

Sécurité des véhicules automobiles

Il est bon de noter également, monsieur l'Orateur, que c'est la seule épidémie mondiale que nous connaissons à l'heure actuelle qui se répande à un rythme de 5 p. 100 par an dans bien des endroits, bien que pas nécessairement au Canada.

Avant de terminer, j'aimerais m'arrêter quelques instants sur certaines dispositions de ce bill modificatif. Je m'intéresse vivement aux questions de sécurité et à la direction de la sécurité des véhicules automobiles. Le gouvernement a en grande partie réussi à faire en sorte que la sécurité des véhicules automobiles soit réglementée, mais j'espère qu'en collaboration avec les provinces et le gouvernement, l'industrie automobile cessera de parler des dispositifs de sécurité et commencera à parler des normes de performance. En effet, il arrive souvent à l'heure actuelle que l'on ajoute après coup des dispositifs sécuritaires à des véhicules qui, au départ, ne sont pas sûrs.

Bien que nous progressions dans le domaine de la sécurité, je répète que nous ajoutons bien souvent des dispositifs de sécurité à des véhicules, que ce soit des camions, des voitures ou autres, qui, de par leur conception et la façon dont leur publicité et leur mise en marché se sont faites, ne sont pas sûrs. A l'avenir, j'espère que nous ne nous en tiendrons pas là. Au contraire, nous devrions penser à faire imposer par le gouvernement des normes de sécurité au moment de la conception des véhicules automobiles.

Je tiens à dire que j'appuie pleinement l'idée des coussins d'air. Je regrette de le dire, mais même si la plupart des ceintures de sécurité actuellement en service sont très bonnes, et qu'elles représentent une nette amélioration sur ce qui existait il y a une dizaine d'années, il y a encore moyen de les améliorer. Par exemple, dès que l'automobiliste ferme les portes de sa voiture et boucle sa ceinture, ses chances de mourir dans un accident de la route sont diminuées de 40 p. 100. Le croira-t-on, il est prouvé que 65 p. 100 des morts causées par des accidents de la route sont dues à des collisions survenues à moins de 45 milles à l'heure, alors que la personne est éjectée de la voiture. C'est pourquoi les dispositifs de retenue sont très importants.

● (1510)

On m'a dit que l'industrie était contre le système du sac gonflable, qu'il n'était pas parfaitement au point et que parfois il se déclenchait quand on ne le voulait pas. Les sacs gonflables présentent aussi un autre problème, celui des dommages causés aux oreilles lorsqu'ils se gonflent au mauvais moment. D'après les recherches que j'ai faites avec mes adjoints et les renseignements que certains spécialistes ont bien voulu me communiquer, le ministre devrait encourager l'installation de ce système pneumatique de retenue dans les véhicules automobiles, quelle que soit l'attitude adoptée par les États-Unis. C'est le système de retenue le plus efficace que nous connaissons actuellement. Quant à toute la question de la sécurité routière, nous devrions insister pour qu'on fabrique des voitures conformes aux normes de rendement au lieu d'ajouter toutes sortes d'accessoires destinés à accroître la sécurité de véhicules essentiellement dangereux.

Ce bill contient des modifications concernant le rappel des automobiles. C'est une question qui nous préoccupe ainsi que le ministre. Aux États-Unis, lorsqu'une des industries automobiles annonce un rappel, le gouvernement surveille le déroulement des opérations pour s'assurer non seulement que le rappel

a bien lieu, mais qu'on respecte les règlements qui exigent que l'industrie en question et toutes autres personnes en cause, envoient une lettre recommandée à la commission centrale à Washington. Nous n'en sommes pas encore là au Canada, mais lorsque nous en serons à l'étape du comité, j'aimerais que le ministre nous assure que les modifications concernant le rappel nous garantissent un rappel effectif.

A l'instar du ministre de la Consommation et des Corporations (M. Abbott), j'aimerais que la loi sur la sécurité des véhicules automobiles prévoie des rapports plus réguliers afin que la direction de la sécurité des véhicules automobiles rende ses conclusions publiques périodiquement, même si elles ne sont pas définitives. Ainsi, le public, le gouvernement et l'industrie dans certains cas, sauront exactement où nous en sommes sur le plan des dispositifs et des normes de sécurité pour les automobiles.

Les députés de ce côté-ci de la Chambre en ont discuté en comité. Je ne veux pas dire qu'il ne faille pas étudier soigneusement la situation avant d'opérer un transfert de responsabilité, mais vu le travail très particulier de la direction de la sécurité des véhicules automobiles, je me demande s'il n'y aurait pas lieu de placer cette direction et le groupe de personnes dévouées qui y travaillent sous la responsabilité du ministre de la Consommation et des Corporations. Je sais que c'est une question de transport, mais comme je vois cette section prendre de l'expansion et faire du bon travail, je crois que son efficacité augmenterait si elle relevait directement du ministre de la Consommation et des Corporations. Je me rends compte que c'était difficile à concevoir il y a deux ou trois ans, mais je crois qu'il faudrait envisager la chose.

En ce qui concerne l'épidémie mondiale de morts et de blessures causées par des véhicules automobiles, tout le monde a sa théorie. Nous en avons entendu dans des conversations, mais nous ne savons pas vraiment ce qu'il en est. On a beaucoup parlé de la conduite en état d'ivresse ou de ce genre de situation. S'il nous fallait adopter un point de vue épidémiologique, nous pourrions dire que la plupart des accidents avaient pour causes la route, la voiture et le conducteur. Très souvent nous ignorons pourquoi les automobilistes ont des accidents, et quand un accident a eu lieu nous ne savons pas ce qui tue les gens ou les blesse.

Une des choses fondamentales dont nous avons besoin à Ottawa pour aborder toute la question de la prévention des accidents, est un bureau de collecte systématique des données chargé de recherches sur la prévention des accidents et cela sans avoir à créer une nouvelle bureaucratie. On pourrait ainsi obtenir davantage de données utiles avant d'aborder la question de la prévention des accidents. Je veux parler de données portant sur les raisons qui font que les gens ont des accidents, sont blessés ou tués. On parle beaucoup aujourd'hui de normes et d'autres caractéristiques des automobiles qui permettront éventuellement aux automobilistes d'éviter d'avoir des accidents. C'est très facile de dire aux gens que c'est de leur faute s'ils ont eu un accident, mais cela n'y change rien. Ce que nous devrions essayer c'est de réduire les risques de décès, de blessures légères ou sérieuses. Peut-être que le ministre admettra que cela constitue un progrès par rapport à un très grave problème. Nous espérons que cela ne constitue qu'un petit progrès et que nous pouvons nous attendre à de bien meilleures