

[Texte]

already available rather than producing more and increasing the risk.

In connection with that question I would also like to know what responsibility Du Pont takes for the life cycle use of its products, knowing how damaging they are, and how you work. My colleague Mr. Côté put the question about how you work with users of CFCs to solve some of these problems. I would like to give you the opportunity to expand on that. For instance, do you work with automobile manufacturers on the problem of leakage of coolants? Are you doing anything about the training of municipal fire inspectors in inspecting halon-loaded equipment, or with municipalities regarding the disposal of refrigerators containing CFCs? I have given you a wide open door and I would like to hear what you have to say. But basically, I would like to know your responsibility and the budget of CFCs.

Dr. Zelonka: As you said, there are a number of questions there. I will start, and perhaps Katherine and Tom can add as they see fit.

One of the main points we want to stress is the CFC issue is a societal issue, and Du Pont as part of society wants to do the right thing. We are looking to society to tell us when to phase out of CFCs. We look to government as representing society and as the appropriate body to make the balance between use of CFCs to keep certain systems going and the phasing out of CFCs and the environmental issue we all agree does exist.

In terms of the life cycle, we are trying to address that issue. Eventually we will have to look at a destruction of CFCs or you will simply get into a situation where eventually all CFCs will in fact evaporate. We suspect in the end there will have to be some sort of negotiated position between users, manufacturers, and government, because again that is a societal issue.

Within Du Pont we have started a reclamation program. Some material has been returned to Du Pont and some has been destroyed. Certainly, we are working with all the main manufacturers. For example, Du Pont HFC products will be introduced in the 1993 model year at Chrysler and also at GM this year. In fact, Ford in Atlanta, Georgia, has just made its first Taurus about a month ago using HFC-134A. So the users are in fact moving.

The question is how we can all work together to make the transition happen faster so we don't have this question on the table any more.

Mr. Symonds: I would like to reinforce what Ron has said. We do believe very strongly in conservation of these products. We do have a reclaim program. We've come up with new packaging, and we are accelerating the introduction of the new products into the marketplace.

[Traduction]

existe déjà plutôt que d'en produire davantage en aggravant le danger.

À ce propos, j'aimerais savoir quelles responsabilités Du Pont prend pour la durée d'utilisation de ses produits, sachant combien ils sont nocifs, et la façon dont vous procédez. M. Côté, mon collègue, vous a demandé ce que vous faisiez avec les utilisateurs de CFC pour résoudre certains de ces problèmes et j'aimerais que vous nous en parliez plus longuement. Ainsi, avez-vous examiné avec les fabricants d'automobiles le problème de fuite des liquides de refroidissement? Avez-vous votre mot à dire dans la formation des inspecteurs municipaux de prévention des incendies chargés d'inspecter du matériel qui contient du halon, ou dans le programme des municipalités pour la destruction des réfrigérateurs contenant des CFC? Voilà bien des sujets qui m'intéressent, et j'aimerais entendre ce que vous avez à en dire, mais j'aimerais surtout connaître votre responsabilité, et le budget des CFC.

M. Zelonka: En effet, voilà bien des questions. Je vais vous répondre en premier, mais Katherine et Tom auront sans doute davantage à en dire.

Nous voudrions surtout souligner que la question des CFC se pose à toute la société et que Du Pont, qui en fait partie, veut faire ce qu'il faut. Nous attendons de la société qu'elle nous dise quand nous devons arrêter la production des CFC. Le gouvernement représente la société et est donc l'organisme à même d'établir l'équilibre entre l'utilisation des CFC pour le maintien de certains systèmes et la diminution progressive de la production de ceux-ci pour la protection de l'environnement, protection nécessaire, nous en convenons tous.

Pour ce qui est de la durée de vie, nous essayons de nous pencher sur cette question. En fin de compte, il faudra bien détruire les CFC, faute de quoi ceux-ci s'évaporeront. Il va bien falloir, à notre avis, que s'établisse une sorte d'entente négociée entre utilisateurs, producteurs et gouvernement, parce que là encore la question concerne la société tout entière.

Du Pont a commencé un programme de récupération: du matériel nous a été renvoyé que nous avons détruit. Nous collaborons avec tous les principaux fabricants. C'est ainsi que les produits HFC Du Pont seront introduits, cette année, dans le modèle 1993 de Chrysler ainsi que de GM. Il y a un mois environ Ford d'Atlanta, dans l'Etat de Georgie, a sorti sa première Taurus utilisant le HFC-134A. Il y a donc une évolution.

La question qui se pose, c'est de savoir comment nous pourrions collaborer pour hâter la transition et régler cette question une fois pour toutes.

M. Symonds: Je voudrais appuyer ce qu'a dit Ron: nous avons un programme de récupération et nous sommes persuadés de la nécessité de conserver ces produits. Nous avons créé un nouvel emballage et nous accélérons l'introduction des nouveaux produits sur le marché.