

J'aimerais rappeler au ministre sa réponse à une question que je lui posais le 8 décembre dernier, quand je lui demandais, songeant aux règlements américains qui enjoignent aux fabricants d'automobiles de fournir à leurs clients, aux États-Unis, des données et des renseignements précis sur les garanties de sécurité qu'offrent leurs véhicules, si le ministre songeait à nous faire adopter une loi semblable ici. Voici sa réponse:

Voilà une suggestion pleine de bon sens. Dès que nous aurons l'autorisation voulue et que la Chambre aura adopté un projet de loi dans ce sens, j'étudierai cette question très volontiers... Je ne vois pas pourquoi nous ne le ferions pas.

J'estime important, si nous adoptons cette mesure, de convaincre le public que nous la prenons au sérieux et que nous allons en assurer l'application. C'est pourquoi je mets ainsi l'accent sur la nécessité pour le gouvernement d'agir ouvertement.

Pour résumer et conclure, monsieur l'Orateur, nous appuyons l'objectif général du bill, tout en constatant qu'il vient tard et qu'il a des faiblesses. Nous espérons qu'au comité ou à la Chambre nous pourrions renforcer les dispositions pour les rendre plus utiles aux intérêts du public canadien. Je signalerais, monsieur l'Orateur, que pendant mon intervention il s'est produit en Amérique du Nord environ 1200 accidents d'automobile, qui ont occasionné des dommages d'un demi-million de dollars, et que 55 nouvelles voitures ont été fabriquées.

[Français]

**M. Gérard Laprise (Abitibi):** Monsieur l'Orateur, je n'avais pas prévu que je prendrais aujourd'hui la parole, au cours du débat sur le bill C-137. De toute façon, je voudrais faire quelques observations sur ce bill et assurer l'honorable ministre et la Chambre que nous, du Ralliement créditiste, sommes en faveur du principe de ce bill qui va améliorer, en partie, les normes de sécurité routière.

Je dis bien «en partie», car, comme l'honorable député de Surrey (M. Mather) l'a affirmé tout à l'heure, les gouvernements provinciaux, de qui relève le réseau routier, sont responsables en partie des accidents qui s'y produisent. Nous savons à quel point le mauvais état des routes peut entraîner des accidents.

La responsabilité des accidents revient aussi en partie aux conducteurs ignorant les lois routières ou prenant le volant, alors que leurs facultés sont affaiblies par l'alcool.

Ce bill tend également à améliorer les normes de sécurité des véhicules, en vue d'assurer la sécurité des automobilistes.

En vue de montrer la nécessité de ce bill, je voudrais porter à la connaissance de la Chambre des renseignements que j'ai recueillis dans le bulletin du Conseil canadien de la

[M. Mather.]

sécurité routière pour les mois de juillet et août 1969, lequel donne des chiffres qui ne semblent pas concorder avec ceux que nous a fournis l'honorable député, il y a quelques instants.

● (9.20 p.m.)

En 1968, il y a eu 4,370 accidents mortels, qui ont entraîné 5,254 pertes de vie et blessé 172,795 personnes.

Étant donné qu'au cours d'une seule année, il y a eu autant de morts et de blessés, on peut dire sans risquer de se tromper que la route blesse ou tue plus de personnes que n'importe quelle guerre.

En 1968, au Canada, il s'est produit 479,721 accidents au cours desquels des gens ont été blessés ou tués. Cela doit donc faire réfléchir et inciter le gouvernement à prendre toutes les dispositions nécessaires pour améliorer la sécurité routière au Canada. Il en a la responsabilité.

En 1959, par exemple, 3,231 personnes ont perdu la vie et 84,445 ont été blessées. En 1968, presque dix ans plus tard, 5,254 ont perdu la vie et 172,795 ont été blessées. Étant donné le nombre croissant d'accidents, le gouvernement est justifié, même s'il a agi peut-être un peu tard, de prendre les dispositions nécessaires pour améliorer la sécurité des véhicules automobiles.

Le ministre a déclaré qu'il avait en sa possession une liste de 29 normes de sécurité. Dans le bill, on définit cette expression de la façon suivante:

... des normes régissant la conception, la construction ou le fonctionnement de véhicules automobiles et de leurs pièces aux fins de protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé ou la mort.

En ce qui touche la fabrication des véhicules, on doit tout de même reconnaître que depuis l'avènement de la première automobile, il s'est produit des améliorations et les fabricants, dans une certaine mesure, se soucient peu de rendre leurs véhicules sûrs. En effet, les sociétés de fabrication d'automobiles, souvent devenues des trusts très importants, travaillent plus à faire des bénéfices qu'à rendre leurs véhicules plus sûrs. Évidemment, la concurrence existe chez les fabricants d'automobiles, ce qui les pousse à améliorer continuellement les véhicules qu'ils offrent à leur clientèle. Toutefois, on doit aussi tenir compte du fait que, bien souvent, on nous fait malheureusement payer des accessoires de luxe tout à fait inutiles dans le seul but de réaliser de plus grands profits.

J'espère que les 29 normes de sécurité que le ministre nous a présentées ont été fixées dans le but de rendre service aux automobilistes plutôt que de faire réaliser des profits