

Chaque année, les accidents sur nos routes, dans nos rues ou sur nos autoroutes causent la mort de 5,000 Canadiens, des blessures à pas moins de 190,000 personnes, et des dommages d'environ 1 milliard de dollars. Afin d'accroître la signification des statistiques que je viens de mentionner, examinons le nombre d'accidents sur une période de quatre ans. Cette période est la plus représentative aux yeux de la plupart des députés et de nombreux Canadiens car le gouvernement a pris le pouvoir depuis environ quatre ans. Je n'ai pas l'intention de rejeter sur le gouvernement actuel la responsabilité du massacre sur nos autoroutes, mais simplement d'examiner le nombre d'accidents qui se sont produits dans nos rues, sur nos routes et sur nos autoroutes au cours des quatre dernières années. Au cours de cette période, 20,000 Canadiens auraient été tués, 760,000 personnes auraient été blessées et les dégâts occasionnés seraient de plus de 4 milliards de dollars.

Le taux de mortalité due aux accidents de la route est comparable au bilan de la pire des guerres mondiales. A mon avis, cette question mérite que l'on y apporte une plus grande attention que nous ne l'avons fait. Ce n'est pas une question d'ordre politique. Je sais que les députés de tous les partis à la Chambre et de toutes les Assemblées législatives du pays conviennent que les dommages, les pertes de vie et les pertes économiques qui se produisent quotidiennement constituent une grande menace pour le Canada. Aussi, lorsque je dis que nous devons prendre des mesures visant à réduire ces pertes, je n'essaie pas d'avancer un argument politique. Bien que je ne croie pas que ce problème puisse être réglé au moyen d'une trêve, d'une armistice et encore moins d'une paix, je pense qu'il mérite toute notre attention.

Les trois éléments des accidents de la route concernent le conducteur, le véhicule et la route ou les conditions de conduite. Ma proposition porte sur deux d'entre eux. Aux États-Unis, les accidents de véhicules commerciaux impliquant les véhicules que concerne mon projet de loi, tuent 10,000 personnes par an et rendent 124,000 personnes invalides. En fait, si nous appliquons la norme habituelle de 1/10 relative à la différence de population entre les États-Unis et le Canada, cela signifie qu'environ 1,000 Canadiens sont tués chaque année et quelque 12,000 blessés dans les accidents de bus ou de camions. En vue de diminuer la perte, le ministère des Transports des États-Unis, l'administration fédérale des grandes-routes, a adopté en 1970 un nouveau règlement rendant obligatoire l'installation de ceintures de sécurité, pour les conducteurs de bus et les conducteurs et coconducteurs de camions et de tracteurs-remorques, dans tous les véhicules à moteur servant au commerce étranger ou d'un État à l'autre, construits à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1971. Les anciens véhicules, fabriqués après le 1<sup>er</sup> janvier 1965, doivent être équipés de ceintures de sécurité d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 1972. Dans le communiqué concernant ce nouveau règlement, on signalait une disposition toute particulière, selon laquelle tout véhicule à moteur dont le siège du conducteur est équipé d'une ceinture de sécurité, ne doit pas être mis en marche avant que le conducteur ne se soit correctement attaché.

Cette disposition s'harmonise parfaitement avec les objectifs que se propose d'atteindre, au Canada, mon projet de loi de ce soir, c'est-à-dire que tous les véhicules commerciaux soient équipés de ceintures de sécurité dont l'usage serait obligatoire. Quiconque réfléchit à la question se rend clairement compte que les chauffeurs de véhicules commerciaux, notamment les autobus et les

camions, ont charge d'âmes lorsqu'ils voyagent sur les autoroutes. Il est évident également qu'en cas d'accident ou de collision, le véhicule commercial, qu'il s'agisse d'un autobus ou d'un camion, dont le chauffeur n'utiliserait pas une ceinture rétentrice et qui serait projeté vers l'avant, vers le toit ou en dehors du véhicule, serait hors de contrôle et qu'il occasionnerait vraisemblablement des dommages à la propriété d'autrui ou des accidents mortels avec d'autres véhicules. On a estimé que l'usage approprié des ceintures de sécurité dans les camions ou les voitures privées a abaissé de 40 p. 100 le taux des accidents mortels. J'essaie tout simplement, par ce modeste projet de loi, de modifier les règlements de sécurité concernant les automobiles ce qui est, à mon avis, nécessaire et facile à réaliser.

Nous tenons entre nos mains, ici ce soir, le pouvoir de sauver des vies en renvoyant ce bill, à défaut de son adoption, au comité compétent pour qu'il l'étudie en détail. Ma proposition consiste à rendre obligatoire l'usage de ceintures de sécurité dans les véhicules commerciaux. J'invite mes collègues à approuver cette mesure de façon qu'elle puisse être étudiée en comité et améliorée, si nécessaire.

**M. Francis:** Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question au député? j'ai écouté ses propos où il déclare que ce projet de loi exigerait l'installation et l'usage de ceintures de sécurité. L'honorable représentant n'admet-il pas qu'une difficulté d'ordre constitutionnel pourrait surgir si une mesure fédérale était prise dans ce sens?

**M. Mather:** S'il en était ainsi, et je l'ignore de prime abord, raison de plus, à mon avis, de renvoyer la question au comité pour une étude détaillée.

• (1710)

[Français]

**M. Gaston Clermont (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor):** Monsieur le président, l'honorable député de Surrey-White Rock (M. Mather) voudrait modifier l'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 4 de la loi sur la sécurité des véhicules automobiles en y ajoutant les mots suivants:

b) ... y compris l'équipement des véhicules automobiles de ceintures de sécurité, dont l'usage par les conducteurs serait obligatoire, ...

La modification suggérée par l'honorable député est louable, mais elle dépasse la juridiction fédérale. Elle incombe plutôt aux gouvernements provinciaux, après entente entre ceux-ci et le gouvernement fédéral.

[Traduction]

Comme vous le savez, monsieur l'Orateur, on a confié le rôle du gouvernement fédéral et son autorité en matière de circulation routière au ministère des Transports en 1967, à la suite de l'enquête approfondie d'un comité parlementaire sur ce problème d'envergure nationale. Les entretiens préliminaires ont abouti heureusement à la rencontre entre le ministre des Transports (M. Jamieson) et les dix ministres provinciaux chargés de l'administration des véhicules automobiles, qui a eu lieu à Québec au début de 1969. Au cours de cette conférence, les ministres provinciaux ont accepté l'idée d'élargir le rôle du gouvernement fédéral dans certains domaines ressortissant de la sécurité routière, et plus particulièrement en matière de recherche sur la sécurité routière, d'encouragement de la collaboration internationale dans ce domaine et de fixation de normes de sécurité pour les véhicules automobiles et les pièces au niveau de la fabrication.