

exigé que l'industrie américaine de l'automobile se conforme dans un très court délai à certaines normes de sécurité. L'industrie s'est émue; elle a prêté attention.

Si vous cherchez d'autres chiffres, monsieur l'Orateur, je vous dirai que le gouvernement fédéral des États-Unis n'achète qu'environ 50,000 véhicules par année. Imaginez donc ce que nous pourrions faire au Canada si nous prenions des mesures, le marché canadien représentant entre 7 et 10 p. 100 du marché total. Je répète que nous sommes capables de légiférer sur ces questions ici à Ottawa. Nous devons prendre nos responsabilités et faire tomber l'automobile familiale, l'automobile ordinaire de tous les jours, sous le coup de la loi, comme tous les autres véhicules.

Monsieur l'Orateur, j'aimerais maintenant parler de la façon dont nous devrions envisager tout ce problème. En 1952, la pire année de l'épidémie de polio, le nombre de personnes mortes de la polio représentait moins de 4 p. 100 du nombre de ceux qui sont mortes par suite d'accidents d'automobiles; pourtant, les efforts déployés contre la polio ont été mille fois plus grands que les efforts destinés à réduire le nombre d'accidents mortels de la route. De plus, les efforts en vue de réduire le nombre d'accidents mortels ont continué dans la même veine. Certes, si le problème était aussi simple que l'indiquent les slogans de sécurité routière, nous serions maintenant sur la voie d'une solution. Mais, bien au contraire, nous nous en éloignons.

Il y a très longtemps qu'on aurait dû renoncer aux préjugés inutiles et dangereux. A notre époque où, n'importe quel jour de semaine, dans une rue ordinaire de quartier des affaires d'une ville moyenne d'Amérique du Nord, un chauffeur moyen doit, toutes les 50 secondes environ, prendre une décision qui, s'il se trompe, peut causer sa mort ou celle d'un autre, les façons traditionnelles d'aborder ce grave problème sont évidemment insuffisantes et il est nécessaire de prendre de nouvelles voies. Une évolution lente n'a aucune valeur lorsqu'elle se paie chaque jour par la douleur et par la mort.

Soixante-douze pour cent de tous les décès résultent de traumatismes à la tête. Le Dr Theodore Rasmussen, qui a remplacé le fameux Dr Penfield au poste de directeur de l'Institut neurologique de Montréal à l'hôpital du même nom, m'a dit, l'an dernier, lors de la Conférence internationale de neurologie et de neurochirurgie, que les traumatismes et les décès causés par des accidents de voitures constituaient la principale question dont avaient traitée tous les médecins qui prenaient part à cette conférence internationale. Ils reconnaissent qu'il s'agit là d'une épidémie aux

proportions massives et d'un problème qui doit être traité comme tel au moyen de montants énormes de deniers publics et de l'appui total du public.

J'aimerais donc poser quelques questions auxquelles on pourra obtenir la réponse au fur et à mesure de la discussion. Ainsi, pourquoi, après avoir été avertie par les ingénieurs de sécurité, la *General Motors* a-t-elle permis l'installation, sur la Cadillac, de dangereux ailerons arrières qui devaient causer la mort de centaines de jeunes enfants dont la bicyclette heurtait l'arrière d'une voiture arrêtée. Et que dire de la Corvaire, dont les dessinateurs avaient appris des ingénieurs qu'elle était suspendue de façon telle qu'on pouvait en perdre la maîtrise à certaines vitesses et dans certaines conditions? Et le scandale de la Buick Roadmaster 1953? Il y a aussi la Mustang.

Monsieur l'Orateur, accordez-moi un instant pour lire le témoignage de M. John Swearingen, physiologiste et chef du laboratoire de protection et de survivance au *Civil Aero-medical Research Institute*, témoignage reproduit dans *Unsafe at any Speed*, ouvrage dont l'auteur, M. Ralph Nader, est procureur du comité américain chargé de ce problème:

Swearingen déclare que le rembourrage dont on a muni les automobiles ces derniers dix ans, a fait très peu de différence quant à la sécurité des automobilistes. Il confirme la constatation faite à l'université Cornell, savoir que cette protection vaut surtout dans le cas d'une très légère collision; cependant, il ajoute une autre constatation fort inquiétante, notamment que «le rembourrage de certains panneaux a effectivement doublé les éléments de risque puisqu'on a dû utiliser de lourdes pièces renforcées de fer cannelé pour fixer le revêtement». D'autres panneaux métalliques sont munis, par en dessous, d'un épais support qui va jusqu'à centupler la force de gravité. A certains égards, le prétendu panneau de bord rembourré—installé à frais supplémentaires—présentait des points de résistance bien supérieurs à ceux des panneaux non rembourrés.

Grâce à l'étude de Swearingen, on a établi une liste précise de normes applicables aux panneaux de bord de sorte que les genoux et les jambes autant que la tête soient protégés.

1. Aucune partie du panneau de bord ne doit avoir une courbe dont le rayon dépasse dix pouces. Une surface plate serait encore préférable.

2. Le panneau de bord doit être entièrement recouvert d'un rembourrage ferme et à faible rebondissement, d'au moins un pouce d'épaisseur.

3. Le métal du panneau de bord ne devrait pas avoir plus de .030 pouce d'épaisseur.

4. Aucun support métallique ne devrait être installé à moins de trois pouces de la surface intérieure du panneau.

5. Il faudrait supprimer la porte du compartiment à gants ainsi que son cadre rigide.

6. Tous les boutons, toutes les commandes, etc., devraient être supprimés au milieu et à la droite du tableau de bord.

7. Les instruments lourds, comme la radio, l'indicateur de vitesse et l'horloge devraient être enfoncés d'au moins trois pouces et être reliés au tableau de bord par des supports légers.