

Les consultations entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces ont continué et en septembre 1969 le ministre des Transports a de nouveau rencontré les ministres des provinces responsables de l'administration des véhicules à moteur à Fredericton. A cette époque, il a été confirmé que le gouvernement fédéral assumerait la responsabilité d'assurer la création, la construction et le fonctionnement sûrs des nouveaux véhicules à moteur fabriqués au Canada et des véhicules à moteur importés au Canada. D'autre part on est tombé d'accord sur le fait que les provinces continueraient à assurer la sécurité des véhicules en utilisation ainsi que la sécurité des pièces de remplacement et autres pour les véhicules motorisés.

[Français]

En novembre 1969, le ministre des Transports a présenté à la Chambre le bill C-137, intitulé «Loi sur la sécurité des véhicules automobiles», mesure qui a été adoptée par la Chambre le 11 mars 1970.

L'Association canadienne des automobilistes, dans sa publication *Programme et Résolutions 1970-1971*, faisait les remarques suivantes concernant cette loi:

L'Association canadienne des automobilistes félicite tous les niveaux de gouvernement dont l'accord a permis l'institution de la «Loi sur la sécurité des véhicules automobiles»...

... le fait que le gouvernement fédéral assume cette responsabilité établit une structure qui devrait permettre de venir à bout des défauts de sécurité des véhicules automobiles auxquels on peut attribuer la cause directe des accidents ou la gravité des blessures qui en résultent.

[Traduction]

Monsieur l'Orateur, comme vous le savez, cette loi avait un double objectif: autoriser le gouvernement fédéral à faire observer des normes de sécurité pour les voitures fabriquées après le 1^{er} janvier 1971 et à exiger des fabricants la délivrance, de la façon prescrite, d'avis de défauts compromettant la sécurité des véhicules. A la suite de l'adoption de la loi sur la sécurité des véhicules automobiles, on a entrepris de mettre au point des règlements pour la sécurité des véhicules automobiles, en application des dispositions de la loi. Les normes que doit élaborer le ministère des Transports, au cours des cinq prochaines années, en vue d'améliorer sensiblement la performance des systèmes de sécurité censés prévenir les tamponnements, comprendront des normes améliorées de sécurité pour les pneus, des normes concernant la tenue de route, la stabilité, le freinage, les dispositifs de contrôle et les tableaux de commande, l'éclairage et la visibilité.

La loi sur la sécurité des véhicules automobiles autorise la réglementation de la conception, la construction et le fonctionnement des véhicules automobiles fabriqués ou importés au Canada. Ainsi, les normes de sécurité touchant les ceintures de sécurité et d'autres dispositifs de sécurité pour les nouveaux véhicules automobiles sont prescrites par règlement au lieu d'être précisées dans la loi d'autorisation. La loi sur la sécurité des véhicules automobiles ne se préoccupe pas de la façon de conduire les véhicules automobiles, puisque la conduite est souvent réglementée par les provinces aux termes de leurs lois sur la circulation routière et les véhicules automobiles.

[Français]

Monsieur le président, depuis l'adoption, par la Chambre, de la loi sur la sécurité des véhicules automobiles, le 11 mars 1970, des modifications ont été apportées à cette loi par voie d'amendement du Règlement.

[M. Clermont.]

[Traduction]

Par exemple, l'installation de ceintures de sécurité dans les voitures de tourisme a été rendue obligatoire le 1^{er} janvier 1971 et, à compter du 1^{er} juillet 1972, les fabricants devront installer des ceintures de sécurité à la place occupée par le conducteur dans les autobus, les camions, les voitures de tourisme à usages multiples et les cabines de camions. On peut voir que le gouvernement fédéral a agi assez rapidement dans ce domaine, en vue d'assurer une plus grande sécurité sur les grandes routes canadiennes.

Vous remarquerez aussi, monsieur l'Orateur, que l'utilisation des ceintures de sécurité est actuellement réglementée par les provinces, aux termes de leurs lois sur la circulation routière et les véhicules automobiles. Quoique cette question relève principalement de la compétence provinciale, sauf erreur, il y a constamment des consultations entre les fonctionnaires du ministère des Transports et leurs homologues provinciaux en vue de trouver des moyens de persuader un plus grand nombre de personnes d'utiliser les ceintures de sécurité lorsqu'elles voyagent en automobile.

[Français]

Le 25 octobre 1971, le ministre des Transports annonçait les modifications du Règlement actuel sur la sécurité des véhicules automobiles—ces modifications sont maintenant en vigueur—en vue d'abaisser la limite tolérable des émissions de gaz carboniques provenant des tuyaux d'échappement des automobiles et des véhicules commerciaux.

Une autre modification du Règlement comporte des dispositions plus détaillées concernant l'installation des ceintures de sécurité pour assurer une meilleure protection.

Les modifications ont été publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* du 13 octobre 1971.

Le 15 décembre 1971, le ministre des Transports (M. Jamieson) et le ministre de l'Environnement (M. Davis) annonçaient conjointement un projet de modification au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, en vue de protéger la santé publique et d'enrayer la détérioration de l'environnement urbain.

Les recommandations contiennent des dispositions plus sévères concernant les émissions produites par les nouveaux véhicules automobiles fonctionnant à l'essence et qui seront fabriqués en 1973, 1975 et 1976.

Monsieur le président, d'autres modifications du Règlement ont été annoncées par le ministre des Transports le 22 février 1972, le 17 mars 1972 et le 21 avril 1972.

M. André Ouellet (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, je voudrais prendre la parole sur ce projet de loi. Je n'ai pas l'intention d'en parler très longtemps, car j'en appuie le principe. Je félicite l'honorable député de le présenter, et j'espère qu'on le déférera au comité pour étude et mise en application.

Le bill C-17, dont l'objet est d'exiger que les véhicules commerciaux, les camions et les autobus soient équipés de ceintures de sécurité à la place occupée par le chauffeur et d'exiger qu'il fasse usage des dites ceintures rétro-travaillant afin d'augmenter sa propre sécurité, ainsi que celle des occupants de son véhicule et les autres usagers de la route, m'apparaît une mesure législative extrêmement importante.

Je pense que nous avons malheureusement au Canada beaucoup trop d'accidents de la route, qui causent des pertes de vie ou des blessures corporelles très sérieuses. Il