

Pourquoi, à des vitesses inférieures à 35 milles à l'heure, les portières s'ouvrent-elles d'elles-mêmes, de sorte que les gens sont tués ou blessés? C'est parce que les portières sont munies de serrures bon marché. Pourquoi les voitures capotent-elles et les toits s'enfoncent-ils sans raison? C'est parce que les automobiles ne sont pas munies de barres protectrices.

Frank Crandall, ingénieur de sécurité à la *Liberty Mutual of the United States of America*, a déclaré qu'il est une chose qu'il voudrait voir disparaître de l'automobile: la baïonnette de la colonne de direction. L'industrie de l'automobile a fait peu de recherche, sinon aucune, à cet égard. Pourquoi, dans des collisions survenant à des vitesses de moins de 45 milles à l'heure, les sièges se détachent-ils, causant des blessures ou tuant inutilement les passagers? C'est qu'ils ne font pas partie intégrante de la voiture. Pourquoi, dans des accidents touchant l'arrière des voitures, les instruments traversent-ils le coffre arrière, devenant de ce fait des armes mortelles qui tuent ou blessent des êtres humains? C'est qu'entre le coffre et le siège arrière, il n'y a que du carton. Qu'a-t-on fait à cet égard? La situation n'a pas changé. Il y a eu aussi le scandale des pneus que nous ne pouvons examiner plus longuement à l'heure actuelle.

Monsieur l'Orateur, les fabricants d'automobiles redisent sans cesse, comme l'a déclaré le préopinant, que la principale raison des morts et des blessures causées dans les accidents d'automobiles, c'est le manque de jugement. Il va de soi qu'il entre dans presque chaque accident un manque de jugement. Mais que je fasse une erreur à 35 milles à l'heure entre chez moi et le bureau de poste dans mon village, et que je frappe un arbre, à 35 milles à l'heure, est-ce que je mérite de mourir, parce qu'un administrateur bien payé de l'industrie me traite d'imbécile derrière le volant? Je refuse de le croire, monsieur l'Orateur, et je soutiens que ce sont eux les coupables.

● (4.50 p.m.)

Je n'ai pas l'intention de partir en guerre tout seul contre l'industrie de l'automobile. En juillet dernier, j'ai rédigé en collaboration un mémoire à ce sujet et le document a été soumis au premier ministre. J'aimerais remercier le premier ministre (M. Pearson) de la réponse constructive qu'il m'a donnée lorsque j'ai présenté ce mémoire. Depuis que je l'ai présenté au gouvernement l'an dernier, je n'ai eu aucun contact direct ou indirect, soit personnel, soit par lettre, ou de vive voix avec aucun dirigeant de l'industrie de l'automobile. Et contrairement à la déclaration récente du président d'une des grandes

[M. Graftey.]

sociétés de l'automobile au Canada, je n'ai jamais été invité à son centre de recherches.

Je peux vous dire une chose, monsieur l'Orateur. Les législateurs à qui j'ai parlé aux États-Unis et à New York disent que c'est presque une perte de temps. Ils vous emmèneront boire et manger et ils vous logeront dans les meilleurs hôtels, mais ils ont très peu de choses à vous montrer parce qu'il ne s'est fait presque aucune recherche.

Et j'ajouterai que nous pouvons prévoir qu'au cours des semaines et des mois à venir, le gouvernement actuel fera l'objet de beaucoup de manœuvres de couloirs de la part de l'industrie de l'automobile, qui tâchera de le dissuader de prendre des mesures à cet égard. Certains des législateurs que j'ai consultés aux États-Unis m'affirment qu'il suffit d'aller voir les sénateurs Robert Kennedy, Nelson, Ribicoff et les législateurs de l'État de New York pour se faire une idée, monsieur l'Orateur, des manœuvres de couloirs effectuées par l'industrie de l'automobile aux États-Unis quand on a commencé à prendre des mesures législatives.

Des dirigeants de l'industrie de l'automobile ont donné à entendre, monsieur l'Orateur, que je ne suis rien d'autre qu'un jeune politicien en quête de publicité. Je ne veux pas de publicité, monsieur l'Orateur. Comme tous les députés, je veux qu'on agisse.

Pourquoi n'a-t-on rien fait jusqu'à maintenant? On n'a rien fait, monsieur l'Orateur, parce que l'opinion des stylistes et des dessinateurs pèse plus, dans bien des cas, que celle des services de génie en ce qui concerne la sécurité dans l'industrie de l'automobile. Comme l'a déclaré un vice-président de Detroit, \$10 de chrome feront vendre beaucoup plus d'automobiles que \$100 de dispositifs de sécurité. Ils se disent: «Les gens ne veulent pas payer pour la sécurité». C'est ridicule, monsieur l'Orateur. L'industrie a fait bien peu, ou même rien du tout, dans le domaine de la sécurité dans le passé.

Mettons que je doive consulter mon médecin demain matin à neuf heures. Il faudrait que je lui fasse entière confiance. Je suppose-rais, compte tenu du serment qu'il a prêté, qu'il va me traiter à l'aide des plus récentes découvertes scientifiques afin d'améliorer l'état de ma santé. Ne devrions-nous pas attendre la même chose de l'industrie de l'automobile? Elle n'a pas besoin de vendre la sécurité. Cependant, l'équipement normal d'une automobile ne devrait-il pas comprendre les éléments de sécurité dont la valeur a été scientifiquement reconnue? Ces précautions prises par l'industrie épargneraient à plusieurs centaines de milliers de gens et à leurs familles des blessures et des pertes de vie. Enfin, le coût de ces éléments de sécurité est très faible.