

des véhicules de 1971. En d'autres termes, les délais impartis sont assez serrés et j'ai bien confiance que les députés en tiendront compte. Si cette mesure législative obtient l'adhésion de la Chambre, je suis sûr qu'elle aura force de loi à ce moment-là, et il est important que nous ayons l'autorité voulue pour faire connaître les futurs règlements aux fabricants à temps pour la fabrication des véhicules de 1971, qui commence bien avant que les véhicules soient mis en vente.

M. Skoberg: Monseigneur l'Orateur, le ministre me permettrait-il de lui poser une question avant de passer à un autre article du bill? Elle ne prête pas à controverse, je vous l'assure. Je me demande s'il joindrait au hansard la liste des 29 normes dont il a parlé, pour que tous les députés puissent en prendre connaissance.

L'hon. M. Jamieson: Bien entendu, monsieur l'Orateur. Avec l'assentiment de la Chambre, je serai heureux d'en déposer la liste immédiatement. J'ai terminé mon exposé.

M. l'Orateur suppléant (M. Bécharde): La Chambre est-elle d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Il faudrait aussi la publier en appendice au hansard.

L'hon. M. Jamieson: Elle sera évidemment publiée en appendice au hansard.

[*Note de l'éditeur: La liste précitée figure en appendice à la page 3016 du compte rendu officiel.*]

L'hon. M. Jamieson: Monsieur l'Orateur, la définition des normes de sécurité que renferme le bill a été établie précisément en fonction des atteintes à la santé. Cette disposition ne figurait pas dans nos avant-projets, mais nous en sommes venus à la conclusion qu'elle était l'instrument tout désigné pour nous permettre de nous attaquer au problème de la pollution de l'air par les gaz qui s'échappent des voitures. La disposition permettra au gouvernement d'établir des règlements prévoyant des limites à l'échappement de gaz nuisibles des véhicules automobiles. On envisage donc d'inclure l'échappement de gaz dans les premiers règlements qui seront établis en vertu de la loi, en plus des 29 normes dont j'ai parlé. Il nous faut aussi étudier le lien existant entre le bruit des véhicules automobiles et l'altération de la santé. Au cas où les données recueillies indiqueraient qu'il est nécessaire de contrôler la pollution par le bruit ayant cette origine, des règlements seraient édictés aux termes de cette loi.

Des voix: Bravo!

L'hon. M. Jamieson: En établissant ces deux mesures, nous avons voulu être aussi complets que possible. Le problème du bruit est un peu plus difficile à résoudre surtout dans le contexte des moto-neiges, etc., mais, comme un député et moi-même en sommes convenus cet après-midi au cours d'un entretien, les émissions de bruits pourraient apparaître comme le facteur principal.

La loi établit des marques nationales de sécurité considérées comme des marques de commerce qui seront la propriété exclusive du Canada. Aux termes de la loi, des règlements seront établis concernant l'emploi de la marque nationale sur des catégories prescrites de véhicules tels que les voitures de tourisme, camionnettes à tous usages, camions, autocars et motocyclettes. Pour qu'on emploie la marque, et je tiens à le souligner, le véhicule automobile et ses éléments devront respecter les normes de sécurité prescrites.

• (8.20 p.m.)

Ce n'est pas, si j'ose dire, un brevet de garantie. Il n'est pas dit, en effet, que ce véhicule aura été examiné et approuvé par des inspecteurs nommés en vertu de la loi. L'obligation et la responsabilité sont laissées au fabricant de prouver, par l'application de cette marque, qu'il a bel et bien observé les conditions établies par les règlements qui seront en vigueur à un moment donné. Cette forme de marque de même que son lieu d'apposition sur le véhicule devront aussi être indiqués, ainsi que la date de fabrication. Tout abus de la marque nationale de sécurité constituera une infraction. En passant, je note que le bill prévoit des peines sévères, de \$5,000 à \$200,000, en cas d'infraction à cette loi.

Il est interdit aux fabricants et aux distributeurs d'apposer la marque nationale de sécurité sur un véhicule automobile ou de vendre, ou de posséder un véhicule automobile sur lequel la marque nationale de sécurité a été apposée, à moins que ces véhicules et leurs éléments ne répondent à toutes les normes de sécurité qui leur sont applicables au moment où le véhicule a été fabriqué. En d'autres termes, ils leur est impossible de posséder des véhicules qui ne remplissent pas ces conditions. Il est également interdit aux constructeurs et aux distributeurs d'exporter, d'expédier ou de transporter d'une province à l'autre des véhicules automobiles ne portant pas cette marque nationale de sécurité. Ainsi, dans l'intérêt du bon renom et du prestige du Canada à l'étranger, tout en ayant des exigences minimales pour le Canada, nous ne vendrons pas une voiture moins satisfaisante nulle part au monde, à l'exception seulement, comme je le disais tout à l'heure, des voitures vendues à des pays tropicaux pour lesquelles