

Je voudrais notamment attirer l'attention des députés sur l'étude intéressante de M. Barry Comoner, qui est un expert reconnu en matière d'environnement, si je ne m'abuse. D'après le numéro de la revue *New Yorker*, paru il y a deux mois environ, il a dit qu'en sa qualité de défenseur de l'environnement, une de ses grosses déceptions personnelles, c'est que depuis une dizaine d'années, les problèmes environnementaux font davantage l'objet de lobbying que d'une croisade, qu'il s'agit tout simplement d'une politique publique comme une autre. Nous avons perdu en quelque sorte le sens de la révolte et de l'indignation. Je me souviens d'avoir entendu Rachel Carson parler du Silent Spring lorsque j'étais étudiant. C'est alors que nous avons découvert que notre nature, notre écologie était empoisonnée.

● (1320)

Le problème vient de ce que nous avons commencé par nous attaquer aux symptômes et non aux causes. Ce problème est dû principalement à l'organisation de notre économie. La pollution de l'environnement n'est en grande partie pas causée par une bande secrète de délinquants qui déversent du pétrole dans l'eau ou rejettent volontairement des polluants dans l'atmosphère. Elle est causée plus souvent par les personnes que nous respectons le plus, celles qui produisent nos biens et services, ainsi que les consommateurs eux-mêmes. Étant donné l'importance que nous accordons aux considérations économiques, nous avons évité et éludé les problèmes écologiques.

On a signalé que des produits parfaitement bons qui étaient fabriqués auparavant à partir de sources naturelles sont désormais remplacés par des sources artificielles qui font appel à beaucoup plus de produits pétrochimiques, ce qui a créé une génération de l'ordre de 40 000 ou 50 000 nouvelles formes de produits chimiques au cours de la dernière décennie. Ces produits visent tous à faire en sorte que nous ne transportions plus notre épicerie dans des sacs à papier mais, au contraire, dans des sacs en plastique très modernes qui coûtent peut-être moins cher. Mais si nous tenons compte du gaspillage de notre écologie et des dégâts subis par notre corps, on ne peut pas en calculer le coût.

Nous n'avons ni le courage ni le bon sens de nous attaquer vraiment à ce problème. Nous chipotons, mais sans jamais aller au fond des choses. Nous définissons les problèmes environnementaux en disant: «Prenons quelques mesures. Trouvons une sorte de solution soporifique. Prévoyons quelques sanctions et amendes légères», au lieu de dire que la fabrication de certains produits devrait être interdite et qu'il faudrait tout simplement s'en débarrasser.

Nous ne pouvons tout simplement pas nous permettre, comme l'ont signalé certains pays occidentaux, d'utiliser du DDT. C'est un poison. Il s'infiltré dans la chaîne alimentaire et se retrouve finalement dans les oiseaux, les personnes, le poisson et tout le reste. La seule solution valable est de s'en débarrasser. Il ne suffit pas de dire à un fabricant: «Si on vous découvre en train de l'utiliser, on vous imposera une amende de 5 000 \$, si nous réussissons à vous traîner devant les tribunaux». Comme nous l'avons signalé, seulement 18 procès environ ont été intentés ces dernières années. On peut difficilement dire que cela sème la crainte et l'énervement chez les pollueurs.

Protection de l'environnement—Loi

Le fait est que si nous voulons finir par nous attaquer aux problèmes écologiques en Amérique du Nord, sans parler des autres régions du monde, nous devons nous poser quelques difficiles questions sur le plan économique. Par exemple, si nous voulons ou non continuer à fabriquer ces produits.

Quand j'étais ministre des Transports, les gens de la région de Toronto, pour ne pas parler de ceux des autres régions urbaines, ont exercé des pressions avec beaucoup de tenacité au sujet du transport des marchandises dangereuses. Voici un excellent exemple de ce qu'il ne faut pas faire. Je me fais un plaisir de le proposer à la Chambre étant donné que c'est de l'histoire ancienne et que mon propre gouvernement en était responsable. Nous avons constaté que le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et par camion avait atteint des proportions catastrophiques, que le nombre et le volume de wagons de chemin de fer et de camions qui traversaient nos grandes villes chaque jour augmentait de façon exponentielle et que les probabilités statistiques d'une catastrophe grave augmentaient dans les mêmes proportions. A la suite de la terrible catastrophe de Mississauga, les gouvernements ont déployé des efforts intenses pour trouver des solutions. Nous avons établi une série de règlements quant à la façon d'identifier les substances chimiques dangereuses, ce qu'il fallait faire en cas d'accident, qui avertir, les centres de détresse à consulter si l'on recevait du chlore sur la peau et qui devait être informé. Nous avons tout fait sauf interdire le transport des substances chimiques dangereuses dans les régions urbaines très peuplées.

Nous nous retrouvons avec une accumulation sans précédent de tracasseries administratives et de règlements, simplement parce que nous n'étions pas prêts à prendre des mesures radicales en disant aux fabricants de produits chimiques, aux chemins de fer et aux autres: «Nous regrettons, mais vous ne pouvez pas faire transiter ces marchandises par le centre des villes de Toronto, Winnipeg ou Halifax. Nous allons devoir construire des itinéraires ferroviaires de contournement. Nous allons devoir trouver d'autres formes de protection».

Je constate la présence du député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Keeper). Nous vivons, lui et moi, à Winnipeg où il y a une importante gare de marchandises en plein milieu de la ville. Je ne voudrais pas faire peur aux gens en disant combien de substances dangereuses traversent ce secteur chaque jour mettant en danger la vie des personnes qui résident dans le voisinage. Je dirai simplement que le député et moi-même nous sommes battus au cours des années pour faire enlever cette gare. Je peux vous dire qui s'est opposé à nos efforts. Les intérêts économiques tout puissants du pays ont déclaré: «Nous ne sommes pas disposés à le faire». Et pourquoi? Parce que cela coûterait 115 millions de dollars à une certaine compagnie de chemins de fer. Comme il n'y en a que deux, vous pouvez faire votre choix. La même chose est vraie à Calgary où l'on a échappé de justesse à un accident très grave. A peu près toutes les villes canadiennes ont été la scène d'incidents analogues. Pourtant, nous ne sommes pas prêts à nous attaquer au principal problème et à imposer un embargo sur la prolifération des substances artificielles et extrêmement toxiques, ou du moins à protéger de quelque façon les gens et le milieu contre leurs effets. Nous sommes donc saisis du projet de loi C-74, intitulé la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Celui-ci propose