoccupe beaucoup les préposés à la sécurité au Canada.

J'ai essayé, aux moyens de ces graphiques et de ces données statistiques, de vous montrer la gravité du problème que pose notre sécurité routière, problème qui empire de jour en jour et qui exige des mesures additionnelles.

Nous estimons qu'environ 250 millions de dollars sont actuellement affectés chaque jour au Canada à la promotion de programmes de sécurité routière. Pour ce qui relève du génie automobile, le coût des dispositifs de sécurité additionnels installés dans les véhicules moteurs, s'élève à environ 100 millions de dollars par année. Le consommateur paie pour ces dispositifs lorsqu'il achète une nouvelle voiture.

Pour des mesures de sécurité routière, installation de garde-fous, suppression des obstacles le long de la route, correction des endroits dangereux et ainsi de suite—les provinces dépensent de 75 à 100 millions par année.

Pour la formation des conducteurs, la dépense provinciale s'élève à quelque 10 millions; pour l'application des lois de la circulation, 50 millions; pour la recherche et le développement, 2 millions.

Il se dépense donc en tout, au Canada, environ 225 millions par année, pour les programmes de sécurité de la route.

Bref, nous dépensons par année, au Canada, près de 5 milliards pour la construction et l'entretien des routes et près de 12 milliards pour le transport routier.

Aussi, les dépenses pour la sécurité de la route sont appréciables en fonction des programmes actuels de sécurité routière, mais relativement modestes par rapport à l'investissement total pour les routes.

Par son programme de sécurité routière, le ministère des Transports veut avant tout réduire le nombre des accidents routiers—ou, autrement dit, réduire le nombre de collisions, de blessures, de décès, d'infirmité attribuables aux véhicules moteurs et les dommages causés à la propriété sur les routes nationales et les réseaux routiers. Nous espérons que toute notre activité tend vers la réalisation de cet objectif.

Cette diapositive énumère les programmes précis élaborés par le ministère des Transports. D'abord, nous nous chargeons de coordonner l'activité du gouvernement fédéral en matière de la sécurité routière. Il y a peut-être 15 différents ministères et organismes gouvernementaux qui animent des programmes de sécurité routière.

En outre, élaborons et appliquons les normes de sécurité pour les nouveaux véhicules moteurs, en vertu de la Loi fédérale sur la sécurité des véhicules automobiles, et il incombe aux provinces d'assurer la sécurité des véhicules utilisés sur leurs routes provinciales et d'appliquer les lois sur les véhicules moteurs. Il leur appartient de plus de veiller à la sécurité des pièces de rechange.

La troisième partie de notre programme se rapporte à la liaison internationale, qui devient de plus en plus importante. L'industrie des véhicules moteurs est internationale et il faut des normes internationales si l'on veut éviter que des barrières artificielles se dressent dans le commerce.

Nous collaborons très étroitement avec les Nations Unies, la CEE et l'OCDE, en vue d'établir pour les véhicules moteurs des normes internationales de sécurité qui pourraient être adoptées au Canada. De plus, nous travaillons en collaboration avec des organismes comme l'OTAN à l'échange de renseignements sur les programmes de sécurité routière.

Le ministre des Transports possède aussi un programme d'élaboration de mesures de prévention des accidents de la route, qui est en somme un programme de recherches très appliquées visant à instituer des mesures pratiques utilisables par les gouvernements fédéral, provinciaux ou municipaux en vue de réduire le nombre des accidents de la route.

L'organisation de notre ministère, de la Direction que je représente, est fondamentalement celle d'un centre de prévention des accidents de la route, qui s'inspire de recherches très appliquées effectuées par un petit groupe d'ingénieurs, d'économistes, de mathématiciens et de psychologues, étudiant différentes mesures propres à prévenir les accidents routiers.

Deuxièmement, nous avons un programme dans lequel nous formulons et appliquons des normes pour véhicules moteurs, nous achetons et faisons les preuves de pièces, nous nous livrons à des enquêtes sur les accidents, et ainsi de suite. Nous avons un personnel de support administratif et une nouvelle section chargée d'introduire d'autres mesures de sécurité routière au sein du gouvernement fédéral.

Les normes formulées actuellement en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules moteurs s'appliquent aux autobus, aux motocyclettes, aux voitures ordinaires, aux camions et aux caravanes. Il existe trois principaux groupes de normes qui se rapportent au nouveau véhicule moteur: les normes destinées à éviter les collisions: freins, phares et pneus des nouveaux véhicules qui aident à prévenir les collisions; les normes relatives aux dispositifs anti-collision: verre, ceintures de sécurité, coussinage intérieur,