la toiture, et évidemment les caractéristiques et la fourniture des ceintures de sécurité. Le montage des ceintures de sécurité sur les voitures et autres véhicules a, j'en suis sûr, contribué à réduire le nombre des blessures et morts accidentelles.

Depuis la promulgation de la loi le 1^{er} janvier 1971, le nombre des voitures automobiles immatriculées au Canada est passé de 8.5 à 12.5 millions. Cette hausse de près de 50 p. 100 a entraîné un relèvement considérable de la densité de la circulation sur nos routes. Néanmoins, j'ai le plaisir de dire que pendant la même période, le nombre de morts par 100 millions de milles-véhicule est tombé de 6.7 au chiffre estimatif de 4.7, ce qui représente une baisse de 30 p. 100. J'estime que la loi est à l'origine d'une large part de cette amélioration. Je puis faire état des résultats suivants: 76 règlements nouveaux et modificatifs publiés et appliqués en matière de sécurité; 3.7 millions de voitures rappelées pour correction de déficiences intéressant la sécurité; étude et règlement de 4,545 plaintes portées par les usagers contre des défauts éventuelles intéressant la sécurité; 3,500 visites de contrôle effectuées chez les constructeurs et les importateurs, et 9,800 épreuves effectuées sur des véhicules ou des pièces pour vérifier leur conformité aux normes fédérales de sécurité.

● (1500)

Le bill modificatif a pour but d'apporter des améliorations et des précisions de façon à rendre la loi encore plus efficace. Je veux parler de points qui sont devenus évidents au cours des six années d'application de la loi. Le bill tend expressément à supprimer toute ambiguïté quant aux personnes visées par la loi, d'exiger la conservation de dossiers, de renforcer les exigences relatives aux avis de défaut, de dispenser de l'application de certaines normes afin de ne pas faire obstacle à certaines innovations techniques, et d'aligner la sanction prévue pour toute infraction aux exigences relatives à l'avis de défaut sur les autres sanctions prévues dans la loi et dans des lois fédérales du même genre.

Je puis assurer aux députés que l'esprit de collaboration qui existe entre les provinces et le gouvernement fédéral se maintiendra. Je pense que bien des députés accueilleront avec joie les améliorations relatives aux ceintures de sécurité et à leur utilisation. Même si les avis sont partagés quant à l'opportunité d'une mesure coercitive—et les provinces ont eu des attitudes opposées à cet égard—on est unanime à reconnaître qu'il faut éduquer et inciter les gens à s'en servir, et nos récentes campagnes publicitaires pour encourager l'utilisation de la ceinture de sécurité ont donné de bons résultats, à mon avis.

Je recommande donc l'adoption du bill en deuxième lecture à la Chambre, et je pense que tous sont d'accord pour qu'il soit renvoyé au comité plénier, afin que nous puissions également lui faire franchir cette étape à la Chambre.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, je voudrais remercier le ministre de tout cœur pour ses remarques et confirmer ce qu'il a déjà dit, que le bill rallie l'approbation générale de ce côté-ci de la Chambre. Avant de lui faire franchir cette étape, j'aimerais faire quelques commentaires assez importants, à mon avis, sur les grands principes et l'objet de la loi initiale et de ce bill modificatif au moment où il est étudié à la Chambre des communes.

Le 13 septembre 1899, un certain H. H. Bliss, agent immobilier de Central Park Ouest, à New-York, descendait d'un

Sécurité des véhicules automobiles

tramway tiré par des chevaux. Il a été heurté à mort par ce que le *Times* de New York a appelé le lendemain une «voiture non attelée». Pour autant que nous le sachions, monsieur l'Orateur, c'était le premier accident mortel de la circulation en Amérique du Nord.

Depuis 1899, il y a eu plus de victimes de la circulation en Amérique du Nord qui ont été tuées par l'automobile qu'il y en a eu dans toutes les guerres de l'histoire. C'est une épidémie mondiale. Le Dr Wilder Penfield et ses successeurs à l'Institut neurologique de Montréal, ont décrit cette épidémie meurtrière de la circulation routière, cause de tant de morts et de blessures, comme une épidémie mondiale incontrôlée. Chez les jeunes de moins de 35 ans, c'est le phénomène le plus meurtrier, et pour l'ensemble de la population, elle vient au troisième rang des principales causes de mortalité, immédiatement après le cancer et les maladies cardio-vasculaires.

Il suffit de dire que tous, à un moment ou à un autre, nous cherchons à reporter le blâme des morts ou blessures dues aux accidents d'automobile parfois sur le conducteur, parfois sur les routes, parfois sur le véhicule lui-même. C'est vraiment trop facile. Quel qu'en soit le responsable, ce qui nous intéresse, c'est d'adopter l'approche épidémiologique face à cette épidémie incontrôlée. La route et les environs constituent l'atmosphère de l'épidémie, le conducteur l'agent, et la voiture le microbe.

Dans le contexte de cette épidémie mondiale, nous voyons la question aujourd'hui plus spécialement sous l'angle de l'automobile proprement dite, et j'aimerais féliciter le ministre de l'excellente initiative qu'il nous propose. Lorsque l'homme a fait la conquête du ciel, les appareils étaient fabriqués, modifiés et inspectés automatiquement selon les règles les plus strictes, à tous les niveaux. Il en est de même du matériel roulant des chemins de fer. Depuis le début et dans le monde entier, on ne pouvait construire, modifier ou toucher à une pièce du matériel roulant, sans se conformer aux règles les plus strictes de construction, d'inspection ou de modification.

Mais d'une manière ou d'une autre, et il serait inutile ici de chercher à analyser la question plus avant, l'automobile, tout au moins jusqu'à tout récemment, a pu être fabriquée, modifiée et inspectée en dehors de toute règle et de toute loi. Je le répète, je ne cherche pas à savoir quels sont les responsables, et si c'est le fait d'un public qui se désintéresse de la question, d'autorités gouvernementales trop passives ou d'une industrie irresponsable. J'en parle depuis des années. Mais je pense qu'aujourd'hui, nous allons enfin, grâce à la coopération, accomplir des progrès.

A notre époque de consumérisme, nous sommes en droit de nous attendre à ce que le gouvernement et l'industrie automobile offrent les véhicules les plus sûrs et les mieux conçus que la science, la technique et l'industrie peuvent produire. On a beau dire que le consommateur devrait être averti. Dans une grande mesure, on devrait pouvoir le faire par une vaste campagne d'information publique. Mais dans le domaine très technique de la fabrication des véhicules automobiles, il incombe au gouvernement et à l'industrie de veiller à appliquer les meilleures normes possibles en matière de sécurité et de protection du consommateur, étant donné l'épidémie qui sévit à l'échelle mondiale et dont je viens de parler.