

éminents en matière de sécurité routière en général.

Ceux d'entre nous qui connaissent l'État du Connecticut savent qu'on y a fait beaucoup pour assurer la sécurité générale sur les routes. On y a aménagé des promenades et on y prend des mesures très sévères contre les chauffards. Malgré tout, et à la grande consternation du sénateur Ribicoff, les taux des morts et des blessés sur les routes augmentaient. Il en arriva à croire que la construction mal comprise des automobiles pourrait être une des causes d'accidents.

A titre de co-auteur de recommandations présentées dans un mémoire adressé au premier ministre (M. Pearson) en juillet dernier, j'aimerais maintenant saisir la Chambre des communes de certains autres vœux à cet égard. D'abord, on devrait instituer immédiatement un comité de l'industrie et des recherches et y faire comparaître des spécialistes de la sécurité-automobile et des représentants de l'industrie de l'automobile.

Ensuite, les fabricants d'automobiles du Canada et des États-Unis devraient s'entendre pour renoncer, lors de la prochaine campagne de production, à toute modification de style inutile et coûteuse. Les frais d'ordre technique et de fabrication d'un nouvel outillage seraient considérablement réduits et les millions de dollars ainsi épargnés pourraient être consacrés à des recherches en matière de sécurité et à doter toutes les voitures de dispositifs dont la sûreté a été scientifiquement démontrée.

Le gouvernement de l'État de New York a fait un grand pas vers la réalisation d'un prototype de voiture sûre. Je propose, en troisième lieu, que le gouvernement du Canada songe sérieusement à collaborer immédiatement avec l'État de New York à cet égard.

Permettez-moi d'exposer brièvement le problème de nouveau. C'est tout simplement ceci. Des millions de Canadiens ont été tués ou blessés ou vont l'être parce que l'industrie automobile a négligé d'inclure des dispositifs scientifiques de sécurité connus d'elle dans les voitures fabriquées ou importées au Canada.

Je suis heureux de constater la présence à la Chambre du ministre de l'Industrie (M. Drury) et j'en profite pour le remercier de la collaboration dont lui-même et ses fonctionnaires ont toujours fait preuve à ce sujet. Avant de pouvoir accomplir des progrès dans ce domaine, il faut susciter l'intérêt du public et obtenir la collaboration du gouvernement. La nomination de fonctionnaires chargés de rédiger un code de normes pour l'achat de voitures par l'État représente un pas dans la bonne direction, et j'en félicite le ministre.

J'aimerais maintenant dire quelques mots au sujet d'un problème qui vise surtout la

répartition des pouvoirs et auquel nous devons nous attaquer le plus tôt possible. L'état et l'aménagement des routes, la conduite et l'entretien des véhicules à moteur, l'éducation des chauffeurs—l'industrie de l'automobile ne appelle les fous du volant—relèvent tous des provinces, il est vrai. Ceci est un fait évident et il importe de continuer à exhorter les chauffeurs au bon sens et à la prudence. Il importe que le bon entretien et la bonne conduite des véhicules à moteur continuent à relever des provinces. Il importe de continuer à aménager des routes meilleures et moins dangereuses. Mais aujourd'hui je ne désire commenter qu'une seule question: la construction et l'importation au Canada d'automobiles d'une plus grande sécurité.

Qui prétendrait un seul instant qu'il n'existe aucune responsabilité fédérale à cet égard et que, dans les circonstances actuelles, les provinces pourraient se concerter afin de procéder à quelque mesure avantageuse dans ce sens? La réponse à cette question a été trouvée l'année dernière par la sous-commission du Sénat des États-Unis. Pour résoudre ce problème, agissons en collaboration avec le gouvernement fédéral américain et avec les gouvernements d'un bon nombre d'États.

Comme je l'ai dit, je sais à l'heure actuelle que l'industrie de l'automobile communiquera avec chacun des honorables députés de notre Chambre. Je sais que l'industrie cherche à démontrer par tous les moyens à sa disposition qu'il s'agit là d'une responsabilité provinciale. Ne nous laissons pas duper. En effet, la construction d'avions sûrs et la sécurité de leur opération relèvent du pouvoir fédéral, comme je vous en reparlerai dans quelques minutes. Nous avons droit de regard sur la construction du matériel roulant de nos entreprises de chemins de fer, sur les aliments et drogues, ainsi que sur les navires.

• (4.40 p.m.)

L'autre jour, pendant la période des questions, le ministre des transports (M. Pickersgill) a répondu, à la Chambre, que certains navires avaient été retirés des voies maritimes parce qu'ils n'étaient pas sûrs. Nous ne devrions pas nous attendre à ce que les provinces interviennent à cet égard. Nous devrions nous acquitter de nos obligations et de nos responsabilités.

Un autre motif d'inaction de la part du Canada pourrait être le suivant. Bien des gens m'ont dit: «Eh bien, mon cher, le marché canadien de l'automobile ne représente que 7 à 10 p. 100 de l'ensemble du marché nord-américain. Qu'allons-nous faire ici si les normes de la production sont plus ou moins régies par Washington?» L'an dernier, la *General Service Administration* a