

marque nationale d'approbation mais qui est devenue défectueuse par suite de l'usage, des dégâts ou des réparations. Aucune disposition du bill n'interdit, après la vente initiale, de réparer ou de modifier les parties de l'auto qui ne répondent pas aux normes approuvées de sécurité. Faute de quoi, on devrait essayer de promouvoir un régime volontaire de contrôle des normes dans le cadre du commerce des voitures usagées.

Nous admettons tous que l'amélioration des normes de sécurité augmentera le prix des automobiles, mais au moins nous vivrons d'autant plus longtemps. J'ai appris qu'environ la moitié des voitures fabriquées actuellement auront, tant qu'elles seront utilisées, un accident qui causera des dommages. On peut renforcer énormément les dispositions fédérales par un amendement proposé en comité selon lequel cette loi s'applique à l'expédition des véhicules à moteurs, neufs ou usagés, d'une province à l'autre, comme si l'expédition vers la province en question constituait une importation. On pourrait proposer un second amendement selon lequel la marque nationale de sécurité devrait être accompagnée des mots: «au moment de la fabrication, du montage, de l'importation et de la vente de la voiture neuve». Le projet de loi fait allusion aux pièces mais je ne sais s'il s'agit des pneus ou des cendriers. A mon avis, le bill devrait expliquer la différence entre les pièces et les accessoires, et stipuler que celle-ci ne doit pas être sujette au hasard ou à une interprétation personnelle du Code de sécurité.

On a déclaré que les normes canadiennes dont le bill assurera la mise en vigueur sont analogues aux exigences de sécurité des États-Unis, mais je me demande dans quelle mesure les normes des États-Unis peuvent s'adapter aux voitures parcourant les routes canadiennes. La Caroline du Sud est quelque peu différente de l'Ontario. Il faudrait tenir compte du climat et, en précisant le genre des normes de sécurité, nous ferions peut-être bien d'examiner celles des pays où les conditions sont les mêmes qu'au Canada. Dans le projet de loi, on se préoccupe surtout de la sécurité du conducteur, des passagers, des piétons et du conducteur de l'autre véhicule. J'aimerais bien qu'on s'intéresse à la sécurité de tout le monde au Canada, en assurant la mise en vigueur d'énergiques règlements sur la pollution de l'air.

L'histoire nous enseigne qu'on n'enraye les grandes épidémies qu'au prix d'immenses efforts de recherche. La population commence enfin à se rendre compte que nous devons lutter contre une épidémie, dont les éléments sont le conducteur d'automobile, la route et la voiture. C'est le troisième élément qui me préoccupe le plus, le véhicule. Ce n'est pas que les autres ne soient pas aussi importants,

mais le véhicule est une chose sur laquelle nous pouvons exercer une influence à Ottawa. Le projet de loi à l'étude n'est pas un remède de ce côté.

Exception faite de l'alcootest, qui est devenu obligatoire, le bill C-137 représente tout ce que nous avons trouvé pour répondre au profond désir des Canadiens d'aviser à un moyen efficace de réduire au maximum les pertes de vie et les dommages sur nos grand-routes. Le bill à l'étude est bien vague comme document et laisse beaucoup à désirer. Espérons qu'on y apportera les modifications nécessaires au comité et qu'il sera plus précis et plus efficace lorsqu'il nous reviendra à la Chambre.

M. Barry Mather (Surrey): Monsieur l'Orateur, la question dont nous sommes saisis dans le bill C-137 a trait aux normes de sécurité exigées pour les véhicules automobiles. Elle pourrait un jour revêtir une extrême importance pour des millions de Canadiens. Avant d'aborder la discussion de certains détails au sujet des mesures qu'on nous propose, j'aimerais consacrer quelques instants à évoquer l'arrière-plan de la proposition.

Les accidents de la circulation font de nos jours annuellement 60,000 morts et 3,650,000 blessés. Pour un grand nombre de ces derniers, il vaudrait mieux qu'ils soient morts. Sur le plan économique, ce bilan représente une perte d'environ 2 millions de dollars par heure, et cela tous les jours de la semaine, et tout au long de l'année.

Le Canada compte pour sa part 5,000 morts par an sur ses routes, et 150,000 blessés non grièvement. Pour mieux souligner ces deux chiffres, je vous dirai ceci. Au cours des quatre prochaines années—la durée de notre législature—20,000 Canadiens mourront et 600,000 seront blessés sur nos routes.

Trois facteurs principaux contribuent à créer cette situation meurtrière: l'automobile, le conducteur et l'état des routes. Les dispositions du bill que nous examinons ce soir—et je dois féliciter le ministre de l'excellente présentation qu'il en a faite—cherchent à diminuer la fréquence des accidents mortels et autres imputables à la voiture elle-même. N'oublions pas, à ce sujet, qu'en Amérique du Nord il y a maintenant 100 millions de véhicules et que ce nombre augmente au rythme de 9 par minute environ.

Si l'on songe à la mortalité et aux ponctions qu'impose à notre économie cette guerre des routes, il peut paraître surprenant que les Nord-américains, les Canadiens compris, aient fait si peu pour s'en protéger. Le fait est que, sur ce continent, l'industrie, qui à plus d'un égard est aussi puissante que la nation, nous répète depuis des années que ce qui est bon pour l'industrie est bon pour le public.