

*Santé et environnement*

Proportionnellement à la population, le cancer dans cette région est beaucoup plus fréquent qu'ailleurs. On peut facilement s'en rendre compte en visitant l'Hôpital général de Toronto et en s'informant auprès des patients du lieu de leur domicile. Beaucoup d'entre eux vont vous répondre qu'ils viennent d'une région située à une centaine de milles du bassin de Sudbury. Cela doit être à cause de l'environnement à cet endroit, car ces gens ne sont évidemment pas différents des autres.

Je voudrais revenir sur la question de la thalidomide et sur quelques-uns des autres problèmes qui ont suscité chez nous une vive réaction. Nous réagissons d'ordinaire devant des renseignements fournis par d'autres personnes. En examinant les contaminants, je me demande si le ministre a songé aux cyclamates. Je m'intéresse aux régimes, car je devrais en suivre un constamment. Je me souviens du temps où les boissons gazeuses contenaient des cyclamates. Elles étaient très buvables. Depuis qu'elles contiennent des succédanés, elles sont très amères. Elles ne sont pas appétissantes. Je me demande si on a cherché à savoir si les cyclamates étaient vraiment dangereux.

La peur des cyclamates survint peu après l'affaire de la thalidomide. Les cyclamates furent immédiatement supprimés du marché. Je ne sais pas si des recherches furent réellement effectuées à cet égard. Nous faisons beaucoup de choses uniquement par réaction. Le bill dont nous sommes saisis présente ce caractère.

Nous demandons aux manufacturiers de nous dire ce qu'ils vont faire pour mettre au point un nouveau produit. Nous leur demandons de nous communiquer les résultats de ce nouveau produit lancé sur le marché, quelles possibilités ils prévoient pour le produit et quels contaminants ce dernier peut produire que nous ne connaissions pas encore. Puisque les universités effectuent des recherches pour nous apprendre de quelle façon mettre au point de nouvelles substances et le reste, elles pourraient tout aussi bien dire au gouvernement et aux organismes de surveillance quels contaminants ces nouvelles substances sont susceptibles de produire.

J'avais commencé à dire que ces derniers temps, nos établissements d'enseignement—je suppose qu'il s'agit des universités—nous disent que nous détruisons une des protections essentielles de ce monde avec les avions supersoniques et les aérosols. Si c'est vrai, le gouvernement devrait nous le dire. Ce n'est pas aux écoles de nous l'apprendre.

Il semble bizarre qu'avec un aérosol de désodorisant, nous puissions détruire une couche d'ozone se trouvant dans la stratosphère depuis des millions et des millions d'années. Comment est-ce possible, rien qu'avec un peu de gaz inertes; c'est difficile à comprendre. Si c'est vrai, on devrait nous le dire. Nous devrions cesser d'utiliser des substances comme le freon, que l'on trouve dans les aérosols. Ce serait peut-être peu pratique, mais on pourrait utiliser du CO<sub>2</sub>. Il produit le même effet mais l'ensemble est beaucoup plus lourd, car le CO<sub>2</sub> sous haute pression doit se trouver dans un contenant très robuste. Cela ne serait pas tout à fait aussi pratique que de voyager avec un petit aérosol de désodorisant.

● (1550)

Si vraiment nous détruisons la couche d'ozone, il faudrait nous le dire. C'est le gouvernement fédéral et non les universités et les écoles qui devrait nous l'apprendre. Pour ma part, à titre de député, c'est le ministre qui devrait me le dire. Mais non, je l'apprends des étudiants de ma circonscription qui craignent que je ne m'occupe pas de

[M. Peters.]

prévenir la destruction de notre planète, les privant ainsi d'une vie agréable et productive.

Il y a quelques années, on beaucoup parlé de la jeune personne qui avait mis au point au Canada une pile employant du sucre plutôt que de l'acide. Il s'agissait, j'imagine, d'une cellule d'hydrate de carbone. A l'époque, on la considérait tout à fait révolutionnaire—une cellule qui permettrait à l'organisme humain de fonctionner par ses propres ressources en sucre, mettant ainsi la pile en mesure d'actionner les stimulateurs cardiaques. On avait également prétendu que la pile pourrait beaucoup aider à prévenir la pollution.

Un des meilleurs moyens de diminuer la pollution causée par les véhicules de transport consisterait à se servir de voitures actionnées à l'électricité. Celles-ci assureraient manifestement un meilleur service si elles étaient munies d'une puissante pile à base de sucre. S'il en est ainsi, pourquoi le ministre chargé des sciences n'a-t-il pas publié de renseignements à ce sujet? Est-ce vrai qu'il a permis aux sociétés pétrolières d'acheter cette invention plutôt que d'affecter des fonds à la mise au point d'un dispositif qui aurait pu éliminer une bonne partie de la pollution actuelle.

On devrait étudier beaucoup plus sérieusement toute cette question de pollution par les véhicules à moteur. Aujourd'hui, on parle de systèmes d'échappement catalyseurs pour contrôler la fuite de gaz pollués dans l'atmosphère. Ces systèmes ne sont efficaces qu'à 50 p. 100; pourtant, les fabricants d'automobiles continuent de produire des moteurs à 450CV qui manifestement empoisonnent l'air quatre ou cinq fois plus qu'ils ne le devraient.

Monsieur l'Orateur, je suis à peu près sûr qu'il y a quelques années vous aviez une voiture montée d'un moteur de 65CV qui pouvait faire du 125 milles à l'heure. Mais vous deviez sans doute changer de vitesses manuellement. Pareille voiture ne brûlait sûrement pas autant d'essence que la 450CV d'aujourd'hui, peu importe son système d'échappement. Si nous prenions le problème de la pollution vraiment au sérieux, nous consacrerions beaucoup plus d'attention à la pollution par les véhicules moteurs, et au coût élevé de l'équipement des grosses voitures coûteuses. Au fond, ce que nous devrions faire, c'est de mettre au point une 25 CV au train d'engrenages capable de répondre aux besoins du chauffeur raisonnable. Que le diable emporte la pollution provenant de l'arrière, elle ne compte que pour 5 ou 10 p. 100 de la pollution produite par les grosses voitures, de toute manière.

Ce que les fabricants d'automobiles ne nous disent pas, c'est qu'ils dépensent, certes, \$200 pour installer des dispositifs de contrôle d'émission des gaz, mais que ces dispositifs ne sont pas vraiment efficaces. Ils se gardent bien de le dire, parce que si tout le monde décidait que l'utilisation de petites cylindrées serait un bon moyen de réduire la pollution, ce serait sans doute les Japonais qui en produiraient le plus, vu qu'il faut beaucoup de temps...

**Mme Sauvé:** Que feriez-vous dans le cas où on utiliserait souvent une petite voiture, alors qu'on utiliserait une grosse voiture seulement une fois par mois.

**M. Peters:** Je conviens que cela constitue un problème—nous en sommes maintenant à posséder une voiture de luxe que nous utilisons assez rarement et nous voyageons la plupart du temps en Volkswagen. En fait, certains d'entre nous se sont même débarrassés de leur grosse voiture pour ne conduire qu'une Volkswagen. Il semble que lorsque les problèmes surgissent, seuls les fabricants de voitures sont en mesure de nous dire quels genres