



Assemblée nationale

# journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Deuxième session — 31<sup>e</sup> Législature

Commission permanente des richesses naturelles  
et des terres et forêts

Etude de la situation énergétique du Québec (2)

Le 9 février 1977—No 2

Président: M. Clément Richard

## Table des matières

|                                                       |      |
|-------------------------------------------------------|------|
| Présentation de mémoires                              |      |
| Club Automobile du Québec                             | B-57 |
| S. Albert et Cie Limitée                              | B-64 |
| M. Pierre Le Chapellier                               | B-68 |
| Aigle d'Or Canada Limitée                             | B-76 |
| Elf Hydrocarbures du Québec Limitée                   | B-88 |
| UTEC-Canada                                           | B-92 |
| Comité de protection de l'environnement de Lotbinière | B-96 |

## Participants

M. Patrice Laplante, président

M. Guy Joron  
M. Raymond Garneau  
M. Alain Marcoux  
M. Bertrand Goulet  
M. Jean-Guy Mercier  
M. Jean-Guy Larivière  
M. John Ciaccia  
M. Gilles Grégoire  
M. Yvon Brochu  
M. Claude Forget  
M. Jacques Brassard

\*M. Jean-Claude Dufresne, Club Automobile du Québec  
\*Mme Monique Tardif, idem  
\*M. John Grierson, idem  
\*M. Marcel Laliberté, idem  
\*M. Samuel Aboud, S. Albert et Cie Limitée  
\*M. Azarias Servart, idem  
\*M. Pierre Le Chapellier, professeur  
\*M. Hector Deschennes, Aigle d'Or Canada Limitée  
\*M. Yves LeGouar, Elf Hydrocarbures du Québec Limitée et UTEC-Canada  
\*M. Jean-C. Delaporte, UTEC-Canada  
\*M. Roger Lemay, Comité de protection de l'environnement de Lotbinière  
\*M. Serge Payette, idem  
\*M. Jean-Louis Coquereau, idem  
\*M. Serge Ouellet, idem

Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

*L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances*

*Adresse: Service des Documents Parlementaires*

*Assemblée nationale*

*Hôtel du Gouvernement, Québec.*

*G1A 1A7*

*Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762*

Le mercredi 9 février 1977

(Quatorze heures sept minutes)

### Etude de la situation énergétique du Québec

**Le Président (M. Laplante):** A l'ordre, messieurs!

La commission permanente des richesses naturelles et des terres et forêts se réunit aujourd'hui pour étudier la politique d'énergie du Québec.

Je vais faire appel aux organismes qui doivent être présents cet après-midi et ce soir. Merci.

Les membres de la commission, aujourd'hui, sont: M. Baril (Arthabaska), M. Bérubé (Matane), M. Bordeleau (Abitibi-Est), M. Brassard (Lac-Saint-Jean), M. Brochu (Richmond), M. Garneau (Jean-Talon); M. Forget (Saint-Laurent) remplace M. Giasson (Montmagny-L'Islet), M. Goulet (Bellechasse), M. Grégoire (Frontenac), M. Johnson (Anjou), absent, M. Joron (Mille-Iles), M. Landry (Fabre), M. Larivière (Pontiac-Témiscamingue), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Marcoux (Rimouski), M. Mercier (Berthier); M. Ciaccia (Mont-Royal) remplace M. O'Gallagher (Robert Baldwin).

### Présentation de mémoires

#### Club Automobile du Québec

**Le Président:** Est-ce que le Club Automobile du Québec est présent? Albert et Cie Ltée? Merci. Aigle d'Or du Canada Ltée? Merci. Le Chapelier, Pierre? ELF Hydrocarbures du Québec Ltée, pour ce soir. Le Comité de protection de l'environnement de Lotbinière.

Le premier organisme à entendre est le Club Automobile du Québec. Vous avez environ quarante-cinq minutes pour votre exposé et les questions.

**M. Dufresne (Jean-Claude):** Alors, M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, juste un mot pour vous dire que le Club Automobile du Québec est un organisme sans but lucratif qui comprend 70 000 membres, et nous parlons aussi pour le Towing Club de Montréal qui est notre contrepartie dans l'île de Montréal et qui, lui, a 42 000 membres.

Cependant, nous n'avons pas consulté nos membres et notre position, aujourd'hui, n'en n'est pas une de défense à outrance de l'automobile, mais c'est plutôt une position assez rationnelle, compte tenu des problèmes de l'énergie et du fait que la prolifération des voitures ne pourra pas se faire continuellement sans restriction.

C'est donc non pas à titre d'experts que nous sommes ici, mais plutôt à titre de personnes impliquées dans les problèmes d'automobiles puisque la raison d'être de notre organisme est de rendre service à l'automobiliste, de lui offrir des

services. Je voudrais vous présenter notre délégation. A ma gauche, M. Marcel Laliberté, qui est vice-président du club et qui est en même temps et à temps plein directeur du service de circulation de la ville de Québec. A ma droite, Mme Monique Tardif, qui est directrice de notre service de protection du consommateur automobiliste dont l'une des raisons d'être est de protéger nos membres contre d'autres organismes de protection du consommateur. Enfin, M. John Grierson, à sa droite, qui est un ingénieur en transports pour l'Association canadienne des automobilistes dont nous sommes l'un des membres constituants. J'invite Mme Tardif à vous faire part des vues du club.

**Mme Tardif (Monique):** Dans cette ère de communications dans laquelle nous vivons, l'automobile a pris une place de plus en plus importante dans l'ensemble des moyens de transport. Sa popularité est d'ailleurs un état de fait constaté par les plus récentes statistiques annuelles du gouvernement provincial puisque, en 1975, près de 3,5 millions de véhicules ont été immatriculés au Québec. De ce nombre, près des deux tiers étaient utilisés par des particuliers comme véhicules de promenade. Un Québécois sur trois et un adulte sur deux posséderait donc sa propre voiture.

L'importance de l'utilisation de l'automobile par les voyageurs découle en grande partie de la souplesse qu'elle offre dans son emploi puisqu'elle permet, entre autres choses, à son utilisateur de choisir ses points précis de départ et d'arrivée et qu'elle l'avantage d'une flexibilité d'horaire totale.

Le Québécois moyen possède donc une voiture et il n'accepterait de s'en priver que devant de grands impératifs économiques. Nécessité fait loi. Cependant, une solution aussi draconienne ne sera sans doute jamais nécessaire pour peu qu'il soit possible d'évaluer à moyen et à long terme les rigueurs des conditions du marché du pétrole pour le Québec et que l'on puisse planifier en conséquence.

Jusqu'à présent, les rapports sont demeurés contradictoires en ce qui a trait aux réserves mondiales de pétrole. Les projections les plus alarmistes égalent en nombre les perspectives optimistes. Quelle sera la quantité de pétrole disponible dans 10, 30 ans et à quel prix? Une réponse, même approximative, à ces deux questions permettrait de trouver des solutions appropriées à la nature ou à l'ampleur du problème, mais, pour le moment, faute de données, il ne saurait être question d'autre chose que d'appliquer des mesures préventives. Il ne s'agit donc pas d'imposer dès maintenant des contraintes ou des restrictions, mais de proposer d'encourager vivement la lutte contre un certain gaspillage d'énergie qui ne saurait profiter à personne.

La préoccupation croissante des spécialistes de l'environnement face à la pollution automobile s'est traduite, à partir des années soixante-dix, par des modifications technologiques de plus en plus poussées dans le but de réduire les émanations toxiques. Ces changements ont fait surgir un problème tout aussi épineux, celui d'un accroissement de la consommation d'essence. Pour pallier ce nouveau handicap, le gouvernement canadien a émis certaines normes de rendement qui devront rencontrer un échéancier déterminé; 1980 sera la date finale pour parvenir à un premier objectif de 24 milles au gallon pour l'ensemble de la flotte d'une compagnie, tandis que, pour 1985, le second échelon est fixé à 33 milles au gallon.

Les retombées de ces décisions se sont déjà fait sentir au niveau de la production automobile américaine puisque General Motors vient de franchir, en septembre, la première étape de son programme de réduction de poids de ses modèles dans le but d'obtenir une diminution de la consommation d'essence. Le président de cette compagnie déclarait même que, pour l'ensemble de la flotte automobile, la consommation d'essence allait décliner progressivement pour atteindre, en 1980, un niveau inférieur à celui de 1973.

D'autre part, rappelons qu'afin d'inciter les Canadiens à acheter des véhicules plus légers, le gouvernement fédéral impose, depuis 1975, une taxe d'accise progressive sur les véhicules dont le poids dépasse certains barèmes établis. Ce fait est très peu connu des acheteurs éventuels puisque cette taxe est incluse, comme les autres taxes fédérales, dans le prix global. Déjà, dans ces normes, le gouvernement fédéral avait prévu, au dépôt du budget, au mois de mai, que la table du poids des véhicules serait décroissante en allant vers 3000 livres pour 1980. On sait qu'actuellement, ce qui s'est finalement passé, c'est qu'on est resté, pour les normes de 1977, à 4425 livres, ce qui n'est pas un gros avantage sur ce qu'on avait en 1976. Comment va-t-on faire pour atteindre des normes de consommation d'essence très faibles en 1980, je ne le sais pas si on ne passe pas d'abord par le poids des véhicules qui est le facteur important dans la consommation d'essence?

Dans le contexte actuel où les normes de fabrication relèvent entièrement du gouvernement fédéral, l'action du gouvernement québécois pourrait se situer au niveau de l'information au consommateur des coûts supplémentaires que représente le poids excédentaire de certains véhicules et le coût total de l'essence pour un parcours annuel moyen de 15 000 milles selon la moyenne de consommation de ces véhicules. Ce sont là les données les plus significatives qui pourront inciter l'acheteur à reconsidérer son choix et à acheter des voitures plus légères.

Un frein au gaspillage. L'aspect de la circulation automobile aux heures de pointe, dans les centre-ville, est un des phénomènes les plus symptomatiques de l'utilisation inconsidérée que l'on fait de ce moyen de transport. Plus de 60% des conducteurs — aux États-Unis, on parle même d'au-delà de 80% — se servent de leur automobile pour se rendre au travail.

Si le point d'arrivée est le même pour presque tous, c'est au point de départ que le problème se pose différemment. D'une part, nous avons les personnes qui demeurent dans la région plus ou moins immédiate du centre-ville, par ailleurs, nous avons celles qui proviennent de nos banlieues qui se sont multipliées au cours des dernières années, mais qui ont conservé une faible densité de population. Selon les circonstances, certaines solutions ayant une incidence sur la consommation d'essence pourraient être retenues.

Par exemple, l'horaire flexible. L'implantation de ce système aurait l'avantage immédiat de permettre la décongestion de nos artères aux heures de pointe. L'échelonnement des heures d'arrivée et de départ des travailleurs, là où la chose est possible, pourrait souvent se faire sans trop d'inconvénients. Le phénomène habituel du pare-chocs à pare-chocs et de l'étranglement de nos artères de circulation sur le coup des neuf et cinq heures pourrait être ainsi éliminé en grande partie. Plusieurs trajets de trois quarts d'heure pourraient facilement être effectués en quinze minutes si la circulation se faisait normalement, et beaucoup d'essence pourrait être économisée, si les moteurs ne tournaient pas si souvent inutilement au ralenti.

Le transport en commun. Depuis que l'automobile est devenue accessible à presque tout le monde, le transport en commun joue de plus en plus un rôle de parent pauvre. Il y a moins de 25 ans, il était normal de prendre l'autobus pour les déplacements en ville. La situation est maintenant complètement renversée. La conséquence directe de cet état de choses, c'est que l'offre s'est ajustée à la demande décroissante et que les services donnés actuellement ne pourraient satisfaire une clientèle plus exigeante. C'est au niveau de chacune des agglomérations que pourraient être trouvées des solutions qui correspondent à leurs besoins particuliers. Deux approches simultanées seraient alors à envisager, l'amélioration et l'adaptation du service du transport en commun aux besoins réels des communautés et la démotivation des citoyens à employer leur voiture pour certains de leurs déplacements.

Le transport en groupe offre un moyen terme entre l'automobile et le transport en commun. Bien que le système de "carpooling" soit, pour ainsi dire, vieux comme l'automobile elle-même, on y a porté, au cours des dernières années, un intérêt croissant et proportionnel à la montée des coûts d'utilisation d'une voiture. Il serait donc à la portée de plusieurs propriétaires de voiture de contribuer à la conservation de l'énergie, tout en divisant leurs coûts de transport.

La ville de Vancouver a mis sur pied un projet pilote de transport en groupe. Le programme qui a débuté en juin dernier demeurera en vigueur pour une période d'un an et pourrait être prolongé, si l'expérience est satisfaisante. Il sera sans doute intéressant pour le gouvernement du Québec de suivre l'évolution de ce dossier, et d'étudier la possibilité de l'adapter à notre situation en collaboration avec certaines municipalités.

Pour sa part, notre organisme a déjà entamé des discussions à ce sujet avec le directeur du

service de la circulation de la ville de Québec. Le "taxi collectif" et le système "park and ride", parcs-autos de dissuasion se raccordant à un moyen de transport en commun, sont d'autres programmes qui pourraient être envisagés.

La limitation de vitesse. C'est un fait reconnu que la consommation d'essence augmente en fonction de la vitesse. Pour la plupart des autos, la consommation d'essence est à son minimum aux alentours de 40 milles à l'heure ou moins. Rares sont les exceptions. Au-dessus de 50 milles à l'heure, la consommation d'essence s'accroît rapidement. Des études récentes ont révélé que la consommation d'essence est de 30% plus élevée à 70 milles à l'heure qu'à 50 milles à l'heure. Pour certains modèles, cette différence dépasse même 50%. Si tous les automobilistes conduisaient à 55 milles à l'heure ou moins, on économiserait environ 3% de la consommation globale de l'énergie requise pour toute l'industrie automobile.

Sur le rapport vitesse consommation d'essence, un tableau a été préparé par le gouvernement américain qui donne la consommation d'essence pour les véhicules d'un poids donné, à une vitesse donnée. On considère que de 30 à 40 milles à l'heure, c'est le point zéro. Si on regarde l'augmentation moyenne — ce n'est pas réellement une moyenne, c'est l'ensemble des véhicules qui ont été utilisés — cela donne 31,26 d'augmentation comparativement au point zéro qui se situe entre 30 milles et 40 milles à l'heure. Ce problème de consommation d'essence a un rapport avec la vitesse. C'est probablement pourquoi c'est un facteur important, parce qu'un petit véhicule, à 70 milles à l'heure, même si sa consommation d'essence augmente de 50%, ne consommera pas autant d'essence que le véhicule de 5000 livres qui va également à 70 milles à l'heure, même si la courbe du véhicule de 5000 livres est beaucoup moins diversifiée.

Une modification au Code de la route. Il pourrait y en avoir d'autres, il s'agit de les trouver. La majorité des Etats américains et des provinces canadiennes ont apporté des modifications à leur Code de la route afin de permettre le virage à droite aux feux rouges. Une étude évalue que dans le seul Etat de la Virginie près de trois millions de gallons d'essence pourront être ainsi économisés annuellement.

Des feux de circulation synchronisés. Ce n'est pas sans raison que l'on obtient, lors des tests de consommation d'essence, un rendement nettement inférieur pour la circulation en ville puisqu'elle se caractérise par des "stop and go" incessants. Ces arrêts et départs répétés pourraient être diminués simplement par la synchronisation des signaux lumineux.

Nous n'avons certes jamais été économes en matière d'énergie. On nous a tellement répété que notre pays était doté de ressources inépuisables que nous le croyons mordicus.

Pourtant notre utilisation per capita se classe au deuxième rang dans le monde entier. Chaque Canadien consomme par année l'équivalent de 55 barils de pétrole. Au cours d'une seule décennie, à

savoir de 1961 à 1971, notre consommation d'énergie s'est accrue d'environ 50%. A ce rythme, la demande d'énergie doublera tous les dix ans.

Notre soif insatiable d'énergie trahit notre désir de maintenir ce que nous considérons être un minimum quant à la qualité de la vie, alors qu'une grande proportion de nos ressources énergétiques se perd inutilement. Pareille situation ne saurait durer longtemps. La première condition qui s'impose est de connaître nos ressources énergétiques, nos besoins et nos possibilités. Comme les automobiles sont responsables d'environ 15% de la consommation totale d'énergie et que les automobilistes peuvent décider du nombre de milles qu'ils parcourront et du type de voiture qu'ils achèteront, l'utilisation rationnelle de l'essence pourrait devenir pour nous un objectif tout naturel.

D'ailleurs, l'Association canadienne des automobilistes, dont le Club Automobile du Québec fait partie, a publié, de concert avec l'Office de conservation de l'énergie du gouvernement du Canada, des dépliants éducatifs pour inciter les automobilistes à participer à une campagne de conservation de l'énergie.

Si le ministère des Richesses naturelles jugeait qu'il est à propos maintenant de demander la collaboration de tous les Québécois dans le domaine de la conservation de l'énergie, nous serions heureux de lui apporter tout notre appui.

**Le Président (M. Laplante):** Je vous remercie, madame, pour votre mémoire. M. le ministre.

**M. Joron:** Je pense que vous avez fort bien fait le tour de la question. Comme vous le signalez, il y a un pourcentage extraordinaire, 15% de l'énergie totale qui est dépensée, qui relève des automobilistes eux-mêmes. Le secteur des transports au sens large couvre pas loin de 30% de tous nos besoins énergétiques. C'est presque tout cela mis ensemble, la moitié du pétrole qu'on consomme chaque année, alors, c'est sûr qu'aucun programme de conservation ou d'économie d'énergie ne pourrait fonctionner sans qu'on commence par le principal, et c'est là le principal.

Vous avez plusieurs suggestions qui sont intéressantes dans tout cela. Je pense qu'il est utile de signaler peut-être au départ, de rappeler, pour montrer à quel point cela peut avoir une incidence sur la consommation globale d'énergie, que, en Suède par exemple, je mentionnais, hier que la consommation d'énergie par habitant était presque la moitié moindre que celle du Québec.

Entre autres, pour ce qui est des véhicules, la moyenne de milles au gallon des véhicules suédois est de l'ordre de 24, alors que c'est encore 13,5 en Amérique du Nord. On voit qu'il y a une marge extraordinaire de jeu qui pourrait nous permettre de faire des grands pas en avant.

J'aurais, entre autres, deux questions plus précises à vous poser, je vous les donne toutes les deux. D'une part, en ce qui concerne le transport en commun, vous avez parlé d'un programme de démotivation des automobilistes à utiliser leur vé-

hicule pour se rendre à leur travail. Je voudrais vous demander d'élaborer un peu là-dessus. Quels sont les points principaux qui pourraient servir à ce programme et comment le gouvernement pourrait-il collaborer avec, entre autres, le Club Automobile du Québec pour mettre sur pied un tel programme?

D'autre part, vous faites allusion à la taxe d'accise fédérale relative au poids excédentaire. Dans les pouvoirs actuels du gouvernement québécois, il y a moyen d'aller beaucoup plus loin que cela. Plusieurs ont évoqué dans le passé la possibilité de fixer le coût annuel de l'immatriculation du véhicule d'une façon plus progressive selon le poids du véhicule ou la cylindrée. A cet égard, je voulais vous demander d'une part quelle importance il faut attacher au poids par rapport à la cylindrée du moteur, dans cette évaluation; d'autre part, comment verriez-vous une telle mesure? Il n'y a pas de doute qu'il y a un manufacturier automobile sur le territoire québécois, mais qui manufacture pour un marché qui n'est pas spécifiquement québécois. Finalement, l'essentiel des véhicules au Québec sont importés. On ne peut pas, nous, donner des normes aux manufacturiers et leur dire: Vous allez faire des voitures qui vont faire tant de milles au gallon. Les pays producteurs d'automobiles peuvent faire cela. Nous, on ne peut pas.

Mais ce qu'on peut faire, c'est évidemment inciter les consommateurs à se diriger vers les plus petites voitures ou les voitures plus légères. Alors, une incitation possible et cette espèce de coût d'immatriculation décourageant, plus le véhicule est lourd. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Mme Tardif: D'accord. Alors, pour répondre à votre première question, la question de démotivation de l'automobiliste et de la motivation vers le transport en commun, une des expériences qui a été tentée dans la ville de Québec, ce sont les voies réservées aux autobus.

Dans la même mesure où on va améliorer le service en commun et où on va le rendre plus rapide, l'automobiliste pourra voir la différence entre utiliser son propre véhicule, être pris dans la circulation et voir passer les autres qui sont capables de se rendre beaucoup plus rapidement que lui. La première des motivations, c'est de lui prouver qu'il y en a d'autres qui sont capables de se rendre plus facilement où il veut se rendre et en moins de temps. C'est la seule façon parce qu'à ce moment, c'est une question de production et de rapidité et il n'y a pas d'autre moyen d'en arriver à diminuer la circulation urbaine que celui de promouvoir un meilleur service de transport en commun.

Du côté de l'immatriculation, la taxe d'accise, quand j'ai apporté ce point, c'était surtout parce que la plupart des gens qui achètent s'imaginent que, parce que la voiture est plus chère, ils en ont plus pour leur argent. Si on était capable de leur faire une répartition de ce qu'ils donnent en taxe selon la grosseur du véhicule qu'ils achètent, ils s'apercevraient qu'ils n'en ont pas plus pour leur argent et ce serait peut-être suffisant pour un début de démotivation.

Quant à l'immatriculation, on sait que, l'an dernier, on est passé à ce genre d'immatriculation. On a une immatriculation à \$0.01 la livre jusqu'à 3000 livres, \$0.02 la livre de 3000 à 4000 livres et \$0.03 en haut de 4000 livres. Alors, on a déjà cette table progressive reliée au poids du véhicule qui est établie dans la province de Québec. Je pense que le seul endroit où cela existe, c'est ici à Québec. On l'a déjà, finalement.

M. Joron: ... quand même déjà timide parce que, même ce que cela finit par coûter à enregistrer, immatriculer un véhicule de 5000 livres, même si le principe est croissant...

Mme Tardif: Cela va aller à \$60, \$70. Ce n'est pas tellement...

M. Joron: Bien, c'est cela, pour...

Mme Tardif: C'est peut-être le double; finalement, on n'y porte pas attention. Cela reste des petits montants. C'est bien sûr. Il y aurait certainement quelque chose de ce côté, mais je me demande si ce serait aussi motivant que de savoir ce que je donne au gouvernement fédéral en taxe d'accise sur le poids de mon véhicule.

Le Président (M. Laplante): Le député de Jean-Talon.

M. Garneau: Votre mémoire est fort différent de ceux qu'on a entendus jusqu'à aujourd'hui, mais il s'inscrit bien, je crois, dans la préoccupation de votre organisme.

