

apporter au centre de documentation, d'identifier toutes les activités relatives à la sécurité ainsi que leurs relations réciproques et de rédiger un modeste programme de recherche qui puisse contribuer efficacement à réduire les collisions, les accidents mortels, les blessures et les dommages causés aux biens sur les routes du Canada.

L'initiative du gouvernement dans le domaine de la sécurité routière et automobile portera principalement sur la coordination des activités avec celles des provinces afin d'éviter le gaspillage inutile des efforts et sur la coopération avec l'industrie, les organismes de sécurité et autres groupes intéressés. L'accord conclu avec les ministres provinciaux en vue de limiter les normes de sécurité fédérales aux nouveaux véhicules à moteur et à leurs parties composantes est typique à cet égard; il laisse le contrôle de la sécurité des véhicules utilisés sur les grands réseaux routiers aux provinces qui disposent des lois et des mécanismes administratifs nécessaires pour régler cet aspect du problème.

Un mot maintenant au sujet de récents commentaires, et de questions qu'on m'a posées, au sujet de la défectuosité des pneus. Les renseignements établis récemment d'après le résultat des essais du bureau national de la sécurité routière du département des Transports des États-Unis étaient fondés sur un échantillon de 176 pneus de 15 marques américaines différentes. Seuls des pneus de rechange ont servi à cet essai. Le bureau américain ne fait subir aucun essai aux pneus de montage, qui représentent environ le tiers de tous les pneus produits. Des 176 pneus mis à l'essai, 33 ou 18 p. 100 ont échoué à au moins un des essais de laboratoire portant sur l'endurance, le rendement à haute vitesse, la force de pénétration, l'arrachage des talons, les dimensions et l'étiquetage. Comme il est difficile d'interpréter le résultat d'un échantillon aussi restreint, le bureau national de la sécurité routière des États-Unis a entrepris, en janvier dernier, un programme d'essais supplémentaires sur 1,900 pneus. Les résultats ne sont pas encore disponibles. Le département des Transports les étudiera en accordant un intérêt tout particulier à la relation entre le résultat des essais empiriques de laboratoire et le résultat de l'usage sur la route.

On ne dispose pas des résultats d'essais semblables pour les pneus canadiens qui puissent indiquer qu'on ne respecte pas les normes canadiennes. Comme on l'a déjà annoncé, le gouvernement songe maintenant à présenter une mesure législative prévoyant des normes de sécurité obligatoires pour les nouveaux véhicules automobiles et leurs pièces, y compris les pneus. Les normes de sécurité des véhicules usagés, y compris les pneus de rechange, sont une responsabilité provinciale.

[L'hon. M. Jamieson.]

La plupart des provinces précisent maintenant dans leurs lois sur les véhicules automobiles ou sur la circulation routière que les pneus de rechange doivent se conformer à des normes semblables à celles du bureau américain. Lorsque cette mesure fédérale sera adoptée, on pourra peut-être établir un code de normes pour les pneus en collaboration avec les provinces pour garantir que les pneus de montage et de rechange s'y conforment.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Je voudrais d'abord demander au ministre, en toute déférence, lorsqu'il fera désormais des déclarations plutôt longues et complexes à l'appel des motions, d'en faire remettre peut-être des exemplaires aux députés de l'autre côté de la Chambre, qui parfois doivent les commenter immédiatement—des commentaires instantanés pourrait-on dire. Cela sera utile.

Je crois que la Chambre en général accueille favorablement la déclaration du ministre. Elle semble bonne en tout cas. Mais elle saisit la Chambre d'un problème qui confronte constamment les gouvernements supérieurs, celui du partage de la compétence. C'est peut-être la source de tous les problèmes actuels du Canada.

Je me réjouis d'apprendre que le ministre participera activement à la recherche sur la sécurité et à la normalisation des dispositifs de sécurité dans la fabrication des voitures et surtout à la coordination entre les initiatives du gouvernement fédéral, quelles qu'elles soient, et celles des gouvernements provinciaux.

Le ministre pourrait notamment renvoyer la question à un comité parlementaire approprié, plus tard, probablement à l'automne quand nous reprendrons la session ou que nous en commencerons une nouvelle. J'allais me torturer le cerveau—si j'en ai un—monsieur l'Orateur, afin de proposer un comité en particulier auquel faire le renvoi, mais comme la question intéresse tellement de comités je conseillerai seulement au ministre de nommer un comité spécial. Le ministre des Travaux publics serait touché à cause de la relation avec les routes, celui du Commerce et de l'Industrie le serait sûrement, à cause des liens avec la fabrication et les normes de sécurité. Cela regarde, bien sûr, le ministère des Transports, sur qui on semble s'être déchargé de toute l'affaire. Le Conseil national de recherches devra intervenir et, d'après les remarques du ministre, il semble que même le ministère de la Consommation sera aussi en cause. Je ne vois pas un seul comité de la Chambre à qui la question puisse être renvoyée; je propose donc au ministre de songer à charger un comité spécial d'en faire l'examen et de présenter des