

biles et les recherches du gouvernement fédéral en ce qui concerne la sécurité routière seraient accrues. Les États seraient tenus à utiliser leurs subventions pour l'éducation des chauffeurs et la délivrance de permis, les techniques les plus modernes de réglementation de la circulation, l'inspection des véhicules, l'amélioration des services de police et des services médicaux d'urgence, et d'autres objectifs précis.

Dans la mesure où j'ai pu m'en assurer, monsieur l'Orateur, la contribution du gouvernement fédéral au Conseil canadien de la sécurité routière a été l'an dernier de \$25,000. Nous avons fait un grand effort cette année et porté cette contribution à \$40,000. Le ministre de l'Industrie (M. Drury) a donné à l'Office des normes du gouvernement canadien des instructions pour mener une enquête sur ce problème d'une vaste portée.

Il faut que le Canada adopte des signaux uniformes de circulation. Nous ne pouvons nous trouver dans une situation où, par exemple, la province de Québec adopte le système international, les États-Unis, le système continental, et une autre province, un autre système. Les lois de la circulation routière de l'Ontario vous permettent de tourner à droite sur un feu rouge, en Alberta, c'est interdit, sauf à Calgary. C'est absurde. Il faut adopter un code uniforme de signalisation routière.

La circulation relève des provinces. Je présume, toutefois, que s'il surgit un état d'urgence, comme dans le cas de la faillite de la société *Atlantic Acceptance*, les provinces remettront au gouvernement fédéral certains pouvoirs, ce qui lui permettra de diriger les affaires du pays de façon plus efficace. Je le prédis, dans un avenir rapproché le gouvernement fédéral reprendra son autorité en matière de législation routière.

Trois organismes fédéraux s'intéressent à ce problème. Il y a le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, qui, de toute évidence, s'occupe du bien-être des Canadiens. Nous avons le ministère de la Justice qui, sans l'appliquer, a établi le Code criminel. Nous avons aussi le ministère de l'Industrie qui devrait être chargé d'établir les normes relatives à l'outillage de sécurité de l'automobile. Le code proposé par le ministre de l'Industrie pour assurer la sécurité des automobiles portera sur le milieu, et les aspects humains et mécaniques. J'espère que tous les intéressés auront l'occasion d'exposer leurs points de vue à la conférence que l'on se propose de tenir. Cela signifie les syndicats, les associations professionnelles, les clubs, les fabricants, les autorités provinciales, les responsables de la construction des routes, les fonctionnaires municipaux, tous ceux qui s'intéressent à la sécurité des automobiles et à la sécurité d'un bout à l'autre du pays.

[M. Addison.]

Ces programmes devront être adoptés si nous voulons établir ne fût-ce qu'un semblant d'ordre. Je ne vois pas pourquoi toutes les municipalités et toutes les provinces ne se mettraient pas d'accord avec le gouvernement fédéral sur un code de circulation routière, simplifié et uniforme, pour le pays. La situation peut varier d'une province à l'autre, mais il me semble absurde que chaque province ait des normes différentes, surtout quand nous invitons les gens à circuler par tout le pays et que nous exhortons les touristes à venir au Canada.

En terminant, monsieur l'Orateur, j'exhorte le ministre de l'Industrie à saisir la Chambre le plus tôt possible de l'accord canado-américain sur l'industrie automobile, afin que nous puissions l'examiner. Nous ne l'avons pas encore accepté à la Chambre, mais en théorie, nous avons accepté une industrie automobile continentale. J'estime que nous adopterons aussi à l'avenir une attitude continentale quant à la circulation routière. Quelques députés ont déjà manifesté leur intention de présenter des mesures législatives dans ce domaine. S'il nous faut légiférer dans ce sens, nous devons bien nous garder de ne pas adopter de lois qui ne s'appliqueraient pas aux automobiles venant des États-Unis et vice-versa.

Je ne suis pas ici pour défendre les fabricants ni les gouvernements ni personne. Le problème est d'ordre social. Nous dépensons des centaines de millions de dollars pour les pensions de vieillesse, pour les subventions relatives à l'instruction de nos enfants et ainsi de suite. Il y aurait moyen de remédier au problème et nous connaissons le remède; il s'agit de nous mettre au travail et de l'adopter. L'an dernier, les provinces ont retiré la somme globale de 831 millions de dollars, provenant d'impôts sur l'essence, sur le carburant des moteurs diesel et des droits relatifs aux plaques de véhicules automobiles. C'est un montant considérable et je crois fermement qu'une partie devrait servir à mener des enquêtes sur la sécurité routière. Le gouvernement fédéral, du fait qu'il est le gouvernement central, doit tracer la voie. Nous ne nous sommes pas assez préoccupés de ce problème. Nous devons en accepter la responsabilité. Le fait que les provinces ont juridiction en la matière présente sûrement une difficulté, mais nous avons acquis de l'expérience de ce côté-là.

● (5.40 p.m.)

Comme je l'ai dit au début, je ne m'en prends pas à un groupe en particulier. A mon avis, nous avons tout avantage à agir sous la direction du gouvernement fédéral. Nous savons que les techniques scientifiques modernes que l'on a appliquées dans la fabri-