La question que j'ai à poser est en continuité avec celle qui vient d'être posée. Est-ce que vous croyez que le mécanisme des prix, dans le domaine de l'automobile, et l'utilisation de l'automobile par rapport au transport en commun, sont des éléments suffisants pour convaincre les gens de modifier leurs habitudes de vie?

Est-ce que c'est par ce mécanisme ou, dans le fond, comme nous vivons dans une société où les citoyens sont libres de leurs faits et gestes, est-ce que ce n'est pas plutôt et presque uniquement par une éducation populaire très intense que l'on peut véritablement modifier les habitudes de vie? Vous savez, on a perdu les élections, nous, le 15 novembre, je n'ai plus de chauffeur, je prends de temps à autre l'autobus et ce n'est pas drôle; je peux vous dire cela, ce n'est pas drôle, et je me dis que ce n'est certainement pas pour des raisons de prix que je n'ai pas pris mon auto, j'avais une femme qui en avait besoin.

C'est pour cette raison que je me demande si, dans le fond, quand on parle de prix, que ce soit l'immatriculation de l'automobile, que ce soit une taxe quelconque, dans le fond, il y a de l'habitude. Peut-être le savez-vous, parce que vous êtes en contact avec les automobilistes dans cet aspect de l'utilisation de la voiture. Est-ce que ce n'est pas plutôt du côté de l'éducation populaire que l'on peut véritablement atteindre un objectif ou si le mécanisme des prix pourrait jouer?

**M. Dufresne:** Je peux peut-être dire que, sur le plan de l'éducation populaire, nous sommes très pessimistes. Nous avons l'impression aussi que ceux qui pouvaient se procurer des véhicules coûteux avant le font encore. Par contre, on voit une prolifération des petites voitures, et, en général, nous sommes très pessimistes, je pense, même sur les mesures que nous vous proposons aujourd'hui, parce qu'elles touchent simplement ce qui nous apparaît être une petite partie du problème, compte tenu des prévisions les plus pessimistes sur l'avenir du problème d'énergie.

Alors, toutes ces mesures que nous suggérons sont incitatives et dans l'espoir qu'on ne soit pas obligé d'en venir à des contraintes imposées par des lois. Je serais porté à être d'accord avec vous que le prix de la voiture n'est peut-être pas l'argument le plus frappant, tout au moins encore jusqu'ici, à cause, si vous voulez, du train de vie que l'on a et l'importance que l'on accorde à la voiture. D'après les perceptions qu'on en a, même les familles les plus pauvres ont leur voiture, et avant qu'on démystifie ce véhicule, ce moyen de transport, je pense que cela prendra tout un travail d'éducation.

Je voyais d'autres statistiques qui disaient que les voyages inter-cités se feront, dans une proportion de 94%, en auto, ce qui veut dire que l'on peut tenir pour acquis que, dans la majorité des cas, les automobilistes ignorent même par exemple, le coût d'un voyage Québec-Montréal par la Transcanadienne, qui est sûrement plus élevé qu'un transport par autobus. C'est tellement ancré dans notre civilisation et notre pays est construit autour de l'automobile.

Nous allons avoir tout un problème d'éducation si on veut les convaincre de rester à la maison pour épargner de l'énergie; aux Etats-Unis quand il y a eu la pénurie que vous connaissez, par la force des choses, les gens ont moins voyagé et le taux d'accidents a diminué lui aussi. Il y avait vraiment une contrainte qui les obligeait à courir les diverses stations pour trouver de l'essence. Tant que cela va rester des mesures incitatives et d'éducation populaire, moi, je vous avoue que je suis très pessimiste.

**M. Garneau:** Est-ce que vous avez pu constater, dans le mode de transport et l'utilisation de la voiture, une modification quelconque à la suite de l'augmentation du prix de l'essence ou si, là aussi, le prix n'a pas de signification? Cela devient-il la première priorité dans le budget, que ce soit une personne pauvre, moins pauvre, riche ou plus riche et, finalement, cela passe-t-il avant autre chose? Même si on mettait le prix de l'essence à \$1.50 le gallon, demain matin, il n'y aurait peut-être pas beaucoup de modifications dans l'usage ou le comportement des individus.

**M. Dufresne:** Moi, c'est l'impression que j'ai. Je ne sais pas si...

**Mme Tardif:** Simplement la tendance. Il y a à peu près cinq ans, on calculait, comme parcours

moyen annuel d'un véhicule, 10 000 milles et, actuellement, on est rendu à 15 000 milles. Plus cela va, plus on utilise l'automobile.

**Le Président (M. Laplante):** Le député de Rimouski.

**M. Dufresne:** ... au transport en commun. Un exemple nous a été fourni tantôt par M. Grierson. J'aimerais peut-être qu'on vous le répète. Permettriez-vous à M. Grierson de s'exprimer en anglais?

**Le Président (M. Laplante):** Oui.

**M. Grierson (John):** En anglais?

**M. Dufresne:** Ou en français.

**M. Grierson (John):** Je vais essayer en français. Prenez, par exemple, la petite Toyota. Elle peut gagner 30 milles par gallon, mais, avec trois personnes, cela donne environ 90 milles/personne par gallon. Un avion, par exemple, donne 20 milles par gallon pour chaque personne, mais les autobus donnent seulement environ de 4 milles à 6 milles/passager par gallon. Il y a des raisons qui expliquent ceci. Dans une journée, le matin, pour aller au bureau, si l'autobus est plein de passagers, il y a toujours le voyage de retour, quand l'autobus est vide. Cela donne seulement 50% de capacité, au total.

Pour cette raison, nous pensons que l'automobile est la meilleure forme de transport quand il y a plus de 1,1 à 1,3 personnes qui utilisent l'automobile maintenant. Toute la question est de changer l'activité des individus pour bien utiliser les autos. Ce n'est pas une question de technologie, c'est un problème social. Merci.

**Le Président (M. Laplante):** M. le député de Rimouski. Ce ne sera pas long. Monsieur.

**M. Marcoux:** Je voudrais d'abord vous féliciter pour l'objectivité de votre mémoire, je pense que tous les membres de la commission l'auront noté, ainsi que pour la façon dont vous défendez les intérêts des consommateurs. Cela semble davantage leur intérêt à moyen terme et à long terme que, peut-être, leur intérêt immédiat, et je pense qu'il faut l'apprécier. La question ou le thème, vous l'avez déjà abordé à la suite des questions du ministre Joron et du député de Jean-Talon, que j'aimerais vous voir préciser est à propos des contraintes. Vous écrivez, à la page 3: "Il ne s'agit donc pas d'imposer dès maintenant des contraintes ou des restrictions à la consommation, mais de proposer et d'encourager vivement la lutte contre un certain gaspillage d'énergie qui ne saurait profiter à personne". J'aimerais vous voir préciser, parmi l'ensemble des suggestions que vous faites — il en faut quand même des contraintes — quelle est la part que vous faites à l'éducation populaire, à la formation du consommateur, parce que, évidemment, c'est cela qui vous préoc-

cupe, et aux contraintes que, finalement, il va peut-être falloir imposer. Vous parlez, par exemple, d'une vitesse idéale de 50 ou 55 milles à l'heure. Jusqu'à quel point doit-on faire une contrainte, une loi ou un règlement obligatoire?

Par rapport à l'ensemble de vos suggestions, l'impression reste ambiguë dans votre rapport à savoir si on doit mettre le paquet du côté de la formation et de l'éducation des consommateurs ou s'il doit y avoir un dosage, à la fois de contraintes, d'obligations et de formation ou surtout, finalement, d'obligations de fait aux consommateurs. Votre rapport semble très souple sous ces aspects. Pourriez-vous préciser quelles sont, quand même, l'attitude que vous pensez que le gouvernement devrait adopter?

Mme Tardif: Quand on parle de contraintes ou de restrictions, on parle de rationnement tout court.

M. Marcoux: D'accord.

Mme Tardif: Il n'y en a plus et il faut rationner l'énergie. On n'est quand même pas rendu là. Alors, si on pouvait obtenir, pour revenir à l'exemple de M. Grierson, si on peut faire comprendre aux automobilistes qu'une personne dans une automobile, cela coûte trop cher, qu'il faut augmenter le ratio d'une personne par automobile. Il y a de l'éducation à faire qui est peut-être une incitation de la part des employeurs en diminuant un peu les stationnements, en augmentant les coûts de stationnement. C'est sûr que cela ne fera pas l'affaire de tout le monde, mais c'est une incitation à augmenter le nombre des personnes dans les véhicules et c'est de cette façon qu'on pourrait contribuer à la conservation d'énergie.

M. Marcoux: Et c'est davantage des mesures incitatives que des mesures obligatoires.

Mme Tardif: Cela revient à cela. Tant qu'il n'y a pas de normes bien strictes, tant qu'on ne sait pas qu'on a une véritable pénurie, il est très difficile d'arriver à une obligation...

M. Marcoux: Même pour le millage, 55 milles/heures, par exemple, est-ce que vous souhaiteriez que cela devienne obligatoire sur toutes les routes du Québec, maximum 55 milles/heure ou 50 milles/heure, disons, on pourrait discuter sur cela, ou si vous souhaitez qu'on intensifie la publicité pour faire comprendre aux automobilistes qu'à 50 milles/heure, ils économiseront?

M. Dufresne: Dans le cas des 55 milles/heure, cela existe déjà sur les routes secondaires depuis quelques mois. Par contre, sur la transcanadienne, il n'existe pas de limite, même si la route est conçue pour une vitesse de 85 milles/heure parce qu'on n'a pas de surveillance policière au Québec. C'est à peu près la seule province, le seul endroit en Amérique du Nord où on peut vraiment circuler en toute liberté. Mais là, il y a une autre implication, c'est le taux d'accidents. Comme vous savez,

nous avons le plus fort taux d'accidents. Alors, là, dans l'implication des 55 milles/heure, il n'y a pas seulement l'épargne d'énergie, il y a aussi la question de sauver des vies. Cela sous-tend qu'il devrait y avoir une présence policière au Québec qui, à toutes fins pratiques, est à peu près inexistante. Si elle l'est, c'est beaucoup plus autour des restaurants pour prendre des tasses de café, on n'a vraiment pas cette présence sur les routes qu'on sent partout ailleurs, en Amérique du Nord.

Le Président (M. Laplante): Le député de Belchasse.

M. Goulet: M. le Président, le Club Automobile, je pense, a pour principal objectif la protection et l'aide à l'automobiliste. Devant cette commission, nous parlons de l'économie de l'énergie. Cela va, dans votre rapport, c'est très bien, vous préconisez le transport en commun. Mais j'imagine que vous ne préconisez pas le transport en commun pour protéger l'automobiliste, c'est là que je vois le...

M. Dufresne: Non, en fait, le transport en commun, je pense qu'on se convainc qu'il ne serait pas normal qu'une famille qui a quatre voitures décide de partir, à quinze minutes d'avis, pour aller au Grand Théâtre pour un spectacle. Il y a un non-sens naturel là-dedans. Même chose que les contraintes du centre-ville dont pourrait nous parler M. Laliberté. Il va falloir se limiter. C'est un peu comme le problème pour aller voir les Nordiques, si vous me permettez l'exemple terre à terre. Lorsque cela nous prendra une heure pour atteindre le Colisée, on fera comme certains font, on louera un autobus et on se rendra au Colisée en autobus.

M. Goulet: Croyez-vous possible une loi qui obligerait les citoyens à utiliser le transport en commun? Tantôt, le ministre a parlé de la Suède, mais la réduction de l'énergie en Suède n'est-elle pas venue d'une loi obligatoire? Et il y a un autre exemple, je crois que c'est dans l'Etat de la Californie; tout près de Los Angeles, sur certaines grandes routes qui mènent à la ville de Los Angeles, entre sept heures et neuf heures du matin on n'a pas le droit de se promener seul dans sa voiture. Mais il faut que cela vienne par une loi. Croyez-vous, si on renseigne la population là-dessus, que d'elle-même elle va...

M. Dufresne: Je pense que ce qu'on propose, en fait, c'est d'essayer l'éducation populaire, mais on reste un peu convaincu qu'à long terme cela va prendre des lois. Pour le cas de la Suède, je ne sais pas si cela est un facteur, mais les distances à parcourir ne sont pas du tout les mêmes qu'ici au Canada.

M. Laliberté, je pense, avait des commentaires à ajouter là-dessus.

M. Laliberté (Marcel): Evidemment, on peut préconiser certaines lois; par exemple, la ville de Québec l'a fait pour une meilleure utilisation du

transport en commun. Mme Tardif parlait tout à l'heure des voies réservées qui ont été instaurées à Québec pour encourager le transport en commun. Je ne pense pas que ces voies réservées, lorsqu'elles ont été faites, avaient pour but de nuire à l'automobiliste même si elles se voulaient une promotion du transport en commun. En fait, les résultats ont été extrêmement positifs. Je suis convaincu — les statistiques sont là pour le prouver — que beaucoup d'automobilistes ont décidé d'eux-mêmes d'abandonner leur automobile et d'utiliser cette forme de transport qui est moins coûteuse et qui accélère leur périple entre la maison et le lieu de travail. C'est une expérience de nature assez limitée, parce que c'est un essai que nous faisons pour voir si les gens de la région de Québec étaient pour l'utiliser. Je pense que cela ouvre la porte à toutes sortes d'espoirs sur d'autres façons de rationaliser le transport, que ce soit par les autobus ou l'automobile. On entend beaucoup parler de l'automobile, ces années-ci; je ne pense pas qu'on doive opposer l'automobile au transport en commun, parce que ce n'est peut-être pas tout à fait le même genre d'utilisateurs dans les automobiles que dans les transports en commun.

D'ailleurs, les gens qui patronnent ou qui administrent le transport en commun savent bien que jamais 100% de la population n'utiliseront le transport en commun. Je ne crois pas qu'on devrait légiférer dans ce sens, mais on peut, par des mesures d'incitation, tel qu'on le préconisait tout à l'heure dans le mémoire, par mesures législatives municipales-provinciales arriver à accélérer le déplacement des voitures dans des voies réservées, par exemple lorsqu'elles contiennent plus de 1,2 ou 1,3 personne en moyenne.

Si on regarde la façon dont l'automobile est utilisée aujourd'hui dans les centre-ville, ce n'est pas tellement rationnel, c'est même très illogique. Je pense que c'est un gaspillage d'énergie qui pourrait sûrement être amélioré considérablement sans arriver avec des mesures coercitives. Je pense qu'il faut, en somme, prêcher par l'exemple envers les gens et leur montrer qu'il y a des façons de faire les choses qui sont à leur avantage, soit pour devenir un usager du transport en commun ou pour demeurer dans l'automobile. Mais, une personne par automobile qui fait 15 ou 10 milles au gallon, je pense que c'est absolument inacceptable. Aujourd'hui, on ne peut plus se permettre cela. Je pense que des mesures comme celles-là, il faudra y arriver beaucoup plus...

**Le Président (M. Laplante):** Le député de Berthier.

**M. Mercier:** On constate, depuis plusieurs années, un fort mouvement d'émigration des villes vers les banlieues et même cela peut aller, dans certains cas, jusqu'à 50 ou 60 milles, ce qui oblige les gens à se déplacer sur une longue distance pour aller travailler. Dans bien des cas, les deux personnes travaillent. Parfois, il y en a même trois ou quatre dans la même famille ou, quand il y a une personne qui reste au foyer, à chaque fois

qu'elle veut aller au marché elle doit constamment utiliser son automobile. Bref, les activités qu'on constatait bien souvent dans les villes, maintenant, à la campagne, elles ont un rythme de vie qui est très urbanisé et qui rend l'automobile peut-être beaucoup plus nécessaire qu'elle ne l'était il y a quelques années. Avez-vous réfléchi à ce problème-là? Quelle solution, pensez-vous, pourrions-nous envisager de façon à diminuer un peu cette utilisation de l'automobile à l'extérieur des grandes villes pour des activités soit de travail, de loisir ou...

**Mme Tardif:** Si on parle réellement de milieu rural, c'est bien sûr que dans un milieu rural l'automobile est pratiquement le seul moyen de transport. Si on parle de banlieue de grande ville, à ce moment-là on pourrait revenir, par exemple, avec le transport en groupe. Si on réussit, par des motivations, à inciter les automobilistes à se grouper pour venir au travail, il est possible qu'il y en ait qui vont laisser leur véhicule à la maison qui pourra servir à d'autres fins, pour de courts voyages pendant ce temps. Une façon de le faire, on parlait tout à l'heure de lois, mais avant d'arriver aux lois, il y aurait quand même des incitations; par exemple, le stationnement. Un véhicule qui a quatre passagers aurait priorité dans le stationnement, l'endroit le plus près, le plus facile. On a même vu, aux États-Unis, pour inciter les gens à se grouper pour aller au travail, donner des réductions sur les primes d'assurance. C'est réellement de l'incitation à faire quelque chose. On n'a pas besoin d'arriver avec une loi pour cela; cette motivation va suffire à changer le concept qu'on a de l'utilisation de l'automobile.

**Le Président (M. Laplante):** M. le ministre.

**M. Joron:** Il me paraît qu'il y a une entente à travers tout le monde, qu'il y a un consensus sur les objectifs que l'on poursuit ici, mais il y a plusieurs moyens d'y arriver. Le député de Jean-Talon posait une question un peu plus tôt sur l'incidence que peuvent avoir les prix. Vous vous êtes montré sceptique dans votre réponse. Même si cela coûtait trois fois plus cher qu'aujourd'hui pour immatriculer une grosse voiture, est-ce que les consommateurs qui acceptent de payer \$8000, \$9000 ou \$10 000 pour une grosse voiture ne le feraient pas quand même? J'ai tendance à croire que oui, également. On a vu que même dans les pays où le prix de l'essence... On pourrait imaginer mettre une taxe prohibitive ou presque sur l'essence. Si cela doublait et que cela passait de \$1 à \$2 le gallon, j'ai l'impression, finalement, que cela aurait un effet très temporaire. On l'a vu aux États-Unis, au moment de la crise de la fin de 1973. Dans les six premiers mois de l'année suivante, les petites voitures se sont bien vendues et aussitôt que ... elles sont revenues et même davantage. En 1975, dès l'année suivante et encore en 1976, l'année dernière, le pourcentage des grosses voitures par rapport aux petites est plus élevé qu'il ne l'avait jamais été, même auparavant, même avant la crise de l'énergie.

D'autre part, vous semblez également pessimiste quant à l'incitation, aux programmes d'éducation. Il faut commencer par là, j'en conviens. Est-ce que c'est de là qu'il faut attendre des miracles? Moi aussi, comme vous, j'en doute.

Finalement, on en arrive aux contraintes de la réglementation. On peut imaginer toutes sortes de choses. Il y a des pays qui ont été obligés de le faire, à un moment donné, quand il y a eu pénurie physique des stocks de pétrole. Rationnement, vous avez droit à tant de gallons par semaine, interdiction de circuler le samedi et le dimanche, ou interdiction de circuler dans les centre-ville. Il y a toutes sortes de choses qu'on peut imaginer. Tout le monde répugne, bien entendu, aux contraintes, je le conçois moi aussi. Sauf qu'il faut bien se rendre compte qu'il va quand même falloir faire quelque chose, parce que le problème à plus long terme est même encore pire que celui-là.

Il ne faudrait peut-être pas faire de la science politique fiction trop loin dans l'avenir, de la prospective du XXI<sup>e</sup> siècle, mais il y a un jour où il n'y aura plus de pétrole. Peut-être que la technologie fera marcher les voitures avec d'autre chose, mais peut-être qu'elles seront ou beaucoup plus petites ou beaucoup moins nombreuses. De toute façon, il faut déjà commencer à penser à tout un réaménagement d'une façon de vivre. Cela implique l'aménagement du territoire. Les citoyens ont l'impression d'être libres, à l'heure actuelle, de choisir ce qu'ils veulent et ils répugnent aux contraintes. Mais, dans le fond, on ne se rend pas compte qu'il y a des contraintes quand même, parce que le réseau routier, qui est un investissement public, est déjà une contrainte au départ. S'il n'y a pas de réseau routier, inutile d'acheter des automobiles, on ne peut pas se promener.

Sans le savoir, on est déjà très contraint. Par rapport à cette illusion de liberté, parce qu'il faut souligner que... Cela me rattache à la question précédente du député de Berthier. La façon dont on a construit nos villes, la façon dont les développeurs immobiliers ont acheté des terrains à l'extérieur des villes pour faire des développements de banlieue, des maisons unifamiliales, la façon dont ils ont fait des centres commerciaux, ce sont toutes des formes d'aménagement du territoire qui obligent, à ce moment-là, le citoyen à avoir une automobile, pas parce qu'il l'a choisi, mais parce qu'il n'est plus capable de vivre autrement.

Je pense qu'on a tout un exercice à faire qui implique beaucoup plus que diminuer la vitesse ou faire ci, faire ça, mais qui va, ultimement, jusqu'à l'aménagement global du territoire. J'ai comme l'impression que, face à ces problèmes, les banlieues telles que nous les avons connues, surtout dans les vingt-cinq dernières années, c'est probablement fini à tout jamais.

La question que je voulais vous poser, plus spécifique à cela, c'est quel pourcentage avez-vous pu, peut-être, attribuer à ce qu'on appelle le gaspillage ou la perte d'énergie qui provient de ce fait, de la circulation autour des grandes villes, des banlieues vers l'intérieur? Est-ce que c'est là un des principaux points de gaspillage?

Mme Tardif: On sait quand même, au départ, que le véhicule qui circule sur une faible distance consomme deux fois plus d'essence que celui qui s'en va sur la grand-route. Alors, déjà, c'est un point. Si je viens de la banlieue, je vais commencer à consommer beaucoup plus d'essence à mesure que je m'infiltrerai dans la circulation. Alors, la première partie du trajet n'a pas tellement de conséquences. Cela revient à une des idées que nous n'avons pas tellement développées parce que nous ne connaissons pas d'exemple de ce moyen. C'est d'avoir des stationnements en banlieue où laisser le véhicule. Passablement de gens venant des banlieues seraient peut-être prêts à le faire s'il y avait un transport en commun à partir d'un endroit donné pour aller au centre.

Ce serait une des façons de régler le problème des gens qui viennent des banlieues. C'est bien sûr qu'à l'intérieur même de leur banlieue, c'est comme les gens du milieu rural, à un moment donné, il n'y a pas d'autres façons de se déplacer. Les transports en commun ne peuvent pas se rendre partout dans ces milieux. On ne sera jamais capable d'aller contre ce développement qui a déjà été fait.

Le Président (M. Laplante): Le député de Pontiac-Témiscamingue, le dernier intervenant.

M. Larivière: A la page 7 de votre mémoire, vous mentionnez que la ville de Vancouver a mis sur pied un projet pilote de transport en groupe. Pourriez-vous nous donner des exemples de ce programme, la forme de ce programme?

