

toute autre cause. Il nous a fallu beaucoup de temps, certains députés diront que nous avons pris trop de temps, pour élaborer cette mesure législative. La tâche n'a pas été facile, mais nous avons réussi, je crois, à trouver une approche satisfaisante et positive à l'égard de ce problème majeur.

Enfin, je tiens à souligner encore une fois que, par suite de l'étude que j'ai effectuée sur cette question depuis quelques mois, je suis convaincu qu'on possède bien peu de renseignements sur les causes des accidents et qu'on a grandement besoin de recherches en cette matière. Quelle que soit sa qualité en premier lieu, l'automobile ne causera pas de difficultés à moins d'une action ou d'une réaction de la personne au volant. Il existe une ignorance étonnante de la motivation chez les gens impliqués dans des accidents. Ces gens sont-ils prédisposés aux accidents? Devrions-nous imposer un examen de conduite plus élaboré et une appréciation plus fréquente des conducteurs? Alors que nous déconseillons à ceux qui boivent de prendre le volant, ne devrions-nous pas le déconseiller aussi à ceux qui éprouvent des désordres émotifs?

Dans ce domaine, toutes sortes d'éléments demeurent lamentablement inexploités; néanmoins, il me paraît vital que nous présentions dès à présent cette mesure législative et que nous établissions des règlements aussi stricts que possible. Toutefois, nous, les législateurs, nous commettrions une erreur impardonnable si nous en restions là et prétendions avoir rempli notre devoir. En dernière analyse, il nous reste la responsabilité de faire entreprendre les recherches qui s'imposent pour découvrir la cause des accidents.

Ce n'est pas seulement, comme nous commençons à le constater, le chauffeur qui conduit en état d'ébriété qui tombe dans la catégorie de ceux qui sont prédisposés aux accidents. Des milliers d'autres causes les provoquent. Donc, en recommandant ce projet de loi aux députés, je promets à la Chambre que notre ministère activera sensiblement ses travaux de recherche.

● (8.30 p.m.)

Je serais fort aise de donner au comité plus de détails sur la nature de ces projets. Je suis reconnaissant aux députés de leurs commentaires favorables lors de la première lecture du bill. Avec leur concours, nous pourrions, j'espère, en faire bénéficier toute la population du Canada le plus tôt possible.

M. Howard (Okanagan Boundary): Je ministre me permettrait-il une question? Je n'ai pas très bien compris les conséquences de l'article 2(f) qui définit un véhicule automobile et je voudrais avoir des précisions. Où placer les véhicules agricoles dans cette description?

L'hon. M. Jamieson: C'est une question qui j'en suis sûr, sera longuement étudiée au comité. Les mots essentiels ici semblent ceux-ci: «conçu pour être conduit... sur les routes». La loi s'applique à tout véhicule conçu pour usage sur les routes même s'il est vendu surtout pour un autre usage. Elle s'appliquera donc à tous les véhicules immatriculés par les provinces pour rouler sur les grandes routes, mais elle peut s'étendre aux scooters, aux véhicules à coussin d'air, aux «dune buggies» et aux véhicules tout-terrain dont le nombre ne cesse de croître.

Une voix: Et les tracteurs?

L'hon. M. Jamieson: Oui, s'ils ont des permis de circuler sur les grandes routes.

M. P. V. Noble (Grey-Simcoe): Monsieur l'Orateur, je suis sûr que nous avons tous trouvé très intéressantes les explications du ministre au sujet de ce bill. Il a fait du bon travail. Je voudrais compléter le tableau en indiquant comment ce bill a été présenté à la Chambre des communes, et depuis combien de temps cette question a été soumise au Parlement.

La première et la plus importante mesure prise par ce gouvernement en matière de sécurité routière a été de rendre obligatoire l'alcootest. Maintenant je suis encore plus satisfait de voir le gouvernement soumettre à l'approbation de la Chambre le bill C-137, malgré toutes ses lacunes et après un délai aussi long. Ma satisfaction provient du fait que j'ai pris l'initiative de parler de sécurité routière à la Chambre des communes et j'ai exhorté le gouvernement à faire en sorte de réduire le bilan tragique des morts et des blessés par suite d'accidents de la route. Afin de saisir la Chambre des communes de cette question, le 19 novembre 1963, j'ai posé la question suivante au premier ministre de l'époque:

Le premier ministre voudrait-il profiter de la prochaine occasion pour lancer à la télévision un appel à la population canadienne afin de souligner la profonde nécessité d'une meilleure observance des lois de la sécurité routière, avec l'espoir que nous pourrions réduire le nombre des tragédies de la route qui ont fait tant de victimes la dernière fin de semaine?

Il a répondu:

Je serai heureux de faire tout mon possible dans le domaine mentionné par l'honorable député, y compris un appel à la télévision, si un tel geste est approprié dans les circonstances.

Que je sache rien n'a été fait. Le 16 avril 1964, je suis donc revenu à la charge en demandant au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social:

Votre ministère fait-il des recherches en vue d'enrayer la pollution de l'air causée par la circula-