

• (9.00 p.m.)

Tant que l'industrie fabriquera des voitures pour faire le plus de ventes et le plus de profits possible, et misera sur leur vieillissement prématuré, elle n'aura pas à cœur de protéger le public. L'acheteur d'automobiles, ébloui par les attraits encore plus puissants du sexe, de la vitesse et du prestige, et n'ayant guère son mot à dire sur la production ou sur l'offre qu'on lui fait d'une voiture, a mis bien du temps à comprendre que la sécurité publique importait davantage que le profit. Il s'en est toutefois bien rendu compte. Il voyage sur les routes. Il a bien du chemin à faire, mais aux États-Unis et au Canada un projet de loi est peu possible que qu'on a compris la situation et qu'on entend y remédier.

Le bill C-137 se propose d'établir des normes de sécurité pour les automobiles, les camions et les motocyclettes qui sont exportés ou fabriqués au Canada. J'ai trouvé que le ministre et l'orateur précédent ont bien fait de nous expliquer certains détails du projet de loi. C'est un pas dans la bonne voie, mais il a ses faiblesses et ses lacunes. Nous savons que les lois sur la sécurité des automobiles porteront la marque d'approbation des États-Unis, mais il est peu possible que les normes soient bien différentes de celles de nos voisins du Sud.

Les normes de sécurité applicables aux automobiles canadiennes seront fixées à Washington, où, cependant, l'opposition persistante de l'industrie a ralenti le progrès et où les autorités des États-Unis ont trop souvent été portées à accepter les normes dictées par l'industrie. Mais en toute justice pour les autorités américaines, je dois ici signaler que j'ai à la main un certain nombre de communiqués qui émanent du secrétaire du Département des Transports des États-Unis. Ils témoignent qu'on a de plus en plus conscience de la nécessité d'agir promptement pour protéger les automobilistes. Ces documents me parviennent presque tous les jours et j'imagine que les autres députés les reçoivent aussi.

Voici le texte de l'un d'entre eux:

L'Administration fédérale des grandes routes projette d'améliorer la norme de sécurité 209 pour véhicules automobiles, en ce qui a trait au montage des ceintures de fixation.

Voici le texte d'un autre communiqué:

Le secrétaire aux Transports, M. John A. Volpe, a aujourd'hui annoncé la publication du premier d'une série de rapports mensuels à l'intention du public, qui traiteront des initiatives du Département pour faire respecter ses plus récentes mesures touchant la sécurité des véhicules.

Ensuite nous avons ce communiqué:

Le secrétaire aux Transports, John A. Volpe, a décrit aujourd'hui les détails d'un moteur diesel modifié et d'un système d'échappement des gaz [M. Mather.]

pour autobus qui permet d'importantes améliorations pour l'élimination des polluants, de la fumée, du bruit et des odeurs.

J'en ai plusieurs autres. J'ai pensé profiter de l'occasion pour signaler qu'aux États-Unis, et ici j'espère, le ministère des Transports est enfin devenu conscient de la nécessité urgente de ces mesures et s'est attelé à la tâche. Il peut être intéressant pour nous autres, députés, de remonter aux origines du bill.

Il remonte à une législature antérieure, alors que, avec l'accord du gouvernement, un certain nombre de députés, y compris l'orateur précédent, qui avaient fait inscrire des mesures d'initiative parlementaire au *Feuilleton* se rapportant d'une manière ou d'une autre à la sécurité routière, les en ont retirées. L'objet de ces bills a été alors envoyé au comité de la justice et des questions juridiques qui a tenu un grand nombre d'audiences au cours desquelles de nombreux témoins ont été entendus.

Il en est sorti un rapport appuyé, je crois, par tous les membres du comité. Il se trouve partiellement exprimé dans le projet de loi dont la Chambre est saisie ce soir. Entre parenthèses, la proposition concernant l'alcootest en faisait partie. Je me suis documenté sur la question parce que je pense vraiment que, étant du nombre des députés qui ont retiré un bill du *Feuilleton*, quand il s'agit de questions dénuées d'esprit de parti, c'est un bon moyen d'obtenir qu'on donne suite à des propositions et de présenter à la Chambre un résultat cohérent. C'est ce qui s'est produit aujourd'hui dans le cas de ce bill. C'est également ce qui s'est produit l'an dernier dans le cas du projet de loi sur l'alcootest. Lorsque les avis sont unanimes sur une question, on peut prendre des mesures concertées qui aboutissent à des projets de loi valables. A mon avis, c'est une manière de procéder qui en vaut la peine.

Nous avons des critiques à formuler sur ce bill. Des éléments de sécurité propres au climat canadien, comme des dégivreurs pour les glaces arrière, ne seront probablement pas inclus dans la liste, semble-t-il. Les normes nationales de sécurité dont parle le bill ne sont pas énumérées. Elle seront réglementées par le gouverneur en conseil. Les 29 normes qu'a mentionnées le ministre sont celles qu'impose la loi aux États-Unis. Actuellement, elles constituent des normes-guides volontaires pour l'industrie automobile canadienne, qui est contrôlée par les États-Unis. Pour l'instant, nous acceptons les 29 normes comme base, mais nous devons insister pour que les normes aillent beaucoup plus loin.

Nous voulons que cette mesure législative comporte expressément des normes de sécurité automobile propres au Canada. Nous ne devrions pas désespérer d'y arriver. L'État de