Mme Tardif: Le programme a d'abord été établi par le Club Automobile de la Colombie-Britannique. Il est né du programme d'initiatives locales du gouvernement fédéral. La promotion est faite par la ville de Vancouver. Le programme est en application depuis juin. C'est encore difficile de connaître le résultat de ce programme. Il reste encore six mois de fonctionnement à l'essai. Mais, il y aurait une certaine augmentation d'utilisation du nombre de personnes par véhicule qui a été apportée.

Le Président (M. Laplante): Madame, messieurs, les membres de cette commission vous remercient de la coopération que vous avez bien voulu leur accorder. Merci.

J'appelle Albert et Cie Ltée. Vous avez environ 45 minutes pour votre exposé et les questions.

### S. Albert et Cie Limitée

M. Aboud (Samuel): M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission, mesdames et messieurs, le présent mémoire vous est présenté par S. Albert et Cie Ltée, distributeur de combustible liquide ainsi que d'équipement de combustion et de chauffage. La compagnie a été fondée en 1909 par M. Abraham Albert. De distributeurs de bois de chauffage et de charbon, nous sommes devenus l'un des plus gros distributeurs d'huile et d'équipement de chauffage dans la ré-

gion de Montréal. M. Albert prit part active dans la gestion de son entreprise jusqu'à sa mort. Il fit aussi partie du Comité canadien des combustibles, en temps de guerre. Il fut un pionnier dans son domaine en lançant de nombreuses innovations.

Depuis le décès du fondateur, la maison est dirigée par M. Daniel Albert, fils du précédent président, et par M. Norman Specter, vice-président exécutif.

Signalons que ces deux personnes sont diplômées de l'Université McGill et de l'Institut de technologie de New York. Fait à noter également, M. Maurice Richard est administrateur et vice-président des ventes.

Sous l'impulsion des trois cadres que nous venons de nommer, la compagnie fait preuve depuis de nombreuses années d'un esprit d'initiative hors du commun. Elle encourage aussi la conservation de l'énergie, la protection du milieu et l'assainissement de l'air. Elle a entre autres lancé la fournaise tous combustibles, précieuse en cas de pénurie de pétrole. Elle a aussi mis au point une voiture électrique qui a réussi divers essais et qui pourrait être fabriquée en série.

MM. Albert et Specter sont aussi les auteurs de "L'homme et sa maison", guide pratique à l'intention du propriétaire foncier. Le livre donne, entre autres, la liste complète des moyens de réduire la consommation d'énergie sans perte de confort. "L'homme et sa maison" s'obtient auprès de S. Albert et dans certaines librairies. En outre, MM. Albert et Specter ont signé le dépliant "Economiser de l'argent, économiser de l'énergie", dont le titre est significatif.

Toujours dans le domaine des publications, S. Albert et Cie met à la disposition du public un dépliant publicitaire décrivant une foule d'articles vendus par la maison. Il s'agit d'objets et de dispositifs éprouvés, la plupart conçus par S. Albert, et qui contribuent à épargner du combustible. L'économie peut atteindre 35% et la moyenne est d'environ de 15% à 18%. Il y a notamment le brûleur domestique Spec-AI qui a une vitesse de rotation de 3450 tours à la minute, qui réduit la fumée et la suie de 92% et qui augmente la combustion d'au moins 15% à 20%. Il y a aussi la fournaise tous combustibles, l'échangeur de chaleur pour cheminées, le registre motorisé et le reste. Ce dernier dispositif empêche la fournaise de se refroidir et la chaleur de s'échapper par la cheminée une fois le brûleur arrêté.

Cela nous amène à l'un des principaux buts du présent mémoire: Vous faire connaître les possibilités d'économie de combustible des brûleurs offerts actuellement sur le marché. Nous nous en tiendrons surtout aux brûleurs à l'huile, puisque c'est le mode de chauffage le plus répandu au Québec.

Du point de vue technique, pour qu'un combustible comme l'huile de chauffage donne une combustion efficace, il faut que la vaporisation soit complète et que le mélange air-combustible soit le meilleur possible. Il faut augmenter l'arrivée de l'air pour qu'il n'y ait pas de

fumée, si l'air en question n'entre pas de la bonne manière ou que l'intensité de son mouvement n'est pas parfaite. Or, en augmentant l'air, on perd de l'efficacité. Heureusement, les brûleurs actuels donnent un bon mélange air-combustible avec un minimum d'air et leur rendement est d'au moins 15% à 20% supérieur aux anciens.

Quand on applique cette économie de 15% à 20% aux 600 000 brûleurs du Québec, qui consomment en moyenne de 1000 à 1200 gallons d'huile par année, on obtient une épargne totale de l'ordre de 200 millions de gallons ou de \$90 millions à \$100 millions par année. Prenons un cas précis. Il peut coûter environ de \$300 à \$400 pour remplacer un brûleur désuet, vieux de quinze à vingt ans. En reprenant nos chiffres précédents, soit une économie moyenne de 18% et une consommation de 1200 gallons par année, nous obtenons une épargne de 216 gallons. A \$0.48 le gallon, cela donne \$105 par année. L'amortissement du nouveau brûleur demande donc de trois à quatre ans. Nous ajoutons aussitôt que le nouveau brûleur réduit la fumée et la suie d'au moins 90%. Les données qui précèdent sont fondées sur des comparaisons réelles entre des installations modernes et de vieux brûleurs.

Tout ce que nous venons de voir s'applique aux maisons privées. S. Albert et Cie est consciente aussi des épargnes possibles dans l'industrie et le commerce. Nous avons récemment remplacé une installation vieille de quarante ans par un nouveau brûleur industriel à tirage forcé et à mélange air-combustible par atomisation à la vapeur haute pression. La vieille installation était du genre à atomisation mécanique et à tirage naturel. La consommation est réduite depuis de 25% à 30%. En chiffres, la consommation antérieure était de 180 000 gallons par année. L'économie est donc de 45 000 à 50 000 gallons d'huile lourde à \$0.28 ou \$0.30 le gallon. Dans ce cas, l'amortissement peut se faire en deux ans et demi ou trois ans. Nous croyons qu'il y a des milliers d'installations commerciales et industrielles désuètes qui gaspillent des milliers de gallons de combustible. Les propriétaires de telles installations sont plus ou moins conscients de ce gaspillage et moins conscients encore de la pollution de l'air que cela entraîne. En effet, un mauvais rendement vient surtout d'une mauvaise atomisation et d'une mauvaise combustion, d'où émission de combustible non brûlé et de particules solides ou suie.

La maison S. Albert estime à 4000 ou 5000 le nombre des édifices commerciaux et industriels qui font un tel gaspillage, à raison de 25 000 à 50 000 gallons par année, et nous ne tenons pas compte des émanations nocives et polluantes.

Les gaz chauds (ou la fumée) qui s'échappent par la cheminée représentent une source importante d'énergie récupérable. La Cie Albert étudie actuellement des moyens efficaces et relativement simples de faire cette récupération. On pourrait retrouver de la sorte environ 10% de l'énergie initiale.

En général, l'équipement nécessaire s'amortit dans une période allant de deux ans et demi à quatre ans à même les économies réalisées.

Nous attirons l'attention de la commission sur les divers dispositifs illustrés dans notre dépliant, Conservation de l'énergie par la technologie, que l'on trouvera en annexe. Nous aimerions voir ces appareils soumis à des analyses techniques qui en détermineraient la valeur économique et leur apport en matière de conservation.

Signalons tout particulièrement le registre motorisé Spec-Al et le chrono de conservation du combustible, dont l'intérêt est tout particulièrement grand dans le domaine de la conservation de l'énergie.

La maison S. Albert croit donc que les moyens d'économiser l'énergie que nous venons de décrire brièvement ont quelques mérites. Les économies possibles ne peuvent que prendre de la valeur si le combustible devait continuer à subir des hausses de prix. On pourrait éviter tout rationnement éventuel en prenant immédiatement certaines mesures précises.

En conclusion, nous souhaitons donc recommander une étude approfondie de la part de la Commission de l'énergie du Québec sur la question que nous exposons. Si l'étude en question devait se révéler concluante, nous recommandons également que des subventions et des incitations soient accordées aux personnes et organismes qui voudront collaborer à vos efforts.

Merci beaucoup!

**Le Président (M. Laplante):** Merci, monsieur. M. le ministre.

**M. Joron:** Je vous remercie, monsieur. M. Aboud, en donnant un exemple peut-être, vous nous faites des suggestions dans le cadre d'un programme d'économie de l'énergie qui coïncide bien avec les intérêts particuliers de votre maison, une façon de lier l'utile à l'agréable.

Je retiens deux recommandations sur lesquelles je voudrais avoir des précisions. Vous mentionnez à la page 5 que vous aimeriez voir ces appareils soumis à des analyses techniques qui en détermineraient la valeur économique et le rapport en matière de consommation.

Voulez-vous dire que le gouvernement, ou le département de l'énergie, pourrait avoir avantage à soumettre tout appareil du genre, brûleur, etc., à une inspection, l'amenant à en déterminer le rendement par rapport à la combustion d'énergie possible? Est-ce ce genre de choses que vous voyez, d'une part?

**M. Aboud:** Je pourrais demander à mon copain...

**M. Joron:** Volontiers.

**M. Aboud:** ... de me donner des précisions, parce que je suis un peu sourd.

Oui, je demanderais que des tests ou des épreuves soient entrepris par des organismes provinciaux ou des organismes officiels pour déterminer précisément ce que seraient ces épargnes pour le bénéfice de tout le monde et non seulement pour les organismes commerciaux, tels que le nôtre.

**M. Joron:** D'accord. Je vous remercie de votre suggestion. J'aurais une deuxième question. A la toute fin, vous dites: "Si l'étude en question devait se révéler concluante, nous recommandons également que des subventions ou des incitations soient accordées aux personnes et organismes qui voudront collaborer à vos efforts."

Que voyez-vous plus précisément qui pourrait être fait à cet égard?

**M. Aboud:** Etant donné que l'installation de nouveaux appareils pourraient épargner du combustible, ce qui est très important pour la province, nous avons pensé, peut-être, qu'il pourrait y avoir des exemptions de taxe ou des subventions à même l'impôt sur le revenu, ou de telles choses.

M. le ministre, je ne peux pas préciser...

**M. Joron:** Non. Je comprends l'idée.

**M. Aboud:** Je crois que nous laisserions à votre discrétion le fait d'encourager ces propriétaires ou organismes commerciaux qui voudraient bénéficier de ces économies.

**M. Joron:** Vous penseriez à des choses comme, par exemple, peut-être soustraire partiellement ou complètement à la taxe de vente des brûleurs efficaces, alors que les brûleurs non efficaces seraient taxés, ou des choses qu'on a évoquées, comme enlever la taxe de vente sur les matériaux isolants et ce genre de mesures.

Je vous remercie.

**Le Président (M. Laplante):** Le député de Mont-Royal.

**M. Ciaccia:** M. le Président, il semble que votre compagnie ait fait beaucoup de recherches dans ce domaine de la conservation de l'énergie par le moyen d'épargnes sur les équipements existants, mais il me semble que le public est un peu sceptique. Mes remarques ne touchent pas du tout votre compagnie; ce n'est pas un jugement ou une critique que j'apporte à votre compagnie, mais je sais qu'il y a plusieurs compagnies qui font de la réclame en disant que, par l'entremise de certains objets, de certains appareils qui peuvent être vendus et attachés à l'équipement existant, on peut faire des épargnes considérables.

J'ai deux questions. Premièrement, je crois que c'est un moyen très efficace pour conserver de l'énergie; au lieu d'imposer des contraintes par des lois, des contraintes à un mode de vie, à un standard de vie que nous avons et que nous ne voulons pas voir baisser, on pourrait utiliser les équipements que vous proposez. Alors, il y a un problème d'éduquer le public en lui disant que ces formes de conservation et ces équipements existent. Mais le problème, je crois, le plus important, c'est que, si je suis membre du public et que les compagnies m'offrent de tels équipements, comment puis-je juger, moi-même, que c'est vraiment efficace et que ce n'est pas seulement du "marketing" ou que ce n'est pas seulement un moyen pour me vendre un équipement addition-

nel? Comment le public pourrait-il, d'une façon, être certain que le rendement va être tel que le dit la compagnie qui fait les représentations, que cela va être exact?

**M. Aboud:** C'est un problème, M. le député, de faire la différence entre le "marketing", comme vous le dites, et la vérité. C'est pourquoi je me demande s'il y a des organismes provinciaux officiels qui pourraient confirmer ces preuves, parce que je crois que notre maison est très intéressée à la conservation de l'énergie. Il y a réellement, ici, une anomalie. Vous avez une compagnie d'huile qui prêche la conservation de l'énergie, ce qui semble être contraire à ses principes de faire des profits.

Mais, réellement, la compagnie a prouvé depuis très longtemps, qu'elle voulait prêcher en faveur de la conservation de l'énergie, et le public ne se rend pas compte de la franchise, si ces personnes sont réellement franches ou non; c'est pourquoi votre question est très à point. Je me demande comment cela pourrait se faire. C'est pourquoi je me demande s'il n'y aurait pas un moyen officiel pour que le gouvernement aide à éduquer le public.

**M. Ciaccia:** Il y aurait moyen, premièrement, que le gouvernement aide à l'éducation du public dans ce domaine, sans favoriser une compagnie ou l'autre. Seulement, le principe de l'épargne de l'énergie, par l'entremise d'équipement, tel que vous le démontrez dans votre mémoire... Il y aurait peut-être lieu de recommander au ministre — on peut faire cette recommandation avec vous — d'explorer cette question de conservation d'énergie par le moyen de système de combustion plus efficace.

Deuxièmement, il serait peut-être plus important d'instituer un office de certification qui pourrait certifier au public qu'un appareil sur le marché, dont le manufacturier prétend qu'il a certaines qualités et qu'il aura une certaine performance, a cette performance ou non. Je crois que ce serait une façon de protéger le consommateur.

Par ailleurs, nous sommes dans le domaine de la conservation de l'énergie, qui est un domaine très important. C'est un moyen de faire la conservation de l'énergie sans imposer de contraintes, sans imposer de lois au public, sans changer nécessairement son mode de vie et son confort. Je recommanderais au ministre d'explorer la possibilité d'instituer un tel office de certification pour certains appareils.

**M. Aboud:** M. le député, vos paroles sont très à point, je crois que ma visite ici aide à souligner et à amener des suggestions. Celle que vous faites maintenant est peut-être meilleure que celle des subventions ou des incitations. Je vous remercie beaucoup pour votre suggestion.

**Le Président (M. Laplante):** M. le député de Frontenac.

**M. Grégoire:** Je vois au bas de la page 1 de votre mémoire que vous avez mis au point une voiture électrique qui a réussi divers essais et qui pourrait être fabriquée en série. Je vois également dans votre dépliant que cette voiture électrique peut atteindre une autonomie de 40 milles. J'aimerais savoir où vous en êtes rendus dans ces recherches. Est-ce que vous en faites toujours? Est-ce qu'il y a plusieurs autres compagnies qui, de leur côté, font des recherches dans ce domaine?

Je vois que cette autonomie était possible en 1974. J'aimerais savoir également quelle est, à l'heure actuelle, à la suite des autres recherches, la distance d'autonomie permise et quelles sont vos prévisions à brève échéance. J'aimerais savoir si je peux toujours poser des sous-questions sur cette même question.

Vous dites que cette voiture pourrait être fabriquée en série. J'aimerais savoir si vous avez l'intention de développer une industrie de ce genre ici au Québec et si ça peut éventuellement remplacer l'essence. Quelle serait, à ce moment-là, la dépense d'énergie qu'occasionnerait une voiture...?

**M. Aboud:** Je ne suis pas...

**M. Grégoire:** Je vous pose plusieurs questions, parce que je dois vous avouer que...

**M. Aboud:** ... tellement familier, trop familier avec la voiture électrique parce que je suis surtout un ingénieur spécialisé en combustion. Je prends en note votre question et je désire la soumettre à notre organisme, mais je vous assure que fabriquer une voiture électrique ou un véhicule de la sorte n'est pas une petite affaire. Cela doit se faire avec un organisme très bien financé et je ne crois pas que nous soyons à point pour dire que nous lancerions un véhicule en production à ce moment même. C'est pourquoi je me réserve le droit de soumettre votre question à nos principaux intéressés, à nos administrateurs, et j'aimerais vous répondre par écrit, si c'est possible.

**M. Grégoire:** Si je peux me permettre également une autre question, comme vous dites que ça prend des organismes financiers assez forts, est-ce que vous avez fait des demandes, est-ce que vos recherches sont assez avancées pour avoir fait des demandes à certains paliers de gouvernement pour avoir de l'aide pour développer un tel moyen de transport?

**M. Aboud:** Encore une fois, je ne peux pas vous répondre, mais je ne le crois pas. Cela a été fait en guise d'expérimentation.

**Le Président (M. Laplante):** M. le député de Bellechasse.

**M. Goulet:** Seulement une petite question, M. le Président. A la page 2, vous parlez de "registre motorisé" et vous mettez entre parenthèses, "cer-

taines villes du Québec interdisent toutefois son usage dans leur territoire". J'aimerais savoir pourquoi en interdit-on l'usage, si c'est efficace pour réduire la consommation d'énergie?

**M. Aboud:** C'est parce que, dans presque tous les cas, on n'aime pas restreindre l'ouverture qu'il y a dans une cheminée. C'est considéré dangereux s'il n'y a pas un appareil ou un dispositif électrique pour avertir si le registre est fermé. Il y a toujours le danger que le dispositif électrique fasse défaut.

**Le Président (M. Laplante):** M. le député de Berthier.

**M. Mercier:** Vous êtes spécialiste en combustion. En fait, on constate que le fonctionnement des nouveaux appareils de combustion est directement lié à celui de l'électricité. Je suis dans une région où on a assez régulièrement des pannes électriques. Est-ce qu'il y a des appareils qui existent ou est-ce qu'il y a de la recherche qui se fait, de façon à pallier un peu les déficiences, les pannes d'électricité, de façon à permettre aux appareils de continuer à fonctionner quand même? Parfois, on a des pannes de deux ou trois jours.

**M. Aboud:** Oui, c'est une fournaise qui a un foyer au-dessous; on y brûle l'huile en haut, d'une façon conventionnelle. En bas, nous avons un foyer où nous pouvons brûler des bûches ou du charbon avec une grille. Cela peut chauffer en cas de panne d'électricité. Il n'y a aucun doute là-dessus.

**Le Président (M. Laplante):** Messieurs, les membres de la commission vous remercient.

**M. Servat (Azarias):** M. le Président, pour faire suite à une question qui a été posée plus tôt, il y a la Société ASHRAE, chapitre de Montréal, qui se présentera probablement cette semaine. Les associations de manufacturiers vont commencer à exiger que les manufacturiers, sur la plaque signalétique de chaque appareil, indiquent le rendement de combustion ou le rendement de consommation d'énergie et que cela fasse partie intégrale des normes. Comme dans le mémoire de l'automobile, on y demande que des minimums soient atteints pour 1978-1980 et cela sera soumis à votre attention.

Une grande partie du gaspillage de l'énergie dans les trente dernières années est due au fait que les grands offices de normalisation et les ministères du gouvernement du Québec qui en font partie ont permis de vérifier et d'étiqueter des appareils qui étaient commercialement corrects et sûrs au point de vue de dommage à la santé.

**Le Président (M. Laplante):** Est-ce que cela ferait partie de votre mémoire actuellement?

**M. Servat:** Cela fait partie des appareils qu'on décrit là. Cela va avoir des conséquences

dans la consommation de l'énergie, M. le Président. Ce qui arrive, c'est qu'on a vérifié cet appareil-ci pour savoir s'il était dangereux, mais on ne s'est pas soucié de savoir s'il était efficace. On n'a pas indiqué les prescriptions dans lesquelles cet appareil pourrait demeurer efficace. Cela devrait faire partie des plaques signalétiques. Quelle sorte de combustible? A quel régime et dans quelle condition? Merci!

**Le Président (M. Laplante):** Merci, messieurs!

**M. Brochu:** Est-ce que la commission se termine avec le mémoire qui nous est présenté? J'aimerais peut-être faire seulement un petit commentaire, ce qui n'est pas une question en fait, pour souligner l'intérêt que suscite le mémoire qui est présenté aujourd'hui dans la démarche que la compagnie Albert a quand même faite, parce que je pense qu'elle a dépassé son souci premier qui est quand même la distribution pour aller du côté de la prévoyance. Je pense que le contenu du mémoire qui nous est présenté s'inscrit très bien dans le cadre de cette commission et je pense qu'on pourrait même profiter de l'occasion pour souhaiter que davantage d'organismes aillent au-devant des coups pour ainsi dire en matière énergétique, parce que vous avez clairement démontré, je pense, par les recherches que vous faites d'avance, même dans des domaines qui ne sont pas directement reliés à la distribution comme l'automobile électrique, etc., votre intérêt et votre souci d'en arriver à trouver des solutions avant que les problèmes se posent peut-être de façon irrémédiable.

De ce côté, je pense qu'il convient, M. le Président, de souligner ce travail et de souhaiter que peut-être d'autres emboîtent le pas dans ce domaine, dans le contexte énergétique qu'on passe actuellement.

**Le Président (M. Laplante):** M. Pierre Le Chapellier. Allez-y.

**M. Pierre Le Chapellier**

**M. Le Chapellier (Pierre):** Bonjour, messieurs. Je m'excuse de ce petit retard. Je me présente, parce que, sur le papier que vous avez, je ne représente pas d'organisme précis ici au Québec. Néanmoins, je représente une espèce de conscience sociale, en ce sens qu'il y a passablement de gens qui adhèrent à la pensée qui est dans le texte que vous allez avoir.

Je m'appelle Pierre Le Chapellier, oui. Je suis architecte et ingénieur et je suis progressivement passé, depuis 1970, à l'étude des problèmes écologiques, à la fois au niveau énergétique et au niveau du bâtiment. Le texte que vous pouvez lire a été composé très rapidement à partir de notes, de réflexions et ne peut pas être tenu pour une pensée structurée ou pour une recherche universitaire. Ce sont des notes de travail. Ainsi, ce que vous allez entendre ne suivra pas nécessairement le texte qui est là sur lequel j'ai eu l'occasion d'affiner un petit peu ma réflexion depuis qu'il a été donné à l'impression. En gros, je me suis permis

de venir vous le présenter, bien que je sois Français de nationalité, parce que j'ai eu connaissance, lorsque j'étais au congrès de l'ERDA à Boston, au mois de décembre 1976, des études de l'économiste Amory Lovins, concernant les voies du futur et les choix énergétiques. Ces documents, ces renseignements, ces chiffres s'opposaient, représentaient une dimension d'opposition, de contestation relativement importante par rapport aux objectifs de l'ERDA. Je précise que l'ERDA, c'est l'Energy Research and Development Administration, donc l'office américain qui s'occupe de l'énergie. Aussi, vous avez le paragraphe A qui s'appelle Energie: les voies du futur, suivi d'un paragraphe B qui ne figure pas dans le document qui est spécifique à ce qui existe déjà dans l'Est du Canada actuellement du point de vue pratique alternative, mais dont je ne voudrais pas trop charger la présente réunion.

