

Règlement, aux pages 33 et 34. Le paragraphe (2) de l'article 37 est ainsi conçu:

(2) Le droit de réplique appartient à tout député qui a fait une motion de fond, mais non celui qui a proposé un amendement, la question préalable ou des instructions à un comité.

Puis, le paragraphe (3):

(3) Dans tous les cas, l'Orateur signale à la Chambre que la réplique de l'auteur de la motion initiale clôt le débat.

Je crois que la question dont la Chambre est saisie est de savoir s'il s'agit ou non d'une motion de fond. Si la motion dont la Chambre est saisie, visant à autoriser la Chambre à se former en comité des voies et moyens, est une motion de fond, le ministre peut alors se prévaloir de son droit de réplique; sinon, il ne le peut pas. Par conséquent, la question dont la Chambre est saisie est de savoir si la motion est ou n'est pas une motion de fond.

• (5.20 p.m.)

La définition d'une motion de fond figure à la page 169 de Beauchesne:

Une motion de fond est une proposition par elle-même ne découlant d'aucune délibération, sujette à amendement, et rédigée de façon à pouvoir exprimer une décision de la Chambre.

A mon avis, la motion dont la Chambre est saisie découle d'une délibération de la Chambre en ce sens que c'est la méthode établie pour procéder aux travaux du comité des voies et moyens. La présente motion est, à mon avis, une motion de procédure et non une motion de fond. Par conséquent, le ministre des Finances n'a pas le droit de réplique.

Puis-je signaler aux députés une décision rendue par M. l'Orateur Beaudoin le 2 avril 1957, alors que le ministre des Finances, M. Harris, s'est levé pour prendre la parole dans une situation à peu près semblable. M. l'Orateur Beaudoin avait alors décidé que, bien que les deux thèses puissent se défendre, il était d'avis que ce n'était pas une motion de fond et que par conséquent, le ministre n'avait pas le droit de réplique. Je donne donc ce renseignement au ministre des Finances.

L'hon. M. Sharp: Je vous remercie, monsieur l'Orateur. J'aurais été heureux de pouvoir répondre par quelques brèves observations, mais je me soumetts volontiers à votre décision.

M. John H. Addison (York-Nord): Monsieur l'Orateur, je suis persuadé que les députés aimeraient mieux en ce moment entendre les propos du ministre des Finances (M. Sharp) que les miens. J'ai surveillé l'heure et j'avais l'impression que ce serait à lui plutôt qu'à moi que serait accordé ce privilège particulier. Néanmoins, ce sont parfois les autres qui

[M. l'Orateur suppléant.]

décident de notre sort et en l'occurrence, c'est Votre Honneur qui a jugé de la chose.

Je voulais prendre la parole cet après-midi, et je suis enchanté de pouvoir le faire, en raison de l'échange de propos de ce matin à la Chambre, entre le député de Brome-Missisquoi (M. Graftey) et le député de Villeneuve (M. Caouette), au sujet de la sécurité des voitures automobiles. J'ai prêté une oreille très attentive cet après-midi aux remarques du député de Queens (M. Macquarrie), qui a laissé entendre que son argument n'était pas d'ordre politique et ne montrait pas d'esprit de parti, comme on aurait pu le croire si un parti politique s'était emparé de l'attention du public relativement au problème dont il faisait mention.

Pour ma part, je ne désire certainement pas que cette question de la sécurité des voitures se transforme en instrument de politique partisane dont on se servirait dans certain dessein ou en faveur d'un parti. A mon avis, chacun de nous à la Chambre se préoccupe sincèrement de la sécurité de tout citoyen du Canada. Le problème auquel nous faisons face est très grave. Le député de Brome-Missisquoi a laissé entendre que le député de Villeneuve devrait être exclu de la discussion parce qu'il y aurait conflit d'intérêts dans son cas. On peut présumer qu'en ce qui me concerne, il y a aussi conflit d'intérêts, mais l'hypothèse est certainement absurde, puisque ceux d'entre nous qui sont engagés dans l'industrie de l'automobile et s'y entendent—et j'y suis engagé depuis quinze ans—ont une contribution utile à offrir au bien commun.

Je crois que nous devons circonscrire le problème. Sans doute, nous avons tous fait l'expérience, par l'intermédiaire d'amis intimes et personnels ou d'autres personnes, des accidents d'automobile, même fatals. L'an dernier, au Canada, 4,879 personnes sont mortes dans des accidents d'automobile, et 395,310 ont été blessés. La circulation routière occasionne au Canada une mort à toutes les 100 minutes, et des blessures à toutes les 3 minutes et demi. En 1966, 385,000 jeunes Canadiens atteindront l'âge où il leur sera permis de conduire et 6 p. 100 d'entre eux seulement auront suivi un cours régulier de conduite automobile. Il est aussi intéressant de noter que 27 p. 100 des victimes d'accidents de la circulation en 1965 ont été des piétons.

Examinons les données statistiques des États-Unis. Dans ce pays, toutes les 13 minutes un homme, une femme ou un enfant est tué dans un accident de la circulation. Toutes les 18 secondes, quelqu'un est blessé de manière suffisamment grave pour rester infirme. Aux États-Unis, les dommages finan-