

• (2.10 p.m.)

Que la Chambre recommande au gouvernement, comme la grande majorité des cultivateurs de l'Ouest ont rejeté le programme LIFT, recommande de modifier ses propositions et de présenter des programmes nouveaux et acceptables pour répondre aux besoins pressants et faire remédier à la situation désespérée de l'agriculture dans l'Ouest.

M. l'Orateur: Les députés ont entendu la motion que le député de Vegreville a proposée en vertu de l'article 43 du Règlement. Cette motion exige le consentement unanime de la Chambre. La Chambre est-elle d'accord?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. l'Orateur: Comme il n'y a pas unanimité, la motion ne peut être acceptée.

Le très hon. M. Diefenbaker: Cela montre le peu de cas que l'on fait des cultivateurs de l'Ouest.

QUESTIONS AU FEUILLETON

(Les questions auxquelles une réponse verbale est donnée sont marquées d'un astérisque.)

LES AVIONS À RÉACTION GÉANTS ET LA POLLUTION, LA SANTÉ ET LE TEMPS

Question n° 462—**Mme MacInnis:**

En ce qui concerne les futurs avions à réaction géants, quelles études ont été faites ou sont en cours touchant les points suivants: a) le supplément de pollution de l'air dont ils seront la cause et ses effets sur les personnes qui habitent dans le voisinage des aéroports, b) les dangers que leur vol représentera pour l'ouïe et le système nerveux, c) leurs effets sur la nébulosité et le temps en général?

M. Yves Forest (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): a) Le gouvernement fédéral n'a effectué ou n'effectue actuellement aucune étude particulière sur l'augmentation de la pollution de l'air provoquée par les avions à réaction géants et ses effets sur les personnes qui vivent dans le voisinage des aéroports.

Le ministre des Transports a fait savoir qu'il est peu probable qu'il y ait augmentation de la pollution due aux avions à réaction géants en raison du petit nombre de ceux-ci, à moins que le nombre de voyageurs n'augmente considérablement. De plus, de nouvelles chambres de postcombustion pour les moteurs à réaction, qui réduiront la pollution visible due aux gaz d'échappement, viennent d'être l'objet, de la part de l'Administration fédérale de l'aviation américaine, d'une attestation de sécurité.

Dans un rapport sur l'étude de la qualité de l'air, dans le voisinage de l'aéroport inter-

[M. Mazankowski.]

national de Toronto, les constatations faites ne mettent nullement en cause l'activité aérienne pendant la période de novembre 1968 à novembre 1969 et ne la considèrent pas comme la cause principale de la pollution au niveau du sol, que ce soit à Etobicoke ou dans le comté de Peel.

Les effets d'une telle pollution sur la santé des gens vivant dans le voisinage des aéroports, estime-t-on, seraient les mêmes que ceux que provoque la pollution due aux véhicules automobiles et aux centrales thermiques qui émettent essentiellement les mêmes éléments polluants.

b) Aucune étude spéciale n'a été entreprise ou n'est actuellement effectuée par le gouvernement fédéral en ce qui concerne les dangers que pourrait représenter, pour l'appareil auditif et le système nerveux, l'utilisation de futurs avions à réaction géants. Le ministère des Transports fait actuellement des contrôles sur l'intensité des bruits aux aéroports de Montréal et de Toronto.

Les constructeurs, les compagnies d'aviation et les fonctionnaires fédéraux de l'aviation estiment que les avions à réaction géants, comme le Boeing 747, ne feront pas plus de bruit que les appareils à réaction ordinaires, comme le DC8, le Boeing 707, etc.

A cela, on peut ajouter, à titre de renseignement, qu'à la réunion spéciale de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur le bruit des avions au voisinage des aéroports, réunion tenue à Montréal du 25 novembre au 17 décembre 1969, on en est arrivé à la conclusion qu'une étude de ce problème serait extrêmement complexe, coûteuse et exigerait beaucoup de temps. Conséquemment, la proportion suivante a été mise au point:

«Propositions 2/1—Recherche sur les effets, sur la santé de l'homme, de l'exposition au bruit des avions dans le voisinage des aéroports. a) Qu'il soit reconnu qu'on n'a pas encore prouvé le danger, pour l'appareil auditif de l'équilibre nerveux, de l'exposition au bruit des avions dans le voisinage des aéroports et que, si une telle preuve pouvait être apportée, il est probable qu'elle serait le résultat d'études à long terme, lesquelles, à la connaissance de l'assemblée, n'ont pas encore été menées à bien; et, par conséquent, b) qu'un certain nombre d'états et d'organismes internationaux, y compris l'Organisation mondiale de la santé, soient chargés de poursuivre activement et de collaborer à des recherches médicales et psychologiques sur les effets que peut avoir sur l'homme une longue exposition au bruit comme cela se produit au voisinage des aéroports.»

c) Le ministère des Transports croit savoir que le supplément de produits de combustion des avions à réaction géants sera assez minime. On n'a donc mené aucune étude sur