Je vais donc faire une espèce de résumé sur les voies du futur. Il y a deux voies que nous pouvons suivre ici comme ailleurs pour les années à venir. La première, extrapolation du passé récent, vise à perpétuer l'expansion. La deuxième combine le changement du mode de vie de manière à limiter les besoins par effet de nature, avec l'utilisation des énergies renouvelables. J'ai écrit: "La première voie mène à la destruction généralisée, fascisme, violence, éclatement. La deuxième voie, par les changements progressifs dans l'état de dégradation, peut mener à l'harmonie des rapports de l'homme et de la nature." Je vais m'expliquer. Je vais me permettre cinq minutes de contenu culturel, disons de ligne philosophique. Dans les années 68, il y a eu le printemps de Prague, il y a eu une espèce de révolution culturelle en Chine et à Paris. Il y a donc eu un mouvement de contestation qui a failli passer à l'utopie réalisée en divers endroits du monde.

Ce mouvement était basé sur un mode d'analyse du système économique en général, qui est de rechercher les pailles, les défauts et de les rajouter aux vérités officielles, de manière à faire progresser le niveau de vérité, et ceci a amené ce qu'on a appelé la contestation. Au-delà de la contestation, on demandait, à l'époque, à ceux qui la pratiquaient: Mais qu'est-ce que vous voulez d'autre comme société, si vous ne voulez pas la société de consommation? Et, en 1968, il était bien difficile de répondre. C'est pourquoi s'est développé par la suite un mouvement culturel dans tous les pays du monde, qui s'est appelé le mouvement utopique. Il ne s'est pas appelé comme ça, mais c'est ça qui se produisait. C'est-à-dire que des gens ont commencé à produire des visions du monde qui avaient un aspect imaginaire, c'est vrai, mais qui avaient aussi un aspect critique, qui avaient aussi un aspect constructif et un aspect libérant, c'est-à-dire qui permettaient de dépasser les pesanteurs d'un système qu'on voudrait voir évoluer.

Elles ont amené progressivement, et ces tout derniers temps surtout, compte tenu des menaces qui pèsent sur l'avenir au point de vue énergétique, à ce qu'un certain nombre de gens disent:

Bon! On a assez parlé. L'utopie a donné ses fruits. Les choses poussent. Maintenant, c'est la construction, c'est la renaissance. Il s'agit d'enrayer la dégradation. Bon! Ainsi, les documents, en général, que je présente se réfèrent à cette tendance culturelle actuelle. Je ferai quelques petits ponts au cours de cette présentation. J'essayerai d'être le plus simple possible, de ne pas vous charger.

Je vais d'abord décrire une voie que, visible-ment, l'Amérique du Nord s'appête à abandonner, qui s'appelle la voie dure. Jusqu'à la fin de l'administration Nixon-Ford, donc, jusqu'à la période où je suis allé à Boston, au congrès de l'ERDA, les buts officiels de la politique américaine énergétique étaient de soutenir la croissance et de diminuer les importations de pétrole, c'est-à-dire qu'on ne parlait pas encore de conservation. Il s'agissait de sauvegarder la valeur essentielle du système, le veau d'or avec ses oeilères, qui réclame l'utilisation du charbon, du pétrole, du gaz arctique, de la fission nucléaire. Le pétrole local aux États-Unis, nous savons tous que les Américains entendent se le réserver pour les mauvaises années de l'avenir. Voir la tempête qui a eu lieu ces derniers temps; on n'a pas du tout envisagé de rouvrir ou d'augmenter la production des puits américains.

L'ERDA riait de l'hydraulique, du solaire, qui étaient rejetés dans l'avenir et qui étaient tenus pour quantité négligeable, ainsi que des économies d'énergie immédiate. En 1985, elle envisageait 900 nouvelles sources de pétrole "off-shore" en Alaska, 170 nouvelles mines de charbon produisant 200 millions de tonnes par an, 100 nouvelles mines d'uranium, etc. Il s'agissait de doubler, en dix ans, la consommation énergétique. Pour cela, il fallait 180 nouvelles centrales à charbon de 10 mégawatts, 40 réacteurs nucléaires de 1000 mégawatts. Il était prévu que cela puisse occuper 100 000 ingénieurs et 600 000 ouvriers. Tout était pour le mieux dans cette optique de grande consommation. Pour l'an 2000, délire des chiffres: 800 réacteurs nucléaires, la moitié de cette belle énergie, d'ailleurs, gaspillée en route du fait de la centralisation et des transformations qu'elle subit avant d'arriver aux consommateurs. Pour fournir l'équivalent d'un nouveau baril de pétrole chaque jour, il fallait \$3000 en 1960; il fallait \$10 000 en 1976. Il faudra \$25 000 en 1980. Ainsi, il est de plus en plus difficile de fabriquer des équivalents de barils de pétrole, à l'heure actuelle. Pour le charbon et l'électricité, on arrive à \$150 000, et, pour le nucléaire, à \$300 000 pour fabriquer l'équivalent d'un baril de pétrole chaque jour. Je reviendrai sur ces chiffres, surtout au point de vue du nucléaire.

Ainsi, \$300 000, c'est 100 fois le coût d'une centrale à fuel des années soixante de même puissance si on regarde le coût réel du kilowatt utilisateur.

Au Danemark, dans les années 1950, donc, après la guerre, il y avait toute une fraction, de l'ordre de 20%, je crois, peut-être un peu moins, de l'énergie éolienne, de l'énergie qui était fournie par éoliennes.

Seulement, à \$3000 le prix de la centrale à

fuel, le prix de production du kilowatt par le fuel, enfin, vu le bas prix du pétrole, il devenait absurde de continuer à s'occuper d'énergie alternative.

De la même façon, pendant la guerre, aux Etats-Unis, il y a eu l'expérience de Grand Pass Knobs pour tester l'énergie éolienne et elle a été un échec pour différentes raisons dont je pourrais débattre, si vous voulez, et il était évident qu'avec le bas prix du pétrole et des centrales à pétrole d'après-guerre, il était tout à fait inutile de continuer à s'occuper d'énergie alternative. Bien entendu, les temps ont changé.

En tout cas, il s'agit de dépenser aux Etats-Unis, d'ici 1985, un million de millions de dollars pour fabriquer ces nouvelles centrales — c'est toujours du temps de Nixon-Ford; du temps de Carter, c'est en train de changer et très vite — soit les trois quarts de l'investissement privé prévu, c'est-à-dire que, par rapport à l'investissement prévu, l'investissement industriel, il a été prévu par l'ERDA — de la NASA d'en dépenser les trois quarts pour fabriquer de l'énergie. Donc, les dix prochaines années étaient considérées comme objectif prioritaire... Tout cela, par l'électricité, d'ailleurs.

L'économiste Amory Lovins a noté qu'en réduisant tout simplement de 6,5% à 5,5% le taux de croissance électrique, on pouvait économiser 18% de l'investissement. Or, cet investissement est très lourd et Lovins... Je ne suis pas économiste, je n'insiste pas; je reprends directement les arguments de Lovins qui considère qu'on est au bord du désastre financier en raison d'une boucle de "feedback".

Les hauts capitaux entraînent un "cash flow" médiocre, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'argent dans les caisses, ce qui implique une augmentation des prix du kilowatt-heure. Il faut investir énormément. Il n'y a pas d'argent dans la caisse. Donc, on augmente le prix du kilowatt-heure. Vous n'avez aucun mal, surtout ici, à savoir que l'Hydro-Québec est en train d'augmenter régulièrement ses prix et, d'après Lovins, elle sera amenée à tripler de \$0.02 à \$0.06 le prix du kilowatt-heure d'ici 1986, dans l'optique où l'on resterait dans l'hypothèse d'une voie dure, de gaspillage, à 6% de consommation, 6% d'accroissement par an de la consommation énergétique.

En Grande-Bretagne et jusqu'à des temps très récents, les officiels, puisqu'on ne leur présente que ces dossiers, ne rêvent, effectivement, qu'au nucléaire, n'entrevoiant rien d'autre pour combler le problème énergétique.

J'ai écrit: "On se demande si les oeillères qui sont manifestées sont réelles ou bien si elles sont "tenues", c'est-à-dire si elles "affèrent" au système de production, à la nécessité de produire et aux multinationales.

On oublie donc trop facilement qu'il existe la possibilité d'un monde alternatif et qu'il existe aussi très facilement la possibilité de faire des économies d'énergie. Je crois que les autres personnes et vous-mêmes êtes tout à fait persuadés de l'utilisation des techniques fixes, c'est-à-dire de la nécessité de faire des économies d'énergie, tout comme de la possibilité d'évoluer progressivement

vers un mode de vie relativement différent, c'est-à-dire qui puisse utiliser les technologies à faible impact et, surtout, qui puisse enrayer progressivement et, espérons-le, revenir en arrière sur le processus de dégradation écologique généralisée.

Il y a, en effet, deux voies pour faire plus avec moins d'énergie. J'en donnerais pour exemple éclatant ce qu'on appelle la pompe à chaleur dans le bâtiment, qui permet d'économiser jusqu'à trois fois la quantité d'énergie pour le chauffage de locaux. Donc, nous voyons qu'on peut disposer de technologies. S'il y a des gens qui veulent me poser immédiatement des questions, je serais très content que cela se fasse, plutôt que de parler pendant une heure, puis que vous notiez.

Le Président (M. Laplante): C'est parce que vous n'aurez pas une heure. Vous avez encore environ quinze à vingt minutes. Il serait bon de faire un exposé rapide; après cela, on va vous poser des questions.

M. Le Chapellier: Bon! D'accord. Donc, je vais voir spécifiquement le problème québécois, à ce moment-là. S'il me reste si peu de temps, je vais voir très très vite la voie intermédiaire, c'est-à-dire ce qui a l'air de tourner à la voie officielle, tout au moins au niveau d'Ottawa, comme au niveau des Etats-Unis; la voie intermédiaire, c'est la société de conservation.

La société de conservation utilise les techniques fixes; elle cherche à faire plus avec moins d'énergie; elle va contrôler les pertes de température dans les immeubles; elle va prôner l'efficacité énergétique de tous les produits, aussi bien à l'élaboration, à la production qu'à l'utilisation; elle va lancer et développer le charbon, c'est-à-dire les nouvelles techniques du charbon qui permettent des rendements énergétiques de plus de 85% en utilisant les systèmes délits-filtrants avec du chlore; elle va jusqu'à prôner la congénération énergétique. Or, cela, c'est une notion fondamentale et extrêmement culturelle. La cogénération énergétique est de 4% aux Etats-Unis; elle est de 12% en Allemagne. Cela veut dire que les utilisateurs, les usines, les industriels et même les groupes d'habitants ou d'usagers peuvent être amenés à produire, eux-mêmes, leur courant. C'est un très important facteur d'économie.

Ainsi, l'utilisation décentralisée des forces de la nature: hydro, solaire, éolienne, peut être reliée au réseau, comme il est déjà fait aux Etats-Unis, et constitué, par la multiplication du phénomène, un excellent moyen d'enrichir et de garantir les potentialités vitales du pays.

Bon, je passe le nucléaire; vous pourrez trouver les arguments, en tout cas, qui permettent d'arriver, ici, à \$200 000 par baril journalier économisé. Enfin, c'est une esquisse de coûts d'Amory Lovins, mais qui au moins a l'avantage de faire le tour des différents coûts. Je passe.

Croissance zéro. Un mot sur la croissance zéro qui a été prônée par les courants officiels, du moins qui a été envisagée par les analystes économistes officiels, c'est un miasme. C'est un miasme parce qu'on est à un état, à un niveau de

dégradation tel de l'écologie et du mode de vie, c'est-à-dire que l'état du Saint-Laurent, l'état des rivières du nord est tel, il y a un tel processus de dégradation que, si on arrivait à la croissance zéro, on continuerait à dégrader, c'est-à-dire qu'il n'y a aucune issue pour l'avenir. Donc, la croissance zéro est à rejeter. Les écologistes, que je représente en fait ici, réclament une croissance, mais une croissance véritable qui tienne compte des richesses ambiantes élémentaires sur les lieux de vie, qui réclament le recyclage complet des déchets industriels, complet. Parce que si on laisse des déchets qui ne peuvent pas être résolus — on peut penser en particulier aux déchets nucléaires — on va accroître le niveau de dégradation du pays.

Le Québec est un pays peu atteint, c'est vrai en apparence. Mais, de toute manière, il sera amené à subir l'ensemble des pollutions qui affectent notre civilisation.

A ce moment-là, si on veut une croissance harmonieuse, si on veut lancer des techniques qui non seulement font économiser de l'énergie, mais soient susceptibles d'enrayer le processus de dégradation et de l'inverser — puisque c'est cela réellement le fond du problème, si nous voulons assurer un monde possible pour l'avenir, c'est d'inverser le processus de dégradation — il faut laisser tomber la voie de conservation, parce que la voie de conservation, qu'est-ce qu'elle conserve? Elle conserve les structures de production de marchandises, elle conserve le mode de consommation, elle conserve aussi le principe de dégradation.

Les ministères de l'Environnement, au Québec comme ailleurs, ont eu beaucoup de paroles mais sont impuissants dans l'état actuel des choses à enrayer quoi que ce soit. J'en reparlerai tout à l'heure de toutes les manières, mais quant à leur action, je prendrai l'exemple japonais avec les doses de poison tolérées dans les poissons. Après Minamata on a interdit pendant quinze jours la vente d'un certain nombre de poissons, mais ensuite on a relevé les doses et depuis, tous les ans, on relève les doses limites. Cela veut dire qu'on laisse les gens s'empoisonner. Passons.

Il s'agit de ne pas s'engager, à mon avis, dans la voie de conservation. Je vais donc présenter la voie douce. Il existe en effet un ensemble de modes et de techniques qui sont adaptées ici pour le Québec, qui sont flexibles, résilientes, éprouvées et qui s'opposent à la voie dure. Elles ont un inconvénient sur le plan social. C'est qu'elles tendent à provoquer progressivement une évolution du mode de vie, c'est-à-dire que le système des supermarchés, le système de la consommation d'objets obsolètes et d'ailleurs très peu efficaces en énergie va progressivement s'enrayer. Mais il est indispensable qu'il s'enraye si on veut espérer, d'ici deux ou trois générations, laisser quelque chose à nos enfants.

Je vais laisser tomber le texte de fond, que vous pourrez lire plus à loisir, et je vais prendre des arguments spécifiquement québécois. Aux États-Unis, il y a 300 entreprises actuellement qui se préparent à faire du solaire ou qui en font déjà

et 60 qui s'occupent du vent. Dans l'est du Canada, ce qui se passe actuellement, conformément à ce que je disais tout à l'heure, est l'affaire de gens qui ont dépassé le stade utopique, qui sont intéressés à l'esprit de conservation, mais qui l'ont dépassé aussi parce qu'ils sont ouverts aux problèmes dont le groupe Gamma a déjà parlé — donc je ne reviendrais pas là-dessus — c'est-à-dire la nécessité de la décentralisation, de la ruralisation de la production, de la ruralisation de la production énergétique et de la production des marchandises, de la décentralisation administrative, de la décentralisation économique.

On distingue trois sortes d'activités au Québec actuellement, celles liées à la recherche fédérale ou académique, celles liées à la recherche appliquée, celles liées à la mise en oeuvre. Or, on voit quoi? L'Institut pour l'homme et ses ressources qui s'occupe de conservation, on trouve l'arche du New Alchemist à Prince Edward Island, on trouve le Brace Institute, on trouve le Low Cost Using Operation, l'Ecole polytechnique, l'Université de Sherbrooke qui cherche à chauffer avec le vent et qui va probablement y arriver, quoique, en fait, on n'est pas très avancé. On va parler du vent.

Je vais donc parler successivement des possibilités du Québec. Du point de vue social, ce pays a réellement — et c'est pour cela que je suis venu — après le 15 novembre, avec le sens rural qui existe ici, avec les potentialités que vous avez de diriger votre avenir, les potentialités que vous avez d'être plus ou moins libérés de l'emprise des multinationales, avec les potentialités qu'ont les gens, vraiment tous les gens très souvent auxquels je parle, d'avoir un fond rural, avec les potentialités que vous avez du point de vue des énergies renouvelables — je pense essentiellement à l'Hydro-Québec, je pense aussi au solaire, à l'éolien, au biomasse et au charbon.

Avec l'ensemble de ces potentialités, le Québec peut s'engager sans crainte sur la voie douce qui pourra assurer sa pérennité, mais la société de conservation n'assurera rien du tout. C'est un but à court terme et, dans 20 ans, il n'y a rien, même dans peut-être moins de temps.

L'Hydro-Québec et le vent. L'Hydro-Québec et l'IREQ ont entrepris un certain nombre d'analyses sur le vent et, pour expliquer le problème du vent, je vais citer ce qui se passe aux Îles-de-la-Madeleine actuellement. Il y a environ 13 000 habitants et une centrale Diesel de 26 mégawatts. D'après les analyses et les études de Bonneville, de l'IREQ, la consommation ne descend jamais en dessous de 10 mégawatts. On est en train d'installer — je pense que ce n'est pas encore fait, pour diverses raisons — une éolienne de 200 kilowatts de puissance maximum.

Cela veut dire qu'on pourrait mettre jusqu'à 50 de ces éoliennes qui pourraient donner leur puissance maximum...

**Le Président (M. Laplante):** Excusez-moi, est-ce qu'il y aurait possibilité de vous résumer? Vous n'aurez pas le temps de répondre à des questions actuellement. Est-ce que vous pourriez

venir aux suggestions? Il vous reste cinq minutes encore.

**M. Le Chapellier:** Cinq minutes? Bon, alors, je vais pousser directement aux conclusions, quoique cela m'ennuie évidemment beaucoup, parce que le texte est résumé. Je dirais simplement ceci, pour les gens qui veulent des chiffres: le mètre carré de capteur solaire vaut actuellement \$120. Il peut fournir 700 kilowatts-heures par an. Au prix actuel du kilowatt-heure, on aboutit à \$14 par année d'économie, donc l'amortissement en huit ans. Toutefois, si on utilise les capteurs solaires uniquement pour chauffage, ainsi qu'il est fait dans la maison de Jacques Sicotte — c'est-à-dire que ce n'est pas une rêvasserie ce que je vous présente là — avec 50 mètres carrés de capteur, on peut obtenir 20 000 kilowatts-heures par année, ce qui provoque un amortissement en seize ans. Le prix de l'amortissement se calcule par la méthode de la microéconomie avec la valeur actualisée habituelle. Enfin, je ne m'occupe pas de ça personnellement.

L'énergie pour le chauffage domestique dépasse 28% de l'énergie totale du Québec actuellement. De cette quantité, on peut espérer fournir d'ici 20 ans le quart par l'énergie solaire, soit 7% de l'énergie totale du pays.

Pour le vent, j'ai une carte ici qui représente les potentialités québécoises en matière de vent. Je ne peux pas dire quel est le pourcentage de l'énergie québécoise qui peut être fournie par le vent. Je ne peux pas le dire pour un certain nombre de raisons, en particulier pour la raison de la rentabilité et du prix de revient des éoliennes qui se situent actuellement sur une plage très très large. Il est très difficile, en l'absence d'expériences, de savoir; par contre, ce que j'ai fait, j'ai donné les potentialités énergétiques. Vous trouverez, page 18, une carte donnant la vitesse moyenne annuelle du vent. Vous trouverez, page 22, une étude du nombre de kilowatts disponibles par mille carré. On sait qu'à la baie James, si au lieu d'avoir fait le projet qu'il y a actuellement on avait mis des éoliennes, on aurait pu économiser; en tout cas on aurait pu produire au moins autant d'énergie... Je m'excuse, je ne retrouve pas mes papiers, je suis un peu débordé. Bon, je passe.

En tout cas, il y a ici des possibilités avec le vent qui demandent à être développées. Du point de vue photovoltaïque, les prix baissent tous les jours, 26% en six mois. Donc, le prix de l'électricité d'origine solaire baisse environ, depuis les trois dernières années, chaque année, d'environ 50%. En outre, un nouveau procédé a été mis au point par l'Université de Delaware l'an dernier, ou plutôt il n'a pas été mis au point, il a été sorti, c'est-à-dire qu'ils ont amélioré l'efficacité.

On peut demander, puisque ce marché risque d'être énorme au niveau de la cogénération dans les dix années à venir, que des programmes de recherche spécifiquement québécois soient lancés là-dessus, que vous ne soyez pas obligés d'acheter vos cellules au supermarché américain. C'est faisable.

Il y a des composantes. Par exemple, les

composantes silicone, on est obligé de les acheter aux multinationales pour des questions de production en rubas. Bon, je coupe.

Maintenant, les mesures à prendre pour le Québec spécifiquement, j'ai proposé qu'on effectue une étude détaillée concernant la voie énergétique douce au Québec et l'agencement d'une période transitoire pour y aller.

J'ai proposé et je propose qu'on conçoive et qu'on réalise des habitations autonomes afin de sonder, au niveau du quotidien, les ressources de l'environnement en énergie renouvelable, c'est-à-dire d'obtenir des chiffres réels, pour des maisons totalement autonomes, du point de vue énergétiques; pas à 80%, mais totalement, c'est-à-dire une partie par l'électricité et une partie en chauffage, et de voir le prix de revient que cela coûte.

J'ai proposé de suspendre tout investissement et tout programme nucléaire qu'on peut considérer comme dangereux et cher en temps de paix et qu'on peut considérer comme effrayant en temps de guerre.

J'ai proposé qu'on encourage l'agriculture organique. Pourquoi? Parce que l'agriculture biologique ou organique consomme trois fois moins d'énergie que l'agriculture chimique. En outre, les engrais chimiques augmentent sans cesse. Donc, aussi bien au niveau énergétique qu'au point de vue des produits, l'agriculture organique est adaptée à la décentralisation.

J'ai proposé qu'on développe un programme d'aide à l'investissement solaire éolien à l'échelle individuelle et industrielle, ce qui permet d'améliorer les tests et les connaissances et ce qui permet aussi de commencer à mettre en route le principe de la cogénération.

L'énergie autonome renouvelable, c'est-à-dire qui revient à chaque année, où il n'y a rien, il n'y a pas de mine à creuser; dans mille ans, dans deux mille ans, il y en aura encore quand même, probablement. Enfin, on ne sait jamais.

Enfin, les facteurs d'économie et de conservation. Ils doivent être encouragés au niveau des investissements et au niveau fiscal. Actuellement, Ottawa détaxe les produits d'équipement solaire. C'est une information que j'ai prise à Jacques Sicotte. Il paraît qu'il vend des produits solaires et qu'il a une détaxe d'Ottawa. Je n'ai pas très bien compris. Il paraît que ce mouvement est en route; il ne s'inscrit pas vraiment dans une politique douce, mais au moins dans une politique de conservation. C'est vraiment un premier pas, c'est encourager le développement des énergies alternatives. Je précise que ce développement est favorable du point de vue militaire et du point de vue de la protection civile.

