

mentaires très intéressants, mais il n'y avait personne à la tribune du Club des journalistes. Les opinions sont partagées quant à savoir si les membres de la tribune des journalistes qui appartiennent au beau sexe font partie de l'institution.

● (9.50 p.m.)

Les gens ne verront pas l'utilité des mesures de sécurité prévues à moins d'être convaincus qu'elles sont essentielles à la préservation de leurs vies. Bien que je n'aie pas beaucoup voyagé depuis cinq ou six ans, je me suis souvent trouvé sur la grand-route, j'ai fréquemment conduit des voitures munies d'accessoires de sécurité réputés imbattables, de ceintures par exemple. J'ai eu une Volvo pendant quatre ou cinq ans; maintenant j'ai une autre voiture. Bien que toutes deux aient été munies d'un harnais de sécurité, je dois dire en toute honnêteté que je ne l'ai jamais employé, ni dans une voiture ni dans l'autre.

C'est admettre que, personnellement, je suis loin d'être convaincu de l'utilité de ce matériel; je me demande si on doit en exiger pour séduire l'acheteur. On m'a demandé si à mon avis la Volvo était la voiture la plus sûre; j'ai répondu que c'était bien possible. On m'a demandé ce que je pense du harnais, mais j'ai dû répondre que je ne l'ai jamais essayé. Mon fils s'en est servi, mais l'opération semblait être fort compliquée.

Ma voiture actuelle est munie d'un harnais de sécurité très compliqué. Voiture importée, elle répond aux normes de sécurité non seulement des États-Unis mais aussi des pays européens. J'ai essayé le harnais une fois, pour constater qu'il était de six ou huit pouces trop court pour moi. Mais je veux en venir à ceci: le public n'est pas encore convaincu que la sécurité de l'automobile c'est son affaire. D'ici à ce que l'homme moyen tienne aux accessoires de sécurité, nos voitures ne seront pas entièrement sûres.

Nous avons toujours été des poires quand il s'agit de la réclame télévisée américaine. Nous achetons des aspirines, parce que les Américains le font. Nous achetons des Oldsmobiles, parce qu'ils le font; et nous achetons même des Cadillacs pour la même raison. Nous sommes constamment bombardés par une réclame proclamant les vertus des voitures américaines et nous affirmons que c'est elles qu'il nous faut.

Un de mes collègues me disait l'autre jour que si les dispositifs de sécurité sont importants, il est tout aussi important de pouvoir démarrer. Nous n'aurons sûrement pas d'ennuis sur la route, si nos voitures ne démarrent pas. Mon collègue me signalait que sa voiture—comme celle que j'avais alors, d'ailleurs—refusait de démarrer.

[M. Peters.]

A mon avis, ce qu'il nous faut c'est des voitures faites au Canada, dotées de matériel de sécurité d'origine canadienne. Je me rappelle qu'un soir, en suivant le Queensway, j'ai vu sur une distance d'environ huit coins de rues, cinq ou six voitures en panne, qui rendaient la circulation dangereuse: on aurait facilement pu voir une cinquantaine de voitures embouties les unes dans les autres. C'est une chose dont, à mon avis, on devrait à coup sûr tenir compte dans l'étude de la sécurité routière.

Par exemple, en Floride, il ne faudrait sans doute que 100 ampères pour mettre une voiture en marche. La batterie devrait ensuite produire environ 40 ampères pendant deux minutes et demie après quoi il suffirait qu'elle alimente en ampères la spirale d'embrayage, les pointes, les bougies d'allumage et tout le reste. L'essence que nous achetons au Canada ne brûle pas bien à une température de 40 degrés sous zéro; c'est une essence destinée à des climats moins rigoureux. Mais nos voitures devraient au moins être équipées de batteries appropriées à nos conditions atmosphériques au lieu de celles des tropiques.

Je me souviens d'avoir vu une voiture stationnée à l'extérieur de l'édifice l'autre soir et qu'un membre du personnel de protection aidait à faire partir. Lorsqu'il a soulevé le capot, il a constaté que le vent y avait soufflé et avait couvert de trois ou quatre pouces de neige le moteur, le distributeur et les fils d'allumage. Donc, la voiture ne pouvait pas partir. Mais une fois la neige enlevée, elle s'est mise en marche.

Je me rappelle l'époque où je conduisais des Ford modèle T. Je suis contemporain d'autres députés qui faisaient de même. Jeune, j'ai acheté pas mal de modèles T, mais même cette voiture était équipée de garde-boue entre le moteur et les ailes pour empêcher les débris de retomber sur les fils d'allumage, ce qui était précisément l'ennui qu'éprouvaient les voitures en panne sur le Queensway l'autre soir.

A mon avis, les dispositifs de sécurité ne sont pas seulement les ceintures, les portières renforcées et des glaces de sécurité. Pendant l'hiver au Canada, pour tourner la voiture dans un sens il faut regarder dans la glace de la portière et, dans le rétroviseur, pour la tourner dans l'autre sens. Les fabricants chauffent maintenant les places arrières au moyen d'un fil incorporé. Cependant, ces voitures ne sont pas fabriquées pour un climat canadien mais pour celui de la Floride ou de la Californie. Ma propre voiture est équipée d'un tas de quincaillerie vous le capot pour remédier au smog de la Californie. Il y a six ou huit trucs que je n'ai jamais vus auparavant—et je m'occupe de mécanique depuis un bon nombre d'années. Il y a des fils et des