

ciers s'accumulent à une cadence de \$15,000 par seconde.

Nous avons beaucoup entendu parler et nous avons beaucoup lu à propos des débats qui ont eu lieu aux États-Unis sur la sécurité routière. Une grande part de la publicité, s'attachant à l'aspect sensationnel du problème, s'est consacrée à décrire ce qui se passe après l'accident, ce qui se passe à l'intérieur de la voiture, du camion ou de tout autre véhicule, ou ce qu'il en devient de l'objet avec lequel ce dernier est entré en collision. Il me semble que le vieil adage « Prévenir vaut mieux que guérir » est tout à fait de mise ici.

Il y a environ 19 ans, nos écoles publiques adoptaient un programme intitulé *Elmer the safety elephant that never forgets*. Au Canada, le programme est organisé, pour les enfants de cinq à neuf ans, par le Conseil canadien de la sécurité routière. Il y a quelque temps, il a été inauguré, à Hull, tout près d'ici, dans 22 écoles de la région. Dommage que le député de Hull (M. Caron), qui siège en face de moi, ne soit pas présent aujourd'hui. On a établi une comparaison entre une période de cinq mois, alors que le programme était en vigueur, et une autre période correspondant à ces cinq mois, mais, cette fois, sans exécuter le programme, et l'on a constaté que dans le premier cas le taux des accidents avait été réduit de moitié chez les enfants de Hull. Il en va de même partout où le programme est en vigueur au Canada, mais il n'est organisé que dans peu d'écoles au pays.

On estime que 85 p. 100 des accidents de voiture sont causés par des défaillances humaines, 10 p. 100 par des défauts mécaniques, et que 5 p. 100 sont dus à des causes naturelles, soit le climat, les mauvaises routes et autres. J'ai eu l'occasion de causer avec un député de Vancouver aujourd'hui, qui m'a parlé des bienfaits connus par cette ville pour avoir imposé la vérification des automobiles. A Vancouver, tout véhicule à moteur doit être soumis deux fois par année à une inspection et à un test de sûreté. Alors que la moyenne nationale des accidents d'automobiles causés par des défauts mécaniques est de 10 p. 100, à Vancouver, le programme a fait baisser ce chiffre à 1 p. 100. Le test de sûreté est appliqué avec rigueur par la loi de cette ville et les données statistiques prouvent que le taux d'accidents peut être réduit grâce à un entretien approprié des véhicules.

Dans tout le Canada, il y a 6,366,000 automobiles circulant aujourd'hui sur les routes. Il est alarmant que, de ce nombre, 5,200,000 voitures sont vieilles de trois à neuf ans. Pour ce qui a trait au 5 p. 100 des accidents causés par des déficiences physiques telles

que les routes, etc., la *Good Roads Association* enquête sur ce problème au Canada, de concert avec les ministres provinciaux de la Voirie. Comme je l'ai déjà dit, 385,000 jeunes Canadiens auront l'âge requis pour conduire une voiture cette année, mais de ce nombre, seulement 6 p. 100 recevront une préparation normale de chauffeur. En plus, monsieur l'Orateur, il y a environ 7.4 millions de chauffeurs licenciés au Canada.

• (5.30 p.m.)

Il n'est pas hors de propos de signaler que les femmes représentent un tiers des conducteurs d'auto détenant un permis au Canada. Je suis sûr qu'elles seront heureuses d'apprendre que les hommes sont impliqués huit ou neuf fois plus souvent que les femmes dans des accidents. Naturellement, les hommes conduisent dans des conditions beaucoup plus difficiles. Les données statistiques montrent que les conducteurs ayant suivi les cours d'auto-écoles reconnues ont 50 p. 100 moins d'accidents et 81 p. 100 moins de contraventions.

Un grand nombre de personnes ont débattu le rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral en l'espèce. J'aimerais citer un extrait de la causerie de M. Keith H. Macdonald, président général du Conseil de la sécurité routière du Canada, devant le Conseil de la sécurité routière de la Colombie-Britannique, en avril 1966. Voici ce qu'il avait à dire au sujet du gouvernement fédéral:

Ainsi, le gouvernement fédéral doit prendre l'initiative dans la lutte pour la sécurité. Il doit manifester de l'intérêt pour l'amélioration des conditions de la circulation. Il doit faire plus que reconnaître le problème.

Comme il est notre employeur le plus important, le gouvernement fédéral devrait donner l'exemple aux employeurs d'un bout à l'autre du pays en adoptant des programmes d'éducation des employés semblables à ceux que certaines de nos grandes sociétés ont trouvés efficaces. A l'heure actuelle, il est à la remorque de l'industrie à cet égard. Les gouvernements devraient établir des normes de sécurité pour les véhicules à leur service et mettre au point des cours de formation et de perfectionnement pour leurs chauffeurs.

Ottawa peut faire beaucoup pour l'éducation en matière de sécurité grâce aux services de radio et de télévision de Radio-Canada et à l'Office national du film. En appuyant positivement les campagnes organisées de sécurité, ces agences d'information publique diffuseront les messages de sécurité à un auditoire plus vaste. Tel est, somme toute, le but de leur existence—le service public.

Qu'a fait le gouvernement fédéral aux États-Unis? C'est sensationnel. Le président Johnson a proposé d'augmenter les dépenses fédérales pour la sécurité routière de 700 millions de dollars pour les six prochaines années. D'après ce programme, les subventions fédérales aux États seraient accrues, le secrétaire au Commerce serait autorisé à déterminer les normes de sécurité des automo-