En vue de l'aménagement d'une période transitoire, j'aimerais qu'il soit étudié au Québec l'installation de générateurs de l'ordre du mégawatt éolien, ce qui a été réalisé au Danemark par une université qui a réussi à faire une machine de deux mégawatts à \$300 le kilowatt. Imbattable. Absolument imbattable. Les gens qui ne me croient pas ou qui doutent, je pourrais produire les papiers là-dessus.

Pour terminer, j'aimerais préciser qu'il serait

bien de développer les industries décentralisées à petite échelle, en y ajoutant, de préférence, des implications agricoles et surtout d'étudier le recyclage des pollutions industrielles décentralisées.

Je crois que j'ai terminé. J'étais un peu comprimé. Excusez-moi. C'est un peu haché, mais j'en avais pour trois heures.

**Le Président (M. Laplante):** Merci, monsieur. Monsieur le ministre.

**M. Joron:** J'irais même dire que vous en aviez pour trois mois. Votre mémoire diffère passablement de ce qu'on a entendu jusqu'à maintenant, parce qu'il était beaucoup plus ambitieux. Vous avez voulu couvrir les aspects culturels, sociaux et tout cela, dans une projection qui nous mène finalement jusqu'au XXI<sup>e</sup> siècle. En ce sens-là, votre déposition est reçue avec beaucoup d'intérêt par les membres de la commission, même si le temps nous presse un peu.

Je voudrais vous dire, avant de vous poser une question, que nous sommes — enfin, moi, je le suis — particulièrement bien conscients quand vous mentionniez au tout début qu'il y avait plusieurs façons d'aborder ce problème, ou bien on faisait une extrapolation du passé et on continuait sur les rythmes antérieurs de croissance dans la même voie.

Il m'est apparu depuis longtemps, je me suis même permis d'écrire un petit bouquin à ce sujet, que c'était une aberration mentale, qu'on ne pourrait absolument pas y arriver. Vous mentionnez un exemple qui est utile.

Vous mentionnez un aspect de cette projection, si elle devait se continuer, qui nous amènerait, par exemple, à canaliser les trois quarts des investissements à la seule fonction de produire de l'énergie, évidemment, ce qui mettrait tout le reste de l'activité humaine, économique et sociale à terre complètement. Il ne resterait rien pour faire autre chose que de l'énergie. Cela deviendrait une fin pour une fin. Cela n'a aucun sens. C'est évident.

Je suis moi-même un ardent lecteur du professeur Lovins et entre la voie dure, qui m'apparaît nettement impraticable, et la voie douce, la question se faufille entre les deux. Vous avez assez bien expliqué la période de transition que serait la conservation. En tout cas, personnellement, je réalise très bien qu'on ne fera pas trois siècles dans la vie de l'humanité sur le principe de la conservation. La conservation avec tous ses éléments et tout le raffinement technologique qu'on pourrait y apporter, qu'on y introduise la cogénération, qu'on parte à la recherche de toutes les sources d'énergie alternatives, tout cela ne fait, je pense, que...

**M. Le Chapellier:** Reculer.

**M. Joron:**... prolonger l'agonie dans un sens à long terme.

**M. Le Chapellier:** C'est cela.

**M. Joron:** Il m'apparaît inévitable, peut-être pas tel qu'on l'entrevoit aujourd'hui, parce qu'on n'est peut-être pas en mesure de poser des questions et d'avoir aussi des réponses adéquates sur toutes les voies dites douces de production d'énergie dans le passé, il faudrait se rendre compte qu'il y a une étape à franchir qui est peut-être la plus importante dans toute l'histoire de l'humanité. C'est quelque chose d'une ampleur considérable, parce que ce passage fait appel non pas seulement à un réaménagement physique du territoire, non pas seulement à un réaménagement de la machine économique du système de production actuel, mais fait appel à de nouvelles valeurs, à une révolution culturelle, finalement.

Il faut bien être réaliste et se rendre compte que cela ne se fera pas en trois mois, certainement pas pendant un mandat de gouvernement, en tout cas. Quand cette transition sera finie, j'ai bien l'impression que je ne serai plus ministre, en tout cas!

La question que je veux vous poser...

**Une Voix:** ...

**M. Joron:** Non, mais c'est parce que cela va être beaucoup plus long que vous le pensez, la transition. Mais, c'est cela que je veux lui demander. J'en arrive à ma question, justement. De façon réaliste, combien de temps peut durer la période de transition? Vous allez avoir la réponse à votre question, du même coup. Dans quel délai? Il faut bien se rendre compte qu'il y a des équipements d'installés qui ont été payés par les gens, des investissements qui ont été faits et qu'il faut amortir sur une période de temps, qui prendront vingt ou trente ans à être amortis, avant que, graduellement, d'autres formes d'aménagement remplacent les anciennes. On ne peut pas faire, comme on dit en anglais, un "write-off", rayer cela des livres tout d'un coup. C'est la ruine financière pour une société. Evidemment, il y a une période de transition...

**M. Le Chapellier:** Voilà!!

**M. Joron:** ... qui nécessairement va être longue et qui ne dépend pas uniquement non plus de gestes que peut poser un gouvernement aussi...

**M. Le Chapellier:** C'est exact.

**M. Joron:** ... et qui dépend en large partie de ce qui se passe dans la tête de chaque individu, finalement, des mentalités, et à quel rythme cela évolue.

Pour lancer le débat, je veux vous demander combien de temps vous voyez, quel délai?

**M. Le Chapellier:** Première réponse parcelaire, prenant la toute fin de votre question, je parle, dans le chapitre — je n'ai pas eu le temps d'en parler beaucoup et c'est pour cela que j'avais fait une introduction culturelle — des problèmes des pesanteurs sociologiques qui existent. Par

exemple, actuellement, il y a des problèmes avec les égouts, de sombres histoires d'autonomie des maisons et des problèmes de gens qui ne peuvent plus construire des maisons individuelles parce qu'ils n'ont plus de permis d'égouts, enfin des histoires comme cela. Ce sont des affaires de pesanteur sociologique qui existent aussi bien dans les administrations que dans l'esprit des gens en général, c'est vrai, mais un gouvernement conscient peut, par les exemples, par les promotions, par les recherches qu'il fait entreprendre, faire évoluer ou, au contraire, freiner rapidement cette évolution de l'esprit qui est indispensable. Je suis d'accord avec vous.

Cela dit, si j'en réfère aux graphes d'Amory Lovins, à la page 16, nous voyons qu'il considère que la diminution du taux d'utilisation du charbon comme principal fournisseur d'énergie peut, après une augmentation jusque vers cette époque, commencer à tourner à partir de l'an 2000. Il espère que les alternatives douces — enfin, il espère, quand il espère, ce n'est pas un espoir, c'est une étude — biothermiques, solaires, éoliennes, géothermiques, etc., pourront suffire si on s'engage dans une période transitoire vers la société douce, et non pas dans une société de conservation figée; ce sont deux choses bien différentes. Si on s'engage dans une période de type transitoire dès maintenant, on peut arriver en 2025 à ce que le monde se satisfasse du renouvellement annuel des énergies par des énergies renouvelables. C'est une date. Vous m'avez demandé une date. Je vois le virage et il y a deux courbes. Si vous regardez à la page 16, vous verrez la courbe de la voie dure, vous verrez ce qui se passe vers l'an 2025, c'est le délire complet. Précisons que...

**M. Joron:** 2025, vous avez noté?

**M. Le Chapellier:** Je crois que j'ai répondu un peu à ce que vous me demandiez.

**Le Président (M. Laplante):** Le député de Belchasse, s'il vous plaît.

**M. Goulet:** Seulement une question; vous parlez d'énergie solaire...

**M. Le Chapellier:** Oui.

**M. Goulet:** ... pour une maison ici au Québec. Vous donnez des exemples dans la région de Rimouski. Est-ce que vous avez tenu compte de la neige et de la glace? Qu'est-ce que cela fait là-dedans? C'est possible?

**M. Le Chapellier:** Absolument. J'ai fait toutes les études, enfin, cela a été publié dans le Soleil, il y a eu quelques articles. Tous les samedis, l'avancement de mes propres calculs, au fur et à mesure que cela sort, enfin quand je peux, avec tout ce dont je m'occupe, je les fais publier, parce qu'il y a une demande assez pressante en ce moment là-dessus. Quand je sors un graphique, je tiens compte des statistiques relatives à la neige qui, en

fait, augmente l'énergie solaire. Pour ce qui est du captage en mur sud et en toit sud à forte pente, c'est un facteur — ce qu'on appelle l'albédo — qui augmente la réflexion de la partie du soleil qui chauffe, qui n'entre pas dans la neige, mais qui est reflétée. A ce moment, sur un mur sud, compte tenu de l'éclairement direct, on peut doubler l'énergie grâce à la neige. D'autre part — je l'ai vu, j'ai été en décembre aux maisons construites dans l'Est du Canada et aux Etats-Unis, dans le Vermont, près de la frontière, enfin, un climat bien similaire — en moyenne le temps de chute de la glace et de la neige sur des toits à 70 degrés, 60 degrés, c'est quatre heures, à 70 degrés, on arrive à ce que les manteaux de glace et de neige au-dessus des capteurs solaires disparaissent en deux heures ou deux heures et demie. Je crois que je réponds à votre question.

**M. Goulet:** Maintenant, lorsque vous parlez de maisons totalement autonomes, vous parlez de biothermiques, solaires, énergies éoliennes, géothermiques...

**M. Le Chapellier:** Biomasses.

**M. Goulet:** Est-ce que vous affirmez, d'après vos connaissances, qu'une maison totalement autonome, c'est possible et que l'énergie dont vous parlez, ce serait les cadeaux du ciel dont faisait allusion hier mon collègue de Jean-Talon? Est-ce que c'est possible une maison totalement autonome ici, au Québec? Ne parlons pas de la France, ni des Etats-Unis...

**M. Le Chapellier:** Non, je n'ai pas parlé de la France.

**M. Goulet:** Nous voulons vivre ici au Québec, nous autres, encore jusqu'à l'an 2000...

**M. Le Chapellier:** Non, je n'ai à aucun moment absolument parlé de la France. J'ai parlé de ce qui se passait de l'autre côté de la frontière, puisqu'ils sont plus avancés. Ils ont plus de techniques.

**M. Goulet:** Pour répondre à ma question, M. Le Chapellier, est-ce que c'est possible, d'après vos connaissances, ici au Québec, sur le territoire québécois, une maison totalement autonome?

**M. Le Chapellier:** Si vous voulez une maison autonome à Gaspé, je vous la fais. Le coût actuellement d'un chauffage solaire totalement autonome oscille aux alentours de \$60 000 à Toronto.

**M. Goulet:** \$60 000 comparativement à...

**M. Le Chapellier:** Si on le veut à 100% solaire, mais c'est absurde.

**M. Goulet:** Non, ce n'est pas cela. \$60 000 comparativement au coût d'une construction aujourd'hui de \$60 000 ou de \$40 000.

M. Le Chapellier: Bon, allons-y. Une petite maison actuellement, de type bungalow, coûte dans les \$40 000 en construction simple. Actuellement, Nick Nicholson, dans la région de Sherbrooke, demande de \$3000 à \$4000 pour assurer 45% du chauffage par l'énergie solaire, \$3000 à \$4000 de plus. L'ingénieur Sicotte demande \$6000 pour une maison de \$40 000 pour assurer 50% du chauffage par l'énergie solaire. Jacques Sicotte, sa maison est à peu près à mi-chemin entre Montréal et Québec, en latitude 46 degrés. Donc, ici, on peut arriver à faire des maisons à 50% solaire, tout au moins d'après les possibilités de l'environnement et les possibilités techniques qu'on a vues sur les autres maisons — il faut en faire, c'est indispensable — mais 50% pour \$6000 ou \$7000 en comptant le stockage, cela ne baissera pas tellement.

Ce qui va baisser, par contre, c'est l'électricité. C'est-à-dire qu'il faut dès maintenant prévoir que dans cinq ans à sept ans, disons, dans sept ans d'ici — on est en 1977, vous verrez en 1984 si je me suis trompé, ce sera probablement avant — l'électricité solaire aura atteint environ \$1 le watt de pointe, ce qui la rendra rentable, parce que cette électricité solaire coûtera moins cher que ce que coûtera l'Hydro à ce moment-là. Donc, à ce moment-là, on aura intérêt à s'acheter des capteurs pour faire de l'électricité solaire. Donc, il faut que les toits des maisons, dès maintenant, soient prévus pour cette électricité solaire. Si je demande à faire une maison autonome, je compte utiliser une partie de mon chauffage au bois. Je ne m'en cache pas. C'est une "biomasse". Pourquoi pas? Ah oui! Une maison autonome... Bien sûr, on peut tout faire avec ce qu'il y a dans l'environnement immédiat, je vous le dis, mais ça va coûter de l'argent. Je préfère être dans le camp réaliste où on a un chauffage annexe, mais qui provient de l'environnement quand même, c'est-à-dire qu'avec les résidus de sciage, avec certains résidus du bois, on peut fournir le chauffage accessoire.

Si vous voulez une maison 100% autonome avec ce qu'il y a dans le vent — bien tiens! le vent, comme chauffage annexe — je peux vous la faire autonome avec du vent et du soleil, et le coût d'une éolienne de 5 kilowatts, donc mettons 5, 8 kilowatts actuellement... Attendez, il faut que je fasse un petit transfert d'argent. Je crois que la compagnie Graumon Aerospace vend sa machine de 15 kilowatts, \$20 000, mais c'est un coût très élevé, contre lequel on ne peut rien faire actuellement, mais contre lequel même le Québec, avec sa petite taille, avec ses petits moyens... enfin, sa petite taille, par le nombre d'habitants et les potentialités immédiates, quoi, peut agir à la grande échelle, c'est-à-dire qu'il est très difficile, tout de suite, de fabriquer des petites éoliennes bon marché, mais il est possible de l'envisager. Trop long... Bon, bien voilà...

M. Goulet: Regardez, M. Le Chapellier, c'est parce que nous considérons une maison unifamiliale...

M. Le Chapellier: Oui.

M. Goulet: \$25 000 supplémentaires sans être encore autonome. Mais vous nous parlez de bois. Le bois dans Louis-Hébert, ici, ou dans Westmount, il est rare.

M. Le Chapellier: Oui.

M. Goulet: Les résidus de bois aussi.

M. Le Chapellier: Oui.

M. Goulet: J'espère que vous avez tenu compte de ça.

M. Le Chapellier: Bon! Attendez! Je vais reprendre ça autrement, parce qu'on s'est un...

M. Goulet: ... ou j'ai mal compris.

M. Le Chapellier: ... peu... Je me suis mal exprimé.

M. Goulet: Ah bon!

M. Le Chapellier: Je dis: Pour avoir 50% autonome, ça coûte, c'est-à-dire très simple, ça va coûter \$6000, \$6500 et ça s'amortit en quinze ans. Bon! Pour le reste, le complément, le chauffage annexe — il faut le fournir par une méthode ou par une autre — si nous nous plaçons dans l'esprit autonome, il faut le fournir ici par le vent. Cela correspond aux études que fait l'Université de Sherbrooke et ça peut être assez facilement développé. Toutefois, je ne vous garantis pas que l'éolienne sera au-dessus de la maison. Elle sera peut-être sur la colline à côté. Peut-être qu'elle desservira 10 maisons ou 20 maisons. C'est ça que je veux dire. Mais tout au moins, si c'est une maison autonome, on mettra une éolienne pour cette maison. Mais, en tout cas, on fera 100% d'autonomie, y compris l'électricité domestique pour la cuisson des aliments.

Le Président (M. Laplante): Dernière question, le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Merci, M. le Président. Je me demande si c'est possible d'avoir une précision sur un des aspects que vous avez soulevés. Comme vous le savez, nous sommes ici pour prendre et recevoir autant de renseignements que possible, et être éclairés sur les sujets que présentent les mémoires. Vous avez fait référence, par exemple, à l'Hydro-Québec. Je crois que l'Hydro-Québec aussi doit se présenter devant cette commission, et vous pouvez être assuré que les sujets qui sont soulevés, nous allons les étudier avec elle. Par exemple, vous avez mentionné que d'ici 1986, le coût de l'Hydro doit tripler. Vous avez mentionné de \$0.02 le kilowatt-heure à \$0.06 le kilowatt-heure. Vous pouvez être assuré que nous allons interroger les représentants de l'Hydro pour voir

quelles sont leurs prévisions. Mais ce à quoi je veux en venir, c'est un autre aspect que vous avez mentionné vers la fin de votre mémoire, de votre discours.

Vous avez mentionné le projet de la baie James et vous avez dit que cela pouvait être, vous prétendez que cela aurait pu être remplacé... Je ne sais pas si c'est écrit dans votre mémoire... si j'ai bien entendu. Corrigez-moi si j'ai mal entendu... que ça pouvait peut-être être remplacé par des méthodes éoliennes.

Prétendez-vous que le projet de la baie James aurait pu être remplacé par des moulins à vent? Si oui, pourriez-vous décrire comment cela aurait pu être fait? On serait très intéressé à poser des questions aux représentants de l'Hydro-Québec à ce sujet lorsqu'ils comparaitront devant cette commission.

**M. Le Chapellier:** Deux réponses. D'abord, j'ai dit que le prix du kilowatt-heure devait tripler à condition qu'on reste dans le voie dure, mais, d'ores et déjà, il semble que l'on s'engage dans une voie de conservation, mais peut-être, avec un peu d'espoir, dans une voie transitoire.

Donc, nous n'arriverons pas à ce triplement. On arrivera peut-être au doublement, peut-être moins si ça va. Première chose. Deuxième chose, le vent. Je m'excuse, je n'ai pas ici les paperasses, mais on s'est basé sur des modèles, tel celui des Iles-de-la-Madeleine, c'est une machine de 200 kilowatts qui, produite en série, ne coûterait pas plus de \$100 000 à \$150 000.

D'après la carte qui est ici, presque à la fin, à la page 22, nous voyons qu'on tire en moyenne, dans la zone de la baie James, environ 400 kilowatts par mille carré au sol. On peut tirer 400 kilowatts sans abîmer l'écosystème avec des machines. Donc, Rangi South et Templin, qui s'occupent de la recherche éolienne à Ottawa, du Conseil national de la recherche, ont étudié le problème et ont compté le nombre d'éoliennes qu'il fallait pour faire l'équivalent du projet de la baie James. Ils ont compté aussi ce que cela allait coûter. Ils ont dit: Actuellement, l'éolienne n'est pas rentable. C'est vrai. Je ne le conteste pas. Il faut progresser du point de vue technologique. C'est tout ce que je peux vous dire. Je ne connais pas, non plus, le nombre exact d'éoliennes. J'ai les documents, mais je ne les ai pas sous la main. Mais c'est possible, techniquement, par exemple.

J'en ai discuté avec Bonneville de l'IREQ, de la recherche de l'Hydro-Québec. Il m'a dit que c'était parfaitement possible, South et Templin sont aussi d'accord pour admettre cette possibilité. C'est uniquement une possibilité économique actuellement.

**M. Grégoire:** Seulement une courte question, M. le Président. Les tests qui ont été faits ont-ils donné de bons résultats? Ont-ils été efficaces?

**M. Le Chapellier:** Où?

**M. Grégoire:** Pardon? Comme maison semi-autonome.

**M. Le Chapellier:** Pour ce qui est des maisons solaires tout simplement, c'est-à-dire des maisons pour Monsieur Tout-le-Monde, la maison de La Macaza comme les autres maisons, je n'ai encore pas vu, aussi bien dans les rapports scientifiques internationaux que dans les interviews d'utilisateurs, des gens mécontents. C'est au point que, pour une maison française construite par Jacques Michel qui justement doit avoir un contrat pour le Québec — c'est un de mes collègues — construite très en avance sur les autres avec des très petits moyens, le système n'a pas fonctionné. Il y a des petits volets. Ils ont rouillé. Donc, le système ne fonctionnait pas bien, mais les gens étaient contents quand même. La seule chose qui les mécontente, ce sont les visiteurs, c'est-à-dire qu'on n'a jamais eu encore, sauf dans les maisons à haute technologie... Vous avez la maison expérimentale de l'université. Là oui. La maison de Löff en 1956 avait seulement 30% d'énergie, alors que l'investissement financier restait très compliqué.

Autrement dit, les solutions simples, les solutions à basse technologie qui sont simplement une nouvelle façon de construire les enveloppes, mais avec très peu de moteurs ou pratiquement pas, celles-là, jusqu'à maintenant, pour tous les rapports que j'ai eus, vont toutes dans le même sens d'un contentement de l'utilisateur et vont au-delà des prévisions optimistes.

**Le Président (M. Laplante):** C'est bien. On vous remercie, monsieur. La commission suspend ses travaux jusqu'à 16 h 30.

(Suspension de la séance à 16 h 19)

### Reprise de la séance à 16 h 31

**Le Président (M. Laplante):** A l'ordre, mesdames et messieurs!

La compagnie Aigle d'Or, s'il vous plaît.

### Aigle d'Or Canada Limitée

**M. Deschennes:** Monsieur le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission, permettez-moi de me présenter. Mon nom est Hector Deschennes, je suis vice-président exécutif de la société Aigle d'Or et mon collègue, à ma droite, c'est le Dr John Robinson, directeur de la planification au sein de notre organisme.

Un bref aperçu de la compagnie Aigle d'Or. Cette société a commencé ses activités au Québec en 1960-1961 et nous avons présentement un réseau de quelque 500 stations de service. Nous contribuons aussi à la livraison d'huile domestique, communément appelée huile à chauffage, dans les résidences privées et les édifices commerciaux. Nous avons aussi de l'huile lourde pour l'industrie lourde. Notre siège social est localisé à Montréal. Nous employons quelque 750 personnes.

Nous soumettons aux membres de la commission le mémoire suivant concernant nos

vues sur la politique énergétique du gouvernement. La politique provinciale de l'énergie devrait avoir comme point de départ des prédictions raisonnables sur la consommation de l'énergie pour une période suffisamment longue, mais limitée quant à son échéance.

Par conséquent, dans le présent mémoire, certaines hypothèses ont été avancées en regard d'une prévision à long terme de la consommation totale de l'énergie et de son aspect général.

