

New York, qui a rendu obligatoires les ceintures de sécurité, constitue un bon exemple de ce qu'on peut faire pour forcer l'ensemble de la population à accepter des normes. Les ceintures de sécurité n'ont pas tardé à devenir la norme dans tout le continent. La même chose est arrivée lorsque la Californie a imposé des normes sévères pour les hydrocarbures et l'oxyde de carbone émanant des véhicules. Ces normes sont importantes et leur application se généralise.

Je pense qu'une situation similaire pourrait se produire ici si les autorités canadiennes avaient le courage d'instaurer des normes appropriées et de les appliquer. Il se vend assez de voitures au Canada pour que cela produise un effet sensible sur le marché global. Il est possible d'installer des dispositifs de sécurité sur les voitures vendues au Canada même si Washington ne fait rien. J'estime parfaitement honteux qu'on ait aujourd'hui besoin de normes pour les pare-chocs. A l'origine, ces accessoires étaient conçus pour protéger la voiture et ses passagers en cas d'accident.

Aujourd'hui, alors que l'industrie fait passer l'esthétique avant la sécurité et cherche à faire de plus en plus de bénéfiques, les pare-chocs remplissent deux fonctions; ce sont des accessoires décoratifs visant à plaire à l'œil et à inciter à l'achat et ils semblent conçus pour permettre la vente du plus grand nombre de pièces de rechange. Le fait est que les pièces de chrome fantaisistes que l'on trouve à l'avant et à l'arrière de la majorité des voitures ne sont pas prévues pour faire office de pare-chocs. Il n'existe aucune norme de hauteur et l'immense variété des conceptions rend l'efficacité des pare-chocs totalement illusoire. Pis encore; bien des pare-chocs présentent des protubérances contondantes verticales, horizontales, ou les deux à la fois, auxquelles s'ajoute parfois un carenage en saillie dont l'angle effilé se termine en pointe devant la calandre. D'autres ont une variété ahurissante de boutons, de dispositifs et d'accessoires qui ne remplissent aucune fonction utile pour l'automobile ou son propriétaire.

Déjà en décembre 1966, la Commission des normes du gouvernement canadien insistait sur la nécessité de concevoir des pare-chocs pour qu'ils répondent à leur fonction originale de protection. La Commission réclamait une hauteur standard, des surfaces unies et une construction anti-chocs. Le modèle de l'automobile de sécurité de l'État de New York avait un pare-chocs comme celui-là. Jusqu'ici l'industrie ne s'est pas souciée de la sécurité des pare-chocs et elle continue à recourir au chrome tape-à-l'œil, décoratif et prédisposé aux dommages.

• (9.10 p.m.)

Le Canada peut établir des normes réalistes pour les pare-chocs vendus au pays—des normes relatives à la hauteur, à la surface et à la résistance aux chocs. Il faudrait les définir maintenant avant que les dessinateurs des modèles de 1972 ne disent que leurs nouveaux pare-chocs désastreux ne sauraient être refaits sans nuire à l'ensemble du modèle.

La mesure législative que nous abordons ce soir, qui arrive peut-être 15 ou 20 ans trop tard et dont l'objet est de réglementer la sécurité des automobiles, touche à de nombreuses phases et sphères d'activité. Il y a la question de la pollution de l'air et du bruit relativement à l'automobile, et je sais gré au ministre d'y avoir fait allusion. J'ai soulevé la question à la Chambre en novembre dernier. Le secrétaire parlementaire du ministre m'a alors assuré que le projet de loi comporterait des dispositions permettant d'engager des poursuites dans le cas où les véhicules nuiraient à la santé ou au bien-être publics, à cause du bruit ou de la pollution de l'air. C'est un point qui nous intéresse tout spécialement, nous de ce coin-ci de la Chambre.

Lors de l'étude au comité, nous allons tenter d'améliorer cette mesure, en se rappelant ce qui est arrivé aux États-Unis. Nous allons penser et agir, forts de l'expérience des États-Unis. Nous nous rappellerons que les fabricants de voitures américains exigent des prix supérieurs au coût réel des améliorations du point de vue sécurité. Nous ne perdrons pas de vue que des tests de sécurité financés par le gouvernement américain montrent que les défauts enregistrés sur les éléments d'une voiture de tourisme sont de l'ordre de 10 p. 100 environ, et nous ne pouvons oublier que les pneus de douzaines de voitures n'ont pas satisfait aux normes fédérales de sécurité.

Il nous paraît important de nous rappeler que, selon un expert au moins, la voiture moyenne en Amérique du Nord a de 25 à 40 défauts et, aussi, que les ceintures de sécurité fabriquées par 10 ou 12 des plus grands fournisseurs américains font l'objet d'une enquête, parce qu'elles ne répondraient pas aux normes fédérales. Penchons-nous une minute sur ce point. A une vitesse de 10 milles à l'heure, une collision entre deux voitures américaines de tourisme, de type ordinaire, telles qu'on en voit chez nous tous les jours, provoque en moyenne des dégâts de \$510 pour chacun des véhicules.

En outre, une fois établies les normes de sécurité pour automobiles, il faudra, à notre avis, non seulement les rendre exécutoires, mais veiller à les respecter. Non seulement la sécurité doit-elle être un objectif qu'il faut atteindre, mais les usagers, de leur côté, doivent aussi prendre toutes les précautions voulues.