

MOTION D'AJOURNEMENT

Une motion d'ajournement de la Chambre, aux termes de l'article 40 du Règlement, est censée avoir été présentée.

LES EFFETS DE CERTAINES MARQUES DE PÂTE DENTIFRICE SUR L'ÉMAIL DENTAIRE

M. Heath Macquarrie (Hillsborough): Monsieur l'Orateur, que nous ayons tous ou non les mains propres et le cœur pur, les Canadiens essaient de se brosser souvent les dents, et lorsque j'ai posé une question l'autre jour au sujet des propriétés abrasives du dentifrice dont se servent les Canadiens, je n'étais ni facétieux, ni verbeux. Il est primordial, si l'on considère les dangers inhérents au dentifrice qu'on a remarqués dans certaines régions des États-Unis, que le Canada sache exactement quels dangers les dentifrices qu'utilisent des millions de Canadiens présentent. J'ai devant moi des articles disant que trois organismes américains différends ont scruté le problème, à savoir la National Academy of Sciences, la U.S. Food and Drug Administration, et l'American Dental Association. Les résultats des expertises effectuées par ces organismes prestigieux sont des plus inquiétants. Un bon nombre des dentifrices bien connus qui accaparent le marché et sont vendus pas millions de tubes et autres contenants, renferment des ingrédients qui nuisent à la santé dentaire de ceux qui en font usage. Un bulletin d'information nous apprend que dans une marque de dentifrice il se trouve en abondance une matière abrasive qui s'attaque à l'émail dentaire et contribue ainsi à hâter la carie. Un autre signale que sur 11 dentifrices dont les fabricants prétendent qu'ils empêchent ou retardent la carie dentaire, deux seulement ont le droit d'affirmer une telle chose et, dans le cas d'un autre, on a des doutes. D'après les études, les autres ne possèdent aucune de ces vertus si efficaces à ce point de vue particulier.

Si les États-Unis ont décidé de s'attaquer aussi vigoureusement à cette très sérieuse question, je dirai que la bouche des Canadiens est importante elle aussi et je prierais instamment le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. Munro) et son ministère de rassurer les Canadiens, de leur donner des conseils et des avis, et, si certains fabricants s'emploient à faire de la publicité mensongère qui leur rapporte des millions de dollars, il faudrait y voir sans tarder.

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, au nom du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, et pour répondre à la question de l'honorable député au sujet d'une étude récente de l'American Dental Association concernant les propriétés abrasives de certaines marques de pâtes dentifrices, je tiens à informer la Chambre que le gouvernement fédéral n'a jusqu'à présent entrepris aucune étude analogue; toutefois, les études actuellement en cours dans ce domaine portent sur l'emploi d'additifs chimiques, l'efficacité et l'innocuité des marques courantes de dentifrice. Nous examinons actuellement le rapport de l'American Dental Association et procédons à une enquête auprès des écoles canadiennes de médecine dentaire afin de déterminer les mesures appropriées qui pourraient éventuellement être prises. Lorsque cette enquête sera terminée, le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ne manquera pas d'en informer le député.

• (10.10 p.m.)

LES TRANSPORTS AÉRIENS—CONSULTATIONS AVEC LES CONSTRUCTEURS D'APPAREILS DC-8 AU SUJET DES AÉROFREINS—LE BANG SUPERSONIQUE

M. Randolph Harding (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, le 4 décembre 1970, j'ai posé la question suivante à la Chambre des communes:

Le gouvernement a-t-il une politique définie en ce qui concerne le bang supersonique et son effet sur les collectivités canadiennes en général? Dans la négative, quels relevés ont été faits ou sont à l'état de projet par le ministère des Transports?

Vous avez proposé, monsieur l'Orateur, de soulever la question au moment de l'ajournement.

Il est évident que le gouvernement ne peut pas retarder plus longtemps sa décision sur cette importante question. Plusieurs pays construisent et mettent en vente des avions de transport supersoniques. La Grande-Bretagne et la France ont collaboré à la construction du Concorde dont on a déjà fait les vols d'essai. La Russie a aussi créé et mis à l'épreuve son TU-144. Les États-Unis fabriquent un modèle de transport supersonique dont on pourrait faire l'essai en 1972.

Il est clair que les connaissances technologiques nécessaires pour fabriquer et piloter ces avions sont maintenant à la disposition des pays du monde entier. Comme d'habitude, trop peu de recherches ont été effectuées sur les effets que ces appareils peuvent avoir sur le territoire qu'ils survolent. Ces renseignements sont indispensables avant que des décisions judicieuses ne puissent être prises au sujet des avions de transport supersoniques.

Déjà les lignes aériennes font diverses options pour l'achat d'avions de transport supersoniques. Ces options ne sont pas des commandes fermes, mais elles offrent un rang de livraison auquel les diverses sociétés peuvent renoncer en ne subissant qu'une perte légère. Toutefois, cela montre que les compagnies sont fort intéressées et chercheront à incorporer les avions de transport supersoniques dans leur flotte aérienne.

Le problème du bruit et des dégâts est probablement le principal obstacle aux vols supersoniques. Le Canada a jusqu'ici très peu étudié ce problème. Aux États-Unis, il y a de plus en plus d'opposition aux vols supersoniques dans le ciel américain. Récemment, par un vote de 52 à 41, le Sénat américain a rejeté une proposition de subvention de 290 millions de dollars pour la construction d'un prototype supersonique américain. Un bill a été présenté au Sénat pour interdire le vol d'avions de transport supersoniques au-dessus du territoire des États-Unis.

Le rejet de cette subvention de 290 millions par le Sénat américain était fondé sur les perturbations et les dommages que le bang supersonique est susceptible de causer à l'environnement. A de hautes altitudes, il pourrait décrire une trajectoire de bang supersonique de 60 milles de largeur. On n'a pas encore évalué l'effet que ce bang ressemblant au tonnerre, fort, soudain et fréquent, pourrait avoir sur les personnes et les animaux.

Il y a aussi des facteurs économiques en jeu. Les sociétés comme les individus s'intéressent à l'incidence de ces avions supersoniques sur les coûts du transport. Il semble qu'il en résulterait une hausse marquée. Il y a aussi le sérieux problème de la pollution. Jusqu'ici, des épreuves ont indiqué que la pollution sera beaucoup plus grave aux aéroports et dans la haute atmosphère. Il est évident qu'au cours des trois ou quatre prochaines