Les prévisions. Les prévisions de consommation de l'énergie totale au Québec jusqu'au milieu des dix prochaines années s'établissent à un taux d'augmentation annuelle de 3 1/2%, pour ensuite diminuer à moins de 3% par suite de la décroissance de la natalité ainsi que du niveau incertain de l'immigration et des pratiques de conservation. Le pourcentage du marché de l'énergie desservi par le gaz naturel et l'électricité augmentera, mais pas à un taux suffisant pour permettre une réduction absolue de la dépendance du Québec sur le pétrole en tant que source d'énergie. Le tableau ci-dessous fournit un relevé approximatif du profil énergétique de 1975 et une prévision pour 1980. Ces données sont en considération d'une augmentation de la consommation d'électricité et de gaz naturel à un taux respectif de 4 1/2 % et de 6 % par année et d'une augmentation de 3 % de la demande totale d'énergie.

La différence, par conséquent, est comblée par le pétrole qui démontre lui-même une augmentation dans sa demande de plus de 2% par année. Le tableau indique en 1975 au rang pétrole 72% par rapport à 68% pour 1980; le charbon ou coke 2% en 1975 par rapport à 3% en 1980; le gaz naturel 5% en 1975 par rapport à 6% en 1980; et l'électricité 21% en 1975 par rapport à 23% en 1980.

L'augmentation de la consommation de pétrole devrait ralentir après 1982 avec l'introduction dans le système du gaz naturel en provenance de l'Arctique.

Sécurité d'approvisionnement. La vulnérabilité à des restrictions d'approvisionnement en pétrole brut provenant de l'Ouest canadien ou de l'OPEP peut être minimisée en assurant un degré élevé de flexibilité quant à la source et à la méthode d'approvisionnement de toutes les formes d'énergie.

Le pétrole. Présentement, le Québec est approvisionné en pétrole brut à deux sources distinctes, soit l'Ouest canadien et les marchés mondiaux (pays de l'OPEP). La demande du consommateur québécois est assumée par les services de sept raffineurs et autres gros importateurs de produits raffinés.

Il est généralement reconnu qu'à long terme, le pétrole brut de l'Ouest canadien ne pourra plus répondre à la demande du territoire situé à l'ouest de la vallée d'Ottawa et qu'une fois de plus l'Est canadien devra dépendre des sources d'importation. D'un autre côté, le pétrole découvert sur les côtes de l'Est canadien sera raffiné à de meilleures conditions au Québec en considération de l'économie réalisable dans les coûts de transport.

Parmi les raffineurs opérant dans la province de Québec, cinq des plus grandes sociétés pétrolières multinationales sont représentées et, à elles seules, elles s'approprient sur une base mondiale de 45% du total annuel des achats effectués des pays de l'OPEP, alors que la consommation du Québec en produits pétroliers représente moins de 2% de la production de l'OPEP.

Il est donc avantageux pour le consommateur québécois d'être approvisionné par de telles sociétés qui, individuellement et collectivement, exercent une certaine influence sur les pays producteurs et, de ce fait, sont en mesure d'assurer une flexibilité globale pouvant maximiser la sécurité d'approvisionnement. Ce même degré de sécurité ne peut être atteint par une agence ou un gouvernement qui ne représenterait les intérêts que d'un petit nombre de consommateurs.

Gaz naturel. Compte tenu du fait qu'aucune découverte pétrolière d'importance n'a été effectuée récemment, le développement des champs gaziers frontaliers et côtiers fait partie de la politique fédérale de l'énergie.

En conséquence, le Québec devrait maintenant poursuivre sa participation à l'exploration et à la production de ces sources d'hydrocarbures à l'extérieur de la province, lorsque de tels projets ne peuvent être entrepris exclusivement par le secteur privé. Spécifiquement, le développement des champs gaziers côtiers en coopération avec les provinces de l'Atlantique devrait être révisé favorablement.

Electricité. Nous sommes d'accord avec la position du gouvernement à l'effet que la priorité devrait être accordée au développement des ressources hydroélectriques de la province, compte tenu du fait que les coûts de cette forme d'énergie devraient, à la longue, s'avérer moindres que ceux du pétrole importé (aux prix mondiaux).

Protection du consommateur et fixation du prix de l'énergie. Les facteurs suivants doivent être pris en considération lorsqu'il s'agit de déterminer s'il devrait ou non y avoir intervention dans la fixation du prix de l'énergie.

Premièrement, les intérêts des consommateurs de produits pétroliers sont protégés par la compétition qui restreint les prix, grâce à la commission royale sur la fixation des prix des produits pétroliers. Alors qu'il existe un surplus de capacité de raffinage dans l'Est du Canada, il semble que le marché demeurera compétitif, favorisant ainsi le consommateur, selon cependant la disponibilité du pétrole brut à des prix mondiaux. Conséquemment, les marges de profits bruts réalisés par les secteurs de raffinage et de marketing des sociétés pétrolières sont peu élevées en relation du coût du produit.

Deuxièmement, il en va de l'intérêt du consommateur que les prix puissent augmenter au niveau mondial au cours d'une période assez courte. Cette période, cependant, doit être suffisamment longue pour éviter que le taux de croissance de l'économie ne soit l'objet de contraintes excessives.

Troisièmement, les tendances de la consom-

mation doivent répondre aux normes globales d'approvisionnement et de prix à long terme si la société doit être protégée au maximum possible contre les conséquences de nouvelles augmentations des prix mondiaux et de pénuries de produits.

Quatrièmement, normalement, le contrôle des prix de certains produits pétroliers affecteraient les prix de certains produits dérivant du pétrole brut. La distorsion du système qui en résulterait pourrait avoir, à long terme, des implications néfastes, particulièrement en regard du développement de sources alternatives d'énergie.

Cinquièmement, les sociétés pétrolières doivent être autorisées à maintenir des niveaux raisonnables de profit afin qu'elles puissent réinvestir dans l'exploration et la production, même si ses activités peuvent être localisées à l'extérieur de la province et financer les besoins grandissants de capitaux.

Cette société est d'avis que toute intervention directe ou indirecte d'un gouvernement dans la fixation des prix et des produits peut militer à rencontre des intérêts des consommateurs en modifiant la nature de l'industrie et du marché.

Développement économique. Les profits financiers anticipés des projets gouvernementaux doivent répondre aux rigoureux critères d'investissements maintenant à être établis.

Il a été indiqué récemment que le gouvernement était intéressé à favoriser le développement de l'industrie pétrochimique au Québec. En plus des difficultés à attirer dans la province le courant des investissements additionnels nécessaires, certains autres facteurs indiquent qu'il ne semblerait pas qu'un tel investissement réponde aux critères requis: Premièrement, dépendance accrue sur le pétrole brut importé; deuxièmement, le stage avancé du développement atteint, dans d'autres régions du Canada, à la lumière de demandes à long terme en Amérique du Nord; troisièmement, l'allocation d'une grande quantité de capitaux.

Investissements optimum. La rationalisation des réseaux de raffinage et de marketing existant présentement au Québec devrait être activement poursuivie où l'investissement est justifiable par le taux des critères de profit.

En raison du surplus de capacité de raffinage dans la province et du coût d'installation d'une nouvelle raffinerie, on peut présumer que les marchés provinciaux des produits pétroliers devraient être desservis à partir de deux centres distinctifs de raffinage, soit Montréal et Québec, ainsi que de sources d'importation.

Des économies considérables dans le coût du transport peuvent être réalisées si les centres de raffinage sont en mesure de répondre aux demandes du marché à l'intérieur des régions économiques que ces centres devraient approvisionner à des coûts comparatifs, selon les considérations de produits.

Les installations d'Aigle d'Or à Saint-Romuald qui ne sont pas utilisées à leur pleine capacité sont idéalement situées pour approvisionner en produits pétroliers un nombre de régions économiques distinctes, dont le centre est la ville de

Québec, et incluant tous les points de la province vers le nord et vers l'est. Par conséquent, l'étude présentement en cours pour l'obtention d'un raffinage mieux équilibré à Saint-Romuald devrait être activement poursuivie.

Protection de l'environnement. Il devrait exister un degré élevé de connaissances quant à l'efficacité du coût des besoins, particulièrement en ce qui concerne les normes de contrôle des dégagements, alors que celles-ci pourraient être mises en vigueur sur une base générale.

Il est donc recommandé qu'une étude complète des concentrations des polluants soit menée par régions géographiques avant que des règlements soient stipulés. Une plus grande importance devrait être accordée au nettoyage des installations des usagers en regard de tous les dégagements, mais sans exclure le contrôle des normes de produits.

**Le Président (M. Laplante):** Merci, monsieur. M. le ministre.

**M. Joron:** J'aurais, si vous le permettez, trois questions à vous poser, après avoir souligné que les perspectives que vous dégagez sont peut-être à plus court terme que d'autres qu'on a entendues. Vous signalez, en page 3, que vous êtes d'accord avec l'idée de développer au maximum les ressources hydroélectriques. Dans l'horizon de 1980, qui n'est pas bien loin, vous démontrez que même si on développe au maximum les ressources hydroélectriques, il est clair que la dépendance du pétrole reste quand même assez considérable.

On va donc parler du pétrole. Vous mentionnez en page 2. C'est une de mes premières questions. J'en ai une par rapport à la régionalisation dont vous parlez et une autre par rapport à la pétrochimie. La première a trait aux approvisionnements. J'aimerais vous demander des éclaircissements. Vous dites qu'il est donc avantageux pour le consommateur québécois d'être approvisionné par de telles sociétés, en parlant des multinationales, qui, individuellement et collectivement, exercent une certaine influence sur les pays producteurs et, de ce fait, sont en mesure d'assumer une flexibilité globale pouvant maximiser la sécurité d'approvisionnement.

C'est un peu, en somme, l'argument que faisait valoir l'Imperial Oil, hier soir. Cependant, on n'a peut-être pas eu l'occasion, hier, de souligner le fait suivant, par rapport à la sécurité des approvisionnements.

Je comprends que l'intérêt d'une multinationale établie ici, qui a une raffinerie ici, qui a un réseau de distribution, c'est évidemment de faire marcher ses installations. Elle a des consommateurs, elle veut vendre; donc, elle va vouloir s'approvisionner.

Par contre, à cet égard peut-être, la situation de votre société diffère des "Sept Soeurs" ou des plus grandes multinationales. C'est là-dessus que je voudrais vous demander un éclaircissement. On pourrait toujours, à la rigueur, prendre la compagnie Gulf à titre d'exemple.

Gulf est contrôlée par Gulf US. D'accord, elle a une installation ici, elle voudrait bien fournir. Elle achète au Koweït. Mais arrive une pénurie, par exemple, puisqu'on parle de sécurité d'approvisionnement, et le gouvernement américain, qui ne s'est jamais trop préoccupé de l'extra-territorialité de ses lois, dit à ses citoyens, à ses "cooperate citizens", à ses compagnies, que les approvisionnements doivent venir aux États-Unis d'abord parce qu'il y a pénurie aux États-Unis.

La sécurité d'approvisionnement via une multinationale pourrait être compromise par le fait que le gouvernement, le pays dans lequel réside la société mère peut, pour des raisons d'intérêt national, exiger que l'approvisionnement vienne d'abord chez lui, avant d'aller dans les filiales, dans les pays étrangers.

Comment vous situez-vous par rapport aux autres multinationales à cet égard? Vous êtes différents dans un sens.

**M. Deschennes:** C'est complètement différent pour nous.

**M. Joron:** Je voudrais que vous explicitiez un peu cela et que, d'autre part, vous nous disiez quelles sont vos sources actuelles d'approvisionnement. Comment envisagez-vous, à long terme, puisque tout le monde évoque des difficultés éventuelles d'approvisionnement dans l'avenir, comment Aigle d'Or sera-t-elle en mesure d'assurer une sécurité d'approvisionnement? Ou est-ce que vous allez...

Je peux peut-être la relier à une deuxième question. Vous dites, par exemple, qu'un taux de profit normal doit être maintenu, de façon à permettre aux sociétés de réinvestir dans l'exploration. Malheureusement, il n'y a pas de pétrole, ou il ne semble pas y en avoir trop au Québec. Si on doit réinvestir dans l'exploration pour des sources pétrolières à l'extérieur des frontières, je vous poserais la question suivante: Où, d'une part, et est-ce qu'il y a sécurité? Où sont les endroits sûrs dans le monde où on peut faire cela pour avoir une garantie d'approvisionnement? Et, d'autre part, est-ce qu'on ne serait pas mieux de réinvestir ces profits dans les développements de sources autochtones locales de production d'énergie qui ne sont pas nombreuses? Enfin, tout cela...

**M. Deschennes:** Pour répondre à votre question, M. le ministre, si je connaissais les endroits où nous sommes sûrs de frapper, comme on dit communément dans le métier, je ne crois pas que je serais ici cet après-midi.

Le mémoire dit bien qu'on aimerait être capable de jouir de nos profits de façon à pouvoir réinvestir et faire de l'exploration, même à l'extérieur de la province. Actuellement nous sommes à faire de l'exploration en Indonésie.

**M. Joron:** Ce n'est pas à la porte.

**M. Deschennes:** Ce n'est pas à la porte et cela coûte énormément cher. Mais pour revenir à la question à savoir où nous nous approvisionnons

présentement, c'est chez les cinq multinationales dont nous avons fait référence ici.

**M. Joron:** Est-ce que c'est le brut?

**M. Deschennes:** Deux.

**M. Joron:** Deux. Qui vient d'un peu partout, Moyen-Orient, Venezuela et...

**M. Deschennes:** Qui vient d'un peu partout. Je ne voudrais pas me faire le porte-parole d'autres compagnies que la nôtre. Je crois que la nôtre, le gros champ d'activité, au point de vue marketing, est au Canada, dans la province de Québec et l'Ontario, de même qu'à Terre-Neuve. Je ne veux pas me faire le porte-parole d'autres compagnies, mais j'imagine que d'autres compagnies auraient droit à leur prorata. Même s'il y avait une pénurie aux États-Unis et au Canada en même temps, le même prorata serait respecté ici au Canada.

**M. Joron:** Comment voyez-vous vos approvisionnements à long terme? Etes-vous liés par des contrats à long terme avec vos fournisseurs actuels?

**M. Deschennes:** Oui, à long terme. Nous transigeons à long terme.

**M. Joron:** Quand on dit long terme, on parle de quoi?

**M. Deschennes:** Cela peut être dix ans, mais il y a un certain pourcentage qui a une flexibilité.

**M. Joron:** Vous ne pouvez pas être en mesure de savoir loin dans l'avenir ou au-delà de dix ans d'où, physiquement ou géographiquement, viendraient vos approvisionnements?

**M. Deschennes:** Définitivement, non.

**M. Joron:** D'accord. Mes deux autres questions, une porte sur la pétrochimie. A un endroit dans votre mémoire, vous mentionnez, si je l'interprète correctement, que la raffinerie de Saint-Romuald ne fonctionne pas à sa pleine capacité à l'heure actuelle. Cela se relie à l'autre question que j'avais à poser sur la régionalisation. Vous parlez d'une façon de peut-être régionaliser des marchés qui doivent être desservis par telle ou telle raffinerie; compte tenu qu'il y en a une dans la région de Québec, jusqu'où allez-vous dans cette idée de régionalisation, d'en faire un territoire privilégié attaché à une...

**M. Deschennes:** Non, pas nécessairement.

**M. Joron:** D'accord.

**M. Deschennes:** C'est simplement pour illustrer que la province de Québec, présentement, est totalement couverte au point de vue de la distribution.

M. Joron: Justement. Que souhaitez-vous qu'on fasse au point de vue de la régionalisation dans le but d'optimiser le rendement de la raffinerie de Saint-Romuald, par exemple?

M. Deschennes: Non, on ne peut pas exiger que... Saint-Romuald fait partie de la province de Québec, aussi bien que Montréal fait partie de la province de Québec. Ce qu'on veut illustrer ici, c'est simplement que la province de Québec est entièrement couverte au point de vue de raffineries, que s'il arrivait des raffineries additionnelles cela pourrait créer des problèmes.

M. Joron: Ah bon, d'accord! Quand vous parlez de régions, vous parlez de l'ensemble du Québec.

M. Deschennes: De l'ensemble du Québec.

M. Joron: Vous ne parlez pas de créer à l'intérieur du Québec des régions où on alloue le produit des raffineries selon...

M. Deschennes: De l'ensemble du Québec.

M. Joron: Ah bon, d'accord! Finalement, ma dernière question se relie au fait que vous mentionnez, un excédent de capacité de production à l'heure actuelle. Vous n'avez pas pensé, comme débouché possible, à la pétrochimie justement? Vous excluez assez rapidement, dans un paragraphe, la question. Vous n'avez pas l'air de croire beaucoup à la possibilité d'un développement pétrochimique, au Québec dans son ensemble, d'une part, et il semble que vous ne l'entrevoiez pas non plus comme un débouché pour l'excédent de capacité que vous avez vous-mêmes en ce moment.

Pourriez-vous nous en dire plus long? Pourquoi pensez-vous que la pétrochimie, ce n'est pas là que se situe l'avenir?

M. Deschennes: Nous trouvons que la solution n'est pas exactement là, à cause de l'innovation de la pétrochimie dernièrement dans tout le Canada. Il y a beaucoup d'installations de pétrochimie qui se sont développées dans tout le Canada. Il faut se conformer à la demande concernant la pétrochimie.

M. Joron: Vous dites qu'il y a un surplus de production pétrochimique?

M. Deschennes: Il n'y a pas un surplus, mais on s'en va vers un surplus. Il faudrait excessivement de précautions avant de la lancer et de l'exploiter.

M. Joron: Votre conclusion à cet égard provient-elle seulement d'une analyse du marché canadien ou si vous tenez compte du marché mondial, du développement pétrochimique également dans le reste de l'Amérique du Nord? Possiblement, ce qui m'apparaît très important, c'est qu'il semble y avoir un mouvement vers l'installation de la production pétrochimique très près de

sources mêmes du pétrole. Les pays producteurs, les pays de l'OPEP sont en train d'essayer de monter des industries pétrochimiques assises presque directement sur les gisements de pétrole, comme on voudrait en asseoir sur les gisements de gaz dans l'Est. Est-ce par le fait que le Québec est éloigné des sources de production que vous pensez que ce n'est pas logique d'installer la pétrochimie au Québec?

M. Deschennes: Non, la pétrochimie est tout à fait logique ici en Amérique du Nord, malgré qu'on ne soit pas assis sur les puits de pétrole. Ce n'est pas la raison, c'est que l'industrie pétrochimique a pris un essor considérable dans les dernières années. Il ne faudrait pas surcharger un marché.

M. Joron: Vous pensez que toute expansion dans ce secteur...

M. Deschennes: Pas nécessairement, mais il faudrait que...

M. Joron: ... pour les quelques années à venir, ajouterait ou créerait un excédent de capacités, tout simplement, qui ferait chuter les peix.

M. Deschennes: C'est fort possible.

M. Joron: Pour combien de temps voyez-vous ce scénario valable, parce que cela peut être vrai pendant trois ou quatre ans, et pas nécessairement dans dix ans?

M. Deschennes: Non, je dirais une période assez longue.

M. Joron: Pour une longue période...

M. Deschennes: Assez longue.

M. Joron: Je vous remercie.

Le Président (M. Laplante): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: M. le Président, à la page 2 de votre mémoire, vous dites que "l'augmentation de la consommation de pétrole devrait ralentir après 1982 avec l'introduction dans le système de gaz naturel en provenance de l'Arctique". Vous présumez qu'il va y avoir ce développement de la consommation du gaz de l'Arctique. Autrement dit, si nous n'avons pas les sources de gaz de l'Arctique, la consommation du pétrole ne baissera pas.

M. Deschennes: Elle ne baissera pas, mais si nous avons ces sources...

M. Ciaccia: La consommation de l'énergie va s'accroître.

M. Deschennes: Oui.

M. Ciaccia: Si nous n'avons pas le gaz de l'Arctique, que ce soit du delta ou des îles de l'Arctique, nous allons être obligés de nous fier plus sur le pétrole sur les marchés mondiaux.

M. Deschennes: C'est une charge additionnelle qui va tomber sur le pétrole.

M. Ciaccia: Je crois que c'est important de souligner cela, parce que... Est-ce que votre compagnie est impliquée directement ou indirectement dans le développement de sources énergétiques comme le gaz naturel?

M. Deschennes: Non, M. le député.

M. Ciaccia: Elle n'est pas dans le gaz naturel. Il est important de noter dans votre bref mémoire que vos intérêts sont dans le pétrole. Vous n'êtes pas dans le gaz naturel, mais, malgré cela, vous voyez la nécessité d'augmenter absolument les sources d'énergie autres que le pétrole. Autrement, ce n'est pas... Si je peux dire cela d'une autre façon, c'est rare qu'une compagnie va encourager la concurrence. Si c'étaient des marchés normaux, vous n'encourageriez pas le gaz naturel.

M. Deschennes: Lorsqu'on parle de pétrole, M. le député, il faut être parfaitement conscient que le pétrole va en diminuant.

M. Ciaccia: Exactement. Vous réalisez que cela peut mener à une crise et c'est pour cela...

M. Deschennes: Alors, on parle d'énergie en général.

M. Ciaccia: Cela revient à la question des sources d'énergie. Je crois que c'est la question que M. le ministre posait avant moi. Il vous questionnait sur vos sources d'énergie. Je crois que, durant la crise du pétrole, il y a plusieurs compagnies, peut-être la vôtre aussi, qui n'avaient pas de source directe, qui n'avaient pas de source assurée; il a fallu qu'elles aillent acheter sur le marché aux enchères. Elle ont payé jusqu'à \$30 le baril durant la crise du pétrole.

Le point à signaler est que même si on avait une autre compagnie, que ce soit SOQUIP ou une autre, il y aurait les mêmes problèmes. Ce qui est important pour nous — corrigez-moi si je me trompe — c'est de contrôler les sources, non seulement de pétrole, mais les sources d'énergie. Nous contrôlons la source hydroélectrique au Québec. C'est pour cela que c'est important, les sources canadiennes. Nous avons des avantages qu'aucun pays n'a. Nous avons le gaz naturel dans l'Ouest et dans l'Arctique; nous avons les sables bitumineux.

Je crois que l'accent ne devrait pas être mis tellement sur une question, à savoir si ce sont les multinationales, si c'est telle compagnie qui va approvisionner. Il s'agirait plutôt de savoir quelles mesures le Québec doit prendre pour contrôler les sources, parce qu'une fois que vous contrôlez la source de pétrole, peu importe quelle compagnie

va faire l'approvisionnement. C'est là le point que nous avons soulevé hier. Je pense que ce n'est pas une répétition. Nous avons des avantages qu'aucun autre pays n'a et c'est à nous de nous diriger vers le développement du gaz naturel dans l'Arctique. Parce que le ministre avait dit hier: Nous contrôlons la valve. C'est une question de géopolitique. Je crois que la valve du pétrole qui ne se situe pas à Montréal va se situer à Portland, Maine, parce que c'est là que le pipe-line se fait.

