

en étroite collaboration avec les provinces pour s'assurer au besoin que leurs lois sur les pièces de rechange s'aligneraient avec la sienne. Les ministres provinciaux ont appuyé ces objectifs et les moyens envisagés pour les réaliser. De l'avis général, le gouvernement fédéral devrait présenter son projet de loi le plus tôt possible.

La mesure que j'ai l'honneur de présenter ce soir, monsieur l'Orateur, est un bill que les provinces et les ministres provinciaux compétents jugent opportun, et ils se disent prêts à collaborer à cet égard.

A l'étape où nous en sommes, j'estime important d'exposer avec un certain soin le principe du bill. Il définit un véhicule automobile comme tout véhicule conçu pour être conduit ou tiré sur les routes par d'autres moyens que la force musculaire. Il ne comprend aucun véhicule conçu pour rouler sur des rails. Les mots clés sont sans doute «un véhicule automobile est tout véhicule conçu pour être conduit ou tiré sur les routes». Dans un certain sens, la définition ne saurait être plus large.

Il ressortira sans doute de nos discussions que, de ce fait nous serons un peu incertains en ce qui concerne certains genres nouveaux de véhicules qu'on lance maintenant sur le marché. Je parle précisément du phénomène peut-être le plus remarquable de la nouvelle ère automobile, l'auto-neige, la moto-neige et autres véhicules de ce genre. Nous avons eu avec les provinces des entretiens quant aux moyens à mettre en œuvre pour contrôler ce genre de véhicules. A l'heure actuelle, cependant, il existe un tel conflit entre les lois des diverses provinces qu'on a jugé préférable d'attendre encore un peu. Néanmoins, la mesure prévoit des moyens qui permettront un jour de l'appliquer aux véhicules qui ne circulent pas sur les routes ainsi qu'aux autres moyens de transport dont j'ai parlé.

Le bill établit une distinction entre fabricant, distributeur et importateur—je tombe ici dans le jargon juridique—en les définissant comme des personnes qui s'occupent respectivement de la fabrication, de la vente ou de l'importation. A mon avis, ces trois catégories sont très importantes dans le contexte de la loi. Bien entendu, la fabrication inclut les procédés d'assemblage.

Le bill autoriserait le gouvernement du Canada à établir des normes de sécurité qui régiraient la conception, la construction ou le fonctionnement de véhicules automobiles et de leurs pièces aux fins de protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé ou la mort. Encore une fois, j'insiste sur le passage relatif aux attein-

[L'hon. M. Jamieson.]

tes à la santé, car je pense qu'il se révélera très important. Vingt-neuf normes ont été établies qui serviront de règles de base en vertu de ce bill. En d'autres termes, le jour où la Chambre adoptera le projet de loi, il y aura déjà 29 normes établies par les hauts fonctionnaires du ministère des Transports, prêtes à mettre en vigueur et formant un premier règlement. Plus tard, naturellement, d'autres seront définies à mesure que de nouveaux mécanismes seront découverts, mais 29 attendent déjà leur mise en application. Je serais heureux de fournir des exemplaires de ces normes aux députés qui auraient une opinion à formuler. Le bill autoriserait le gouvernement à mettre ces 29 normes en vigueur.

Ces normes ont trait aux caractéristiques de sécurité que devraient présenter tous les véhicules automobiles en vente au Canada. Dès la mise en vigueur de la loi, ces caractéristiques deviendraient automatiquement de rigueur et le point de départ de la nouvelle loi. Pour des raisons évidentes, et c'est un des points qui m'a demandé beaucoup de travail de planification et je pense qu'il intéressera aussi les autres députés, les normes initiales auront les mêmes objectifs que les normes en vigueur aux États-Unis.

Cela découle, évidemment, de l'énorme circulation routière d'un côté à l'autre de la frontière. En fait, à l'heure actuelle, beaucoup de voitures construites au Canada ne sont pas en fait vendues à des Canadiens et beaucoup d'autres, achetées par des Canadiens, sont fabriquées aux États-Unis. C'est à cause de cette circulation transfrontalière qu'il est maintenant nécessaire de faire correspondre plus ou moins nos règlements avec ceux des États-Unis.

J'aimerais cependant souligner qu'il serait possible de modifier certaines normes pour les adapter à des exigences canadiennes spéciales et d'en ajouter d'autres selon les besoins. La plus évidente serait une certaine adaptation aux conditions hivernales de ce pays, ce qui n'est pas nécessaire pour certaines voitures vendues aux États-Unis. A un moment donné, il est possible que nous en arrivions à modifier le règlement de façon que les voitures vendues par des usines canadiennes aux pays tropicaux puissent être vendues sans équipement de chauffage, contrairement aux normes prescrites. On a jugé que dans une première étape, il valait mieux maintenir les normes telles quelles, en espérant qu'un jour on pourra édicter des normes spéciales pour le Canada là où on le jugera nécessaire.

On espère que le premier règlement pourra paraître en mars ou en avril et entrer ainsi en vigueur lorsque commencera la production