L'autre remarque que je voudrais faire se rattache aussi au développement de l'industrie de la pétrochimie. Je trouve, moi aussi, que vous semblez abandonner cette industrie dans les remarques contenues dans votre mémoire. Vous ne semblez pas attacher d'importance à la croissance de l'industrie; même s'il y a la concurrence, même s'il y a eu d'autres raffineries qui se sont construites, le fait demeure que Montréal est le deuxième lieu d'importance au Canada. Après Sarnia, l'industrie de la pétrochimie la plus importante au Canada se trouve à Montréal. Est-ce que le fait, par exemple, que c'est Sarnia qui a pris l'avance, c'est parce que Petrosar, par exemple, a construit une raffinerie intégrée de 170 000 barils, un investissement approximatif de \$300 millions? Ce qui détermine la localisation de l'industrie, c'est d'avoir des sources garanties de pétrole brut. Petrosar a pu implanter sa raffinerie où elle l'a fait parce qu'elle a des sources garanties de l'Ouest. Est-ce que c'est ça, vraiment, le problème? Ce n'est pas seulement la question de la capacité de votre raffinerie qui n'est pas utilisée à plein?

M. Deschennes: M. le député, je m'excuse si notre mémoire vous a induit partiellement en erreur en vous laissant croire qu'on se désintéressait complètement de l'industrie pétrochimique, parce que ce n'est pas l'intention de la compagnie de se désintéresser de l'industrie pétrochimique. Cependant, il nous faut être extrêmement prudents pour deux raisons: la rentabilité d'une telle industrie à présent, au moment donné, et aussi la deuxième raison que vous venez de mentionner, l'approvisionnement des matières premières.

M. Ciaccia: Est-ce que c'est vraiment ça la plus importante, l'approvisionnement, la garantie des sources de pétrole?

M. Deschennes: Je dirais que les deux sont d'égale importance. Mais ce n'est certainement pas l'idée de la société de délaisser complètement l'idée de l'industrie pétrochimique; loin de là.

Le Président (M. Laplante): M. le député de Saint-Laurent.

M. Forget: Vous avez indiqué que votre raffinerie de Saint-Romuald fonctionne en dessous de sa capacité prévue. Est-ce que ce manque à gagner, puisque j'imagine que cela se reflète sur la rentabilité de l'investissement, est-ce que c'est une période qui était prévue depuis le début, en ce sens que vous avez construit un peu pour l'avenir et que vous passez par une période d'attente, en

quelque sorte, ou est-ce qu'il y a des développements qui ont fait que l'utilisation prévue de la capacité est en deçà de ce qui était souhaité au départ? Si oui, pourriez-vous nous décrire ce qui a fait que le tableau a changé pour votre compagnie?

**M. Deschennes:** Le tableau total a changé pour la compagnie à cause du marché, premièrement, qui a changé considérablement concernant les huiles lourdes par rapport aux huiles distillées ou les huiles raffinées. Lorsqu'on fait mention, dans le mémoire, qu'on va apporter un meilleur équilibre à notre production à la raffinerie de Saint-Romuald, on veut indiquer par là que nous projetons apporter les changements nécessaires, établir notre raffinerie afin qu'elle puisse répondre à la demande actuelle du marché.

Lorsque la raffinerie de Saint-Romuald a été construite en 1971, l'huile brute était en demande considérable sur les marchés mondiaux alors que, depuis, ces marchés ont cessé. Alors, il faut retourner l'équilibre de production de la raffinerie de façon à satisfaire le marché québécois.

**M. Forget:** Sont-ce les mêmes raisons qui expliquent les mésaventures de la raffinerie de Terre-Neuve, à votre connaissance?

**M. Deschennes:** Je ne voudrais pas me porter à la défense de la raffinerie de Terre-Neuve. Je crois que c'est plutôt l'état financier de la société qui a fait défaut.

**Le Président (M. Laplante):** Le député de Rimouski.

**M. Marcoux:** J'aurai d'abord trois brèves questions et une quatrième question plus globale. Voici ma première question. Vous parlez d'une augmentation des prix du pétrole pour rejoindre le plus rapidement possible les prix mondiaux et vous parlez d'une courte période. Dans l'esprit de votre compagnie, qu'est-ce qu'une courte période pour rejoindre les prix mondiaux?

**M. Deschennes:** Une courte période peut s'échelonner... C'est assez difficile à déterminer, mais le mémoire veut dire que, pour en arriver à un coût et se mettre au même niveau que les prix mondiaux...

**M. Marcoux:** Mais pour avoir un ordre de grandeur, c'est en termes d'années?

**M. Deschennes:** Cela serait plutôt en termes d'années.

**M. Marcoux:** En bas de cinq ans, trois ans?

**M. Deschennes:** Trois ans.

**M. Marcoux:** Deux ou trois ans?

**M. Deschennes:** Deux ans à trois ans.

**M. Marcoux:** Très bien. Vous parlez du gaz naturel et vous êtes conscient qu'il y aura probablement une expansion de ce côté. Hier, SOQUIP nous suggérait deux mesures visant à promouvoir une expansion dans le domaine du gaz naturel; d'abord, la suppression de la taxe de 8% à la consommation du gaz naturel et, deuxièmement, de maintenir un écart de prix de 15% entre le pétrole et le gaz. Que pensez-vous de ces deux mesures proposées à notre commission?

**M. Deschennes:** C'est discriminatoire, pour une chose, vis-à-vis du pétrole et des autres mesures.

**M. Marcoux:** En fait, vous ne seriez pas favorable à ces mesures?

**M. Deschennes:** Non.

**M. Marcoux:** Vous considérez que cela doit être le libre marché dans...?

**M. Deschennes:** Le libre marché doit exister en pays démocratique.

**M. Marcoux:** Une troisième brève question en ce qui concerne l'environnement. Vous dites: "Il est donc recommandé qu'une étude complète des concentrations des polluants soit menée par région géographique". Je considère que votre texte n'est pas très clair. Je voudrais savoir si vous considérez, si l'étude prouve, ce qui sera probablement prouvé, que, dans la région de Québec, c'est moins pollué que dans la région de Montréal-Est. Donc, on devrait appliquer des normes différentes ou quelque chose du genre. Voulez-vous arriver à des normes différentes par région selon le degré de pollution dans le secteur du raffinage?

**M. Deschennes:** Ce n'est pas seulement dans le secteur du raffinage lorsqu'on parle de disséquer certaines régions au point de vue des polluants. C'est simplement l'idée que vous allez prendre une ville comme Montréal, où la population est presque de deux millions, si ce n'est davantage, lorsque vous vendez des huiles lourdes à teneur de soufre élevé — d'ailleurs, Montréal a un règlement dans ce sens qui ne le permet pas en haut d'un certain pourcentage — ces populations devraient être plus protégées que si vous vendez ce même produit à une usine qui est isolée de 25 milles à la ronde. Les dangers de pollution ne sont pas les mêmes. C'est pour cela qu'au lieu d'avoir une règle qui va embrasser l'ensemble de la province, il vaut mieux que cela soit divisé par régions.

**M. Marcoux:** Alors, les normes devraient être différentes.

**M. Deschennes:** Différentes.

**M. Marcoux:** Dernière question plus globale.

La commission a été convoquée parce que, dans différents milieux, on croyait qu'il y avait des problèmes d'énergie par rapport à l'avenir, cinq ans, dix ans, quinze ans ou vingt ans. A la lecture de votre mémoire, comme le ministre Joron l'a dit, il se situe dans une perspective à court terme, mais quand même, on se demande pourquoi la commission a été convoquée. On a l'impression qu'il n'y a pas beaucoup de problèmes dans le secteur de l'énergie, du moins de l'énergie liée au pétrole.

Je voudrais savoir s'il y a quand même des changements qui, d'après vous, devraient être apportés à la politique énergétique. Dans quel sens devraient aller les changements qui devraient avoir lieu? Ce n'est pas tellement décrit. A la lecture de votre mémoire, on a l'impression qu'il n'y a pas grands changements à apporter. Au-delà de cela, y a-t-il des changements qui, d'après vous, sont nécessaires par rapport à une politique d'énergie globale?

**M. Deschennes:** Les changements sont à l'intérieur du mémoire, lorsqu'on dit, ici, protéger le consommateur. La politique énergétique du gouvernement se résume à la protection du consommateur. Lorsqu'on dit que le meilleur moyen de garantir au consommateur la fourniture des produits dont il a besoin au point de vue pétrole, c'est de passer à travers les cinq multinationales qui sont représentées, ici, au Québec, qui représentent 45% des achats de l'OPEP. On a certains pouvoirs d'achat. Si la province allait vis-à-vis l'OPEP, alors que la consommation provinciale est de 2%, la totalité de l'OPEP...

**M. Marcoux:** Si je comprends bien...

**M. Deschennes:** J'imagine que le pourcentage est assez frappant pour savoir qui a le pouvoir d'achat.

**M. Marcoux:** Vous proposez le statu quo dans cela, vous ne proposez pas un changement.

**M. Deschennes:** On ne propose pas. On n'a pas l'intention de proposer des changements. On donne notre opinion sur ce que la politique énergétique de la province devrait être.

**Le Président (M. Laplante):** M. le député du Lac Saint-Jean.

**M. Brassard:** Cela porte sur la protection de l'environnement. Vous effleurez à peine ce problème, dans votre mémoire. C'est un problème important, quand on pense que l'industrie pétrolière est une des plus polluantes. Deux questions relativement à la protection de l'environnement.

Les services de protection de l'environnement ont publié un projet de règlement sur le rejet de certains contaminants par les raffineries de pétrole. C'est un projet qui devrait être appliqué incessamment. Alors ma question est: Votre compagnie est-elle prête à appliquer ce projet de règlement sur le rejet des contaminants, comme les huiles et graisses, phénols, sulfures, etc., ou si elle

a l'intention de s'y opposer, comme le lui permet la loi?

Deuxième question, votre raffinerie reçoit son pétrole par bateau qui est reçu à un quai que vous possédez à Saint-Romuald. C'est bien exact? Dans l'éventualité d'un déversement accidentel de pétrole à votre quai de Saint-Romuald, soit le bris d'un navire ou d'un réservoir, êtes-vous en mesure de limiter les dégâts qui seraient causés à l'environnement par un accident de ce genre? Êtes-vous équipé, actuellement, pour limiter les dégâts causés à l'environnement par un déversement de pétrole à votre quai de Saint-Romuald?

**M. Deschennes:** Je réponds à votre deuxième question immédiatement. Oui, nous sommes équipés, le cas échéant.

**M. Brassard:** Qu'est-ce que vous avez comme équipement?

**M. Deschennes:** Là, les équipements, je ne suis pas un technicien en la matière, mais nous avons les équipements nécessaires qui sont exigés, même, par les gouvernements, au cas où il y aurait un accident quelconque au point de vue polluant dans le fleuve.

Pour répondre à votre deuxième question, loin de combattre les règlements que le gouvernement veut passer concernant les polluants des raffineries, nous sommes entièrement en faveur, nous sommes prêts à coopérer à 100%. Si on se reporte à une édition du Soleil de la semaine dernière, il a été écrit dans le Soleil que la raffinerie de Saint-Romuald répondait déjà aux normes exigées par le gouvernement.

**M. Brassard:** Les nouvelles normes?

**M. Deschennes:** Les nouvelles. On ne voit pas le Soleil souvent, mais le journal était là,...

**Le Président (M. Laplante):** M. le député de Bellechasse.

**M. Goulet:** Merci M. le Président. Lorsqu'on parle de sécurité d'approvisionnement, depuis le début de cette commission nous parlons de sécurité d'approvisionnement de pétrole, pour votre raffinerie de Saint-Romuald, j'aimerais parler de voies de sécurité d'approvisionnement.

Suite à votre demande pour le dragage du Saint-Laurent qui vous a été refusée — et je suis convaincu que c'est pertinent aux débats; je ne vous demande pas de les nommer, mais je vous demande de me répondre par oui ou non — est-ce que, d'après vous, il y a d'autres compagnies, d'autres groupements, d'autres provinces ou d'autres pays ou des multinationales, appelez cela comme vous voulez, en tout cas d'autres groupes qui auraient intérêt à ce que vous ayez de la difficulté à vous approvisionner par le Saint-Laurent, étant donné que vous êtes la seule raffinerie dans la région immédiate de Québec? Est-ce qu'il y a d'autres groupements qui auraient un tel intérêt? Pourquoi, d'après vous, on vous a refusé cela?

Parce que c'est une sécurité d'approvisionnement. Si vous ne pouvez plus passer avec vos bateaux, même si vous avez du pétrole... Si je ne me trompe pas, à Saint-Romuald, vous ne vous approvisionnez pas par voie de pipe-line; c'est par voie de bateaux seulement.

**M. Deschennes:** Oui. Pour répondre à votre question, M. le député, je ne crois pas qu'aucune pression ait été faite par quiconque pour nous créer des ennuis concernant le passage de la traverse nord. A présent, c'est beaucoup dire qu'on nous coupe les approvisionnements complètement. On ne nous coupe pas les approvisionnements, mais, lorsqu'on nous refuse le dragage, on nous empêche d'entrer des bateaux à fort tonnage où cela pourrait être rentable pour nous. Mais on peut entrer des bateaux plus petits. Ce sont des ennuis, des difficultés.

**M. Goulet:** On vous crée des difficultés. A ce moment-là, ce sera plus difficile pour vous d'être compétitif.

**M. Deschennes:** Exactement.

**M. Goulet:** C'est ce que je voulais dire. Mais vous ne voyez pas pourquoi on vous refuse cela? Pourquoi le gouvernement vous l'a-t-il refusé? Vous ne voyez pas pourquoi?

**M. Deschennes:** Non, nous ne voyons pas pourquoi, parce que c'est un précédent.

**M. Goulet:** D'accord, merci.

**M. Deschennes:** Je ne voudrais pas m'embarquer sur...

**Le Président (M. Laplante):** M. le député de Jean-Talon.

**M. Garneau:** Concernant la pollution dans le fleuve Saint-Laurent, le député du Lac-Saint-Jean a évoqué cette question qui m'intéresse passablement. Elle m'intéresse parce que je vis dans la région immédiate de Québec, mais aussi en ce qui regarde l'avenir. Vous avez transporté, depuis l'ouverture de la raffinerie, du pétrole par bateaux. A ce que je sache, il n'y a pas eu encore d'incident déplorable, heureusement. Est-ce que vous seriez en mesure de dire jusqu'à quel point la grosseur du navire qui transporte le pétrole peut être un facteur croissant de danger de pollution ou de danger d'accident, compte tenu du type de navigation qu'on a sur le fleuve?

**M. Deschennes:** Non. La grosseur du navire n'est pas tellement importante puisqu'à la grosseur du navire s'appliquent certaines normes de construction pour rencontrer les exigences de la navigation.

**M. Garneau:** Mais les bateaux qui ont eu des accidents sur la côte est des Etats-Unis, j'imagine

qu'ils devaient avoir également des certificats de navigation et qu'ils étaient construits pour transporter le pétrole qu'ils transportaient. Qu'est-ce qui s'est produit?

**M. Deschennes:** Il faut toujours regarder l'âge de ces navires et les conditions dans lesquelles ces navires naviguaient...

**M. Garneau:** Oui, mais quand votre entreprise transporte ou fait transporter — je ne sais pas si vous engagez des transporteurs — est-ce qu'on peut vous assurer que ce sont de jeunes bateaux ou de vieux bateaux?

**M. Deschennes:** Oui, on peut savoir l'âge des bateaux et dans quelle condition le bateau peut être.

**M. Garneau:** Mais est-ce que c'est une chose à laquelle votre compagnie s'intéresse? Quel genre de précautions prenez-vous?

**M. Deschennes:** Certainement, parce que nous ne sommes pas intéressés à créer de la pollution ou à causer des dommages dans le fleuve ou ailleurs.

**M. Garneau:** Actuellement, le tonnage des bateaux, en moyenne, est de combien, ceux qui viennent à Saint-Romuald? Le plus gros était de quel tonnage? La moyenne est de quel tonnage?

**M. Deschennes:** C'est en bas de 90 000 tonnes. Quoiqu'avec le creusement du chenal on prévoit monter en haut de 100 000 tonnes à peu près.

**M. Garneau:** Mais, jusqu'à maintenant, le plus gros qui est entré est entré à 90 000 tonnes.

**M. Deschennes:** En bas. Oui, à 90 000 tonnes, mais...

**M. Garneau:** Mais, à ce moment-là, est-ce qu'il doit suivre le déplacement de la marée ou s'il peut entrer facilement?

**M. Deschennes:** Non, il entre avec la marée.

**M. Garneau:** Il entre avec la marée. Hier, a été évoquée la possibilité d'une capacité limitée éventuellement du pipe-line Portland-Montreal. A la page 2 de votre mémoire, au paragraphe 1, vous parlez d'une nécessité d'approvisionner l'est de la vallée de l'Outaouais par de l'importation uniquement. Je comprenais, en lisant votre mémoire, que, même du côté ouest, il y aurait des difficultés. Hier, avec d'autres intervenants, on évoquait la possibilité d'un pompage à rebours entre Montréal et Samia lorsque le pipe-line sera ouvert. Advenant une telle possibilité qu'un pipe-line de 250 000 barils-jour puissent être renversé vers Samia, est-ce que les possibilités de navigation sur le fleuve ne seraient pas à ce point encombrées que le danger de pollution deviendrait un élément important?

En fait, est-ce que, dès maintenant, avec les autorités fédérales et les autres intéressés au dossier, on doit poursuivre ou non l'établissement d'un port pétrolier plus à l'est sur le Saint-Laurent pour minimiser éventuellement, si le cas se présentait, les dangers de pollution dans les régions comme la nôtre?

M. Deschennes: Concernant le renversement du pipe-line pour aller de Montréal à Sarnia, nous n'en avons pas fait l'étude. D'ailleurs, cela ne nous concerne pas. Ce qui nous concerne, c'est simplement la traverse nord pour venir à Saint-Romuald. Le pipe-line de Portland-Montréal étant à pleine capacité, j' imagine que si on doit renverser du produit pour le remonter plus à l'ouest, ce produit va nécessairement monter par eau, à moins qu'on additionne les pipe-lines.

M. Garneau: Je veux savoir si votre expérience de la navigation vous incite à croire qu'un accroissement de la navigation sur le Saint-Laurent pour transporter du pétrole obligerait les gouvernements à déplacer vers l'est la voie d'entrée pour utiliser un autre mode de transport que la voie maritime, compte tenu des dangers de pollution. On en a vu l'expérience récente sur la côte américaine. Cela m'inquiète beaucoup.

M. Deschennes: S'il y avait nécessité de monter autant de produit dans la région de Montréal, par eau, assurément qu'il y aurait un effort fait du côté du port.

M. Garneau: Du côté du dragage, lorsque la première opération s'est faite, il y a quelques années, les bateaux passaient à ce moment-là. Si je comprends bien, le chenal qui a été creusé s'est rempli, c'est ça l'histoire? Le dragage qui serait nécessaire pour remettre le chenal en opération, comme il était prévu au début, savez-vous quelle sorte d'investissement ça prend?

M. Deschennes: Non, je ne pourrais pas dire. Je sais qu'il y a trois pieds à nettoyer.

M. Garneau: Il y a seulement trois pieds à nettoyer.

M. Deschennes: Il est à 38 pieds alors qu'il devrait être à 41 pieds.

M. Garneau: Sur un autre sujet. Hier, on a posé ces questions à d'autres personnes, à d'autres entreprises. Il y a une augmentation—vous en faites écho dans votre mémoire—nécessaire du prix du baril de pétrole pour le porter au prix mondial. Vous savez qu'il y a eu une augmentation de \$0.70 le baril à partir du 1er janvier. Est-ce l'intention de votre entreprise de passer l'augmentation à la clientèle dès le 1er mars?

M. Deschennes: Oui. Il y a 60 jours qui nous ont été demandés...

M. Garneau: Et votre entreprise compte pouvoir bénéficier en passant... la proportion de vos

ventes d'huile à chauffage est de quel ordre de grandeur par rapport à l'essence?

M. Deschennes: A peu près 30% d'huile à chauffage par rapport, à peu près, à 21% de gazoline.

M. Garneau: Et à ce moment-là, en passant ces augmentations à l'huile à chauffage, ça représente combien au gallon?

M. Deschennes: C'est \$0.02 le gallon, je pense.

M. Garneau: Est-ce que ça veut dire que dans la région de Québec, il y aurait une augmentation de l'huile à chauffage à partir du 1er mars.

M. Deschennes: A partir du 1er mars, mais il ne faut pas oublier que cette augmentation, les raffineurs en subissent l'effet depuis le 1er janvier.

M. Garneau: Hum, hum! Est-ce que le ministre va laisser la région de Québec être pénalisée parce qu'il n'y a qu'un député libéral?

M. Joron: Ah mon Dieu, il y a beaucoup de députés péquistes à Québec aussi!

M. Garneau: J'espère que le ministre pourra utiliser...

M. Joron: On ne vous laissera pas tout seul dans votre petit coin, ne vous inquiétez pas.

M. Garneau: Je l'espère bien, parce qu'hier, j'ai compris qu'il n'était pas sûr que d'autres entreprises passent à la clientèle cette augmentation. Ça deviendrait extrêmement discriminatoire pour une région, si par le fait de votre situation dans la région, vous nous pénalisiez et que ceux qui sont ailleurs...

M. Deschennes: Ecoutez, j'aimerais apporter une clarification. Si la région de Québec est augmentée, la région de Montréal va être augmentée elle aussi. Ce n'est pas un cas régional.

M. Garneau: Est-ce que vous êtes en mesure de faire face à la compétition si vous augmentez et que les autres n'augmentent pas?

M. Deschennes: Si j'augmente ici à Québec et que les autres n'augmentent pas, je ne serai pas plus avancé que si j'augmente à Montréal et que les autres n'augmentent pas.

M. Garneau: Cela veut dire une chose, s'il y a une entreprise qui n'augmente pas, qui ne passe pas à la clientèle l'augmentation qui est accordée depuis le 1er janvier, les autres entreprises ne peuvent pas l'augmenter, autrement, elles perdent leur clientèle.

M. Deschennes: Pas nécessairement. Vous connaissez le jeu de la compétition.

M. Garneau: Oui, c'est pourquoi je vous pose la question.

M. Deschennes: Ce n'est pas nécessairement un qui va faire balancer les autres. Si la proportion devient assez forte...

M. Garneau: Si vous savez que c'est...

M. Deschennes: Ce qui n'est pas logique, en somme, parce que nous, comme raffineurs, nous avons cette augmentation depuis le 1er janvier.

M. Garneau: Oui.

M. Deschennes: On nous demande de respecter 60 jours, de façon à écouler nos inventaires. Mais connaissant les rigueurs de l'hiver que nous traversons, les inventaires en ont pris un bon coup.

M. Garneau: Je comprends votre position, mais ce que j'essaie de voir, c'est jusqu'à quel point les entreprises qui contrôlent l'approvisionnement d'huile à chauffage... Vous savez, on a été assez marqués, au Québec, par rapport à l'Ontario, au moment où nous n'avions pas de loi autorisant le gouvernement à intervenir. On a payé plus cher au Québec qu'en Ontario, parce que là-bas il y avait une loi. On l'a adoptée aussitôt qu'on a été capables. Je ne voudrais pas qu'on se fasse reprendre dans la même situation cette année et qu'on soit toujours les dindons de la farce.

Je ne voudrais pas non plus voir les entreprises, volontairement ou involontairement, s'organiser pour que, selon les capacités de mise en marché, certaines augmentent les prix et que d'autres ne les augmentent pas, rendant ainsi pour les consommateurs québécois la situation différente d'une région à l'autre, selon la capacité de distribution des entreprises. Ma question, dans le fond, ne devrait pas vous être adressée, mais elle devrait l'être beaucoup plus au ministre. C'est d'ailleurs par votre entremise, M. le Président, que je la lui transmettais.

Le Président (M. Laplante): Dernière intervention, M. le ministre.

M. Joron: Je voulais revenir sur un point que soulève le problème des approvisionnements d'Aigle d'Or par bateau à Québec et toute la question qui se rattache au renversement du pipe-line éventuel et à une plus grande circulation par bateau.

Cela se relie à deux questions, cela éclaire deux questions. Il y a la question, qu'a évoquée le député de Mont-Royal tout à l'heure, de la position stratégique du Québec dans ce réseau de pipe-line si le pipe-line est renversé. Il y a peut-être des précisions à apporter par rapport aux chiffres de capacité de ces pipe-lines, parce qu'il ne faudrait pas que se glissent de mauvaises informations.

La situation, dans le moment, est la suivante. A Montréal, vous avez une capacité de raffinage

approximative de 500 000 à 600 000 barils. Vous avez un pipe-line de Portland à Montréal qui a cette capacité, donc, qui est en mesure de fournir, et pas plus, le marché de Montréal.

Actuellement, il fonctionne à 350 000 barils au lieu de 600 000 barils, parce qu'il y a 250 000 barils qui viennent en sens inverse, de Sarnia à Montréal. Le jour où le pipe-line est renversé, Portland ne pouvant fournir exclusivement que Montréal, si tout ce qui arrive de Portland à Montréal y est raffiné, c'est sûr qu'il n'en reste plus à renverser dans le pipe-line en question. Le pipe-line devient vide.

La capacité du pipe-line n'est pas de 250 000 barils. Il y a 250 000 barils dedans, dans le moment, mais la capacité est de 500 000 barils.

M. Garneau: Je parlais de la capacité de celui qui va de Montréal à Sarnia.

M. Joron: C'est cela. La capacité est de 500 000 barils, non pas de 250 000 barils. Il y a 250 000 barils dans le moment, mais la capacité est de 500 000 barils et peut même être portée à 700 000 barils par un système de pompage amélioré. La capacité théorique, en somme, n'est pas loin de 700 000 barils.

Cela voudrait dire que Montréal serait éventuellement aux confins de deux pipe-lines. Un qui arrive de Portland et qui ne peut fournir que Montréal et, d'autre part, un qui part de Montréal et qui s'en va vers Toronto et Sarnia, qui peut, lui, faire couler 700 000 barils. Mais il faut le remplir. C'est sûr qu'on ne pourrait pas imaginer des bateaux remontant jusqu'à Montréal. Il faut ajouter une bouche à ce pipe-line plus loin dans le fleuve — jusqu'où? c'est cela qu'on ne sait pas — pour éviter...

Cela n'a peut-être pas posé un grand problème jusqu'à maintenant, heureusement, d'approvisionner la raffinerie de Saint-Romuald par bateau. Mais si on parle de 600 000 barils à 700 000 barils par jour qu'il faut décharger, c'est un tout autre problème. Il va falloir aller le faire beaucoup plus loin; autrement, les risques de la navigation deviennent gigantesques.

Dans cette optique, possiblement que votre raffinerie elle-même serait branchée sur ce pipe-line et ne serait plus approvisionnée par son système actuel.

M. Deschennes: Eventuellement, ce pipe-line passerait à la porte de notre raffinerie.

M. Joron: C'est cela. Il passerait devant chez vous, exactement. Alors vous seriez raccordés à ce pipe-line. C'est cela que je voulais signaler aussi. Ce jour va venir. L'histoire du renversement du pipe-line m'apparaît inéluctable, d'une part, parce que les réserves conventionnelles connues de l'Ouest canadien vont s'épuiser avant 1985. Elles ne seront pas remplacées, à moins de vouloir le faire à un coût qui serait beaucoup plus élevé que les prix mondiaux, par le développement de tout ce qui reste des sables bitumineux de l'Athabaska. C'est bien loin dans l'avenir.

D'autre part, la substitution des formes d'énergie n'est pas si grande que cela. On peut toujours s'imaginer qu'on va passer, pour le chauffage, au gaz ou ainsi de suite, mais pour le transport, qui représente 30% à 35% de notre consommation énergétique globale, soit presque toute la moitié de tout ce qu'on consomme en pétrole, on n'a pas le choix. Tout à l'heure on entendait parler de la voiture électrique de M. Albert, mais ce n'est pas pour demain.

Le pipe-line, sans aucun doute, va être renversé très bientôt, avant probablement cinq ou six ans. C'est de là que je soulignais la position stratégique favorable qu'occupe le Québec que lui a conférée la géographie.

**M. Ciaccia:** Je m'excuse, M. le Président! Seulement une petite clarification. Une présomption que vous faites, M. le ministre, c'est que dans ce rechange du pipe-line, vous présumez qu'il n'y aura pas de gaz naturel qui va venir de l'Ouest. Vous présumez le même...

**M. Joron:** Mais non!

**M. Ciaccia:** ...nombre de barils d'huile qui sont utilisés maintenant et vous ne présumez pas qu'une partie des demandes pétrolières vont être remplacées par le gaz naturel.

**M. Joron:** Oui, effectivement.

**M. Ciaccia:** Si elles sont remplacées par le gaz naturel, ce ne sera pas le même besoin qui, nécessairement, va aller...

**M. Joron:** Ce n'est pas le même pipe-line non plus, ce n'est pas dans la même région.

**M. Ciaccia:** Non, mais il n'y aura pas le même besoin pour le montant. On a aujourd'hui 600 000...

**M. Joron:** Pour le pétrole.

**M. Ciaccia:** ...pour le pétrole, oui.

**M. Joron:** Ah oui! c'est ce que je dis. C'est qu'il peut y avoir des substitutions jusqu'à un certain point, mais compte tenu...

**M. Ciaccia:** Vous pouvez le réduire en deux.

**M. Joron:** ...de tout le secteur du transport qui ne peut pas avoir... Peut-être je ne sais pas, en l'an 2000, on aura les voitures électriques...

**M. Ciaccia:** Oui, mais avec la planification, vous pouvez réduire de 50% la demande pétrolière. Au lieu de 70%, cela peut venir à 35% en le remplaçant par...

**M. Joron:** Sur une très longue période, parce qu'on ne convertira pas tous les systèmes de chauffage, ni les installations industrielles en l'es-

pace... parce qu'il y a tout l'amortissement de ce qui est déjà là.

**M. Ciaccia:** Sur une période d'années.

**M. Garneau:** M. le Président, sur la question du pipe-line — évidemment, on a participé à bien des discussions depuis la crise de l'énergie, soit ici en commission parlementaire ou ailleurs — j'ai toujours été frappé par la situation du pipe-line Portland-Montreal. Tout à l'heure le ministre évoquait, je crois que cela pourrait être une possibilité qu'à un moment donné, dans une crise énergétique, des pays comme les Etats-Unis se disent: On a besoin d'une allocation plus considérable. D'après moi, le danger est beaucoup plus grand, par une voie détournée, qui est celle de la pollution, qu'ils ferment la valve à Portland. Cela m'apparaît beaucoup plus important. Cela nous placerait, si la planification n'est pas assurée d'une option de rechange, dans une situation fort délicate.

C'est pourquoi je considère que, sans suggérer que des investissements immédiats soient faits dans l'établissement d'un superport pétrolier ou d'un port pour superpétroliers, comme on voudra l'appeler, les études qui ont été entreprises se poursuivent afin d'être prêts, le cas échéant, à agir assez rapidement, parce que ce n'est pas tant la question de la construction d'un port, qui peut peut-être se faire assez rapidement, que la question du tracé du pipe-line et des investissements qui y sont reliés.

C'est pourquoi je pense que, dans une politique énergétique, même si cela n'amène pas des décisions immédiates, même si le Parti québécois, lorsqu'il était dans l'Opposition, aurait aimé que nous prenions une décision l'an passé ou il y a deux ans, je trouve que cela doit faire partie des documents qui sont sur les tables à dessin et prêts à être mis en branle si la situation devenait de plus en plus critique.

**Le Président (M. Laplante):** Là, c'est fini. Les membres de cette commission vous remercient, messieurs, de l'apport que vous avez voulu leur donner.

**M. Deschenes:** Merci!

**M. Ciaccia:** M. le Président, ce n'était pas un sujet contradictoire, c'était une clarification sur le port pétrolier à Portland. Un des problèmes, c'est que ce port n'a peut-être pas été conçu pour recevoir les superpétroliers de 200 000 ou 300 000 tonnes. Quand on parle d'une capacité de pipe-line de 600 000 barils par jour, peut-être qu'avec les lois sur l'environnement, à Portland, on ne permettrait pas les superpétroliers.

Premièrement, physiquement, je ne pense pas qu'ils puissent y aller; et même élargir les lois de l'Etat du Maine, les Etats-Unis ne le permettraient pas. C'est une autre raison de plus pour penser au superport sur le Saint-Laurent face à ces problèmes existants à Portland.

**Le Président (M. Laplante):** J'accepte votre explication, M. le député de Mont-Royal. Maintenant, Hydrocarbures, s'il vous plaît! C'est bien, monsieur, allez-y!

### **Elf Hydrocarbures du Québec Ltée**

**M. LeGouar (Yves):** M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, si vous me permettez, je ferai mon exposé en deux parties, puisque j'ai, d'une part, la question qui traite des approvisionnements et de la protection du consommateur et, d'autre part, la sauvegarde de l'énergie, tout comme dans le deuxième mémoire qui est présenté par UTEC-CANADA. Je me permettrai de vous présenter mes collaborateurs, M. Lebeuf, qui est notre directeur commercial, qui est ingénieur de l'Ecole polytechnique de Montréal, et M. Delaporte, qui est ingénieur, spécialiste en génie climatique.

Je vais prendre le premier exposé qui est présenté par Elf Hydrocarbures du Québec. Elf Hydrocarbures du Québec est une compagnie incorporée en vertu des lois du Québec et qui opère depuis 1971. Le capital-actions de EHQ est détenu par Elf Union, une filiale du groupe français Elf Aquitaine dont les actions sont contrôlées majoritairement par l'Etat français. Elf Aquitaine poursuit des activités d'exploitation, de production et de distribution de pétrole dans le monde et dispose d'actifs de l'ordre de \$8 milliards.

L'implantation du groupe Elf Aquitaine au Québec s'inscrit dans le prolongement des activités d'exploitation et de production commencées il y a une vingtaine d'années dans l'Ouest canadien. Au départ, EHQ a regroupé des distributeurs québécois à une époque où il devenait de plus en plus difficile pour les indépendants de taille moyenne de survivre. Depuis janvier 1977, nos activités se sont développées pour inclure celle de grossiste avec la mise en marche d'un terminal marin d'entrepôt de produits finis d'une capacité de 25 millions de gallons à Montréal-Est.

En effet, les études du marché québécois menées précédemment avaient fait ressortir que, pour être en mesure de développer nos activités commerciales, il fallait avoir une garantie de stocks et de prix que seul un terminal pétrolier en dehors d'une raffinerie était en mesure de donner. A cette époque, grâce à la concurrence possible d'importation, la marge entre l'achat local d'une cargaison et l'achat de produits finis par camion en raffinerie variait suivant les saisons de \$0.03 et \$0.04 le gallon.

Ce terminal représentant un investissement de \$7 millions environ a été entièrement construit par une entreprise québécoise qui a bénéficié de l'appui technique des services spécialisés dans ces constructions d'Elf France.

Le départ des opérations de ce terminal se fait à une période particulièrement critique pour les indépendants et c'est pour cette raison que nous aimerions vous présenter certaines causes de nos difficultés afin que vous puissiez en tenir compte dans l'élaboration d'une politique québécoise de

l'énergie. Nos propos vont cependant se limiter au pétrole, domaine dans lequel nous croyons pouvoir apporter une contribution.

**Sécurité des approvisionnements.** Dans un contexte où il n'y a pas autosuffisance en pétrole, le premier critère de sécurité des approvisionnements réside dans la diversification des sources et le second dans la quantité de réserves constantes exprimées en nombre de jours de consommation.

**Diversification des sources.** Présentement, le Québec a accès au pétrole canadien par le pipeline de Calgary-Sarnia-Montréal et le reste, soit la majorité de ses besoins, lui est fourni par les importations, tant de l'Amérique du Sud que du Moyen-Orient.

Mais à part la raffinerie de Saint-Romuald, ces réceptions de brut se font aux Etats-Unis d'où le produit est acheminé par pipe-line. Il faut donc noter que, sauf pour Saint-Romuald, aussi bien pour le brut venant de l'Ouest que pour celui importé, il y a transit par le pays voisin.

Une fois assurée cette diversification de l'approvisionnement en pétrole brut, il faut s'intéresser à la fourniture de produits finis qui, eux, peuvent être obtenus de deux manières: le raffinage du pétrole brut ou encore l'importation de produits finis.

Depuis un an, la politique du gouvernement fédéral oriente la fourniture de produits finis d'une seule manière, soit le raffinage local du pétrole brut. La technique utilisée consiste à donner une subvention aux importateurs de pétrole brut plus importante (\$3.35 le baril) — elle a varié depuis le 1er février; elle est passée à \$3.80 — que celle accordée aux importateurs de produits finis (\$1.85 le baril) de telle sorte que le brut mondial nous arrive au même prix que le brut canadien, mais que les produits finis importés sont plus chers que ceux raffinés localement.

Cette politique occasionne deux inconvénients:

Au cas de défaillance d'une raffinerie, elle crée une tension sur le marché causée par la rareté de produits finis qui, en l'absence de réserves suffisantes qui n'ont pu être constituées par des importations de produits finis, peut entraîner un manque de produits soit général, soit particulier à certains revendeurs qui ne peuvent plus s'approvisionner auprès des raffineurs.

Elle assure un monopole aux raffineurs qui peuvent ainsi à la fois contrôler les prix aux consommateurs par leurs activités directes très importantes de distribution et la marge brute des revendeurs par leurs prix de cession à ces derniers.

Cet état de fait empêche toute compétition réelle sur le marché puisque les raffineurs ne laissent pas assez de marge aux revendeurs pour que ceux-ci puissent leur faire une compétition sérieuse.

A titre d'exemple, le 30 août 1976, une augmentation de \$0.045 le gallon des produits raffinés a été autorisée. Une partie de cette augmentation (environ \$0.032) était pour compenser l'augmentation du prix du pétrole brut intervenue

le 1er juillet 1976, augmentation destinée en principe au financement de l'exploration.

En fait, si les compagnies majeures ont bien appliqué cette augmentation intégralement dans leur prix de vente en raffinerie aux revendeurs, elles ont consenti un rabais au consommateur de \$0.032, écrasant ainsi la marge des revendeurs.

Ensuite, en décembre, les prix de vente en raffinerie ont de nouveau augmenté, continuant à comprimer la marge et ce n'est qu'en janvier, au moment où la période de prospection de la clientèle était en sommeil, que les sociétés majeures ont augmenté leurs prix de vente aux consommateurs.

Par ailleurs, l'encouragement au raffinage local, qui peut sembler, à première vue, un avantage économique augmentant l'emploi et la valeur ajoutée localement, devient un inconvénient dans la mesure où il est impossible de forcer les raffineurs de s'ajuster à l'occasion aux pressions du marché extérieur. Le maintien de la concurrence entre les raffineurs et les importateurs de produits finis aurait précisément cet effet modérateur sans toutefois nuire à l'emploi puisqu'à prix égal ou légèrement supérieur, il est toujours préférable de transiger localement.

Il est donc important que la politique du gouvernement vise à maintenir en vie l'activité des pétroliers indépendants dont les investissements, s'ils ne sont pas aussi importants que ceux des raffineurs, ne représentent pas moins des immobilisations considérables et très utiles au pays pour la constitution de stocks de réserve qui permettent de moduler les approvisionnements et d'éviter des à-coups toujours générateurs de spéculation. Bien entendu, les possibilités d'importation des indépendants doivent être contrôlées et ajustées en fonction d'un pourcentage du marché estimé justement nécessaire au maintien d'une saine compétition.

De plus, les dépôts des indépendants devraient offrir aux revendeurs la possibilité d'y stocker leurs produits moyennant une juste rémunération, ce qui leur donnerait une garantie de stock et de prix durant une saison et leur permettrait de pouvoir traiter des ventes par contrat et de répondre sans risque à des appels d'offres.

Réserves de brut et de produits finis. Il est du ressort de l'Etat de déterminer quelles devraient être les réserves détenues tant en pétrole brut qu'en produits finis. Présentement, en l'absence de contraintes, les raffineurs décident des quantités à stocker selon les spéculations qu'ils font quant à l'évolution des prix et décident de plus s'il est avantageux pour eux de stocker des produits finis ou du brut.

Si les raffineurs décident que la conjoncture économique favorise le stockage du brut plutôt que celui des produits finis, nous nous retrouvons devant le même risque de défaillance du raffinage d'où rareté de produits et danger de carence.

Ainsi, avant le 1er janvier 1977, en perspective de la hausse annoncée sur les prix du pétrole brut, les raffineurs ont gardé leur stock à un niveau maximum tout en ayant une activité de raffinage normale.

Depuis le 1er janvier 1977, alors qu'on se trouve dans la période de haute consommation, ils ne poussent pas leur activité de raffinage, car l'augmentation du prix officiel des produits finis ne sera autorisée que le 1er mars 1977. Ils vivent donc en partie sur les stocks constitués durant le second semestre de 1976.

Par contre, les sociétés indépendantes n'ont pas eu la possibilité de constituer les mêmes stocks d'une part parce qu'elles ne pouvaient importer des produits et d'autre part parce que les raffineurs n'ont pas voulu leur vendre des produits autrement que par camions.

Il a suffi qu'une raffinerie connaisse des ennuis de production pour qu'il s'ensuive une pénurie de produit depuis la mi-janvier 1977. Les revendeurs ont été les premiers rationnés, voire totalement "coupés" et les prix en raffinerie sont passés pour certains de \$0.35 le gallon à \$0.39. (Huile à fournaise — Fuel No 2).

La politique actuelle qui consiste donc à laisser entièrement aux mains des raffineurs le monopole des approvisionnements semble mettre en péril la sécurité des approvisionnements et en tous les cas favoriser la spéculation. Si elle devait se poursuivre sans aucune modification, elle ferait disparaître, dans un premier temps, les indépendants et, dans un second temps, les revendeurs et avec eux un élément important de compétition dans les prix et les services.

Si, au contraire, le gouvernement souhaite que les indépendants puissent continuer à opérer, il faut leur verser la même indemnité pour leurs importations que celles versées aux raffineurs, à savoir \$3.35 le baril.

Compétition, mise en commun et protection des consommateurs. La résultante des politiques présentement en place assure un monopole aux compagnies majeures dont l'effet est de comprimer les marges des revendeurs, sans toutefois ni assurer la sécurité des approvisionnements, ni entraîner un prix final au consommateur qui soit moins élevé.

Au contraire, la création et le maintien de raretés fictives occasionnent des hausses de prix d'abord auprès des revendeurs et ensuite en clientèle. De plus, la compression des marges brutes des revendeurs et l'absence de stabilité découlant d'approvisionnements sûrs cause une dégradation de la qualité des services d'entretien des brûleurs généralement fournis par les revendeurs artisans.

Nous allons bientôt connaître au niveau des distributeurs d'huile à chauffage le même problème que celui présentement vécu pour les garages de quartier. La disparition de leurs revenus d'appoint que constituaient les marges sur la vente de gasoline les amène soit à fermer leurs portes, soit à remercier leurs mécaniciens compétents de sorte que le coût total de l'entretien d'une voiture s'en trouve augmenté.

Dans le domaine de l'huile à chauffage, l'artisan qui assure à la fois la fourniture d'huile et le service d'entretien a tout intérêt à voir au bon fonctionnement de celui-ci pour maintenir sa clientèle, puisque la qualité du service est son principal facteur de vente. Une installation de

chauffage mal entretenue, un brûleur mal réglé entraînent un gaspillage d'énergie, sans compter les risques d'incendie et de pollution.

Enfin, l'encouragement à la mise en commun de l'infrastructure du pétrole, tels que les dépôts et les raffineries, permettra ainsi aux revendeurs d'avoir leur propre stockage, contribuera à la garantie des approvisionnements, à la stabilité, à la réduction des prix, de même qu'à un meilleur service.

D'une part, le regroupement des moyens de stockage et les raffineries en participation assurait l'efficacité propre aux grands ensembles, tant au niveau des coûts qu'à celui d'une meilleure protection de l'environnement, tout en contribuant à briser les monopoles sur la vente.

D'autre part, l'utilisation flexible de dépôts répartis à travers le Québec aurait une incidence directe sur ces coûts de livraison et limiterait les quantités à transporter. Il est anormal, en effet, de voir une compagnie approvisionner un secteur, à partir d'une base éloignée, alors qu'il lui suffirait de faire un échange ou de participer dans une installation existante dans le secteur.

Cette façon de procéder existe depuis un certain temps en Europe où il existe des installations communes à plusieurs compagnies, et cette politique est poursuivie en Afrique en cours d'industrialisation où les compagnies sont associées pour construire dans certains pays une raffinerie unique, répondant aux besoins de ce pays.

Nous ne pouvons entrer, ici, dans les détails à savoir comment de telles mises en commun de moyens de stockage ou de raffineries peuvent se concrétiser. L'objet de nos commentaires est de souligner les avantages qu'une telle politique conférerait au Québec, de telle sorte que vous considériez cet aspect dans l'élaboration d'une politique québécoise de l'énergie.

En conclusion, il apparaît que la politique de la libre concurrence doit être favorisée dans le domaine des approvisionnements, mais qu'il doit être établi des règles qui permettent d'utiliser au mieux les moyens existants et d'en suivre leur développement. Cette politique devrait assurer au Québec une sécurité d'approvisionnement et maintenir une saine compétition dont profitent finalement les consommateurs, tant au point de vue prix que service.

**Le Président (M. Laplante):** Merci, monsieur. M. le ministre.

**M. Joron:** J'aimerais savoir, si vous permettez, quel sens aurait pris votre rapport si nous étions en 1981, que les prix canadiens n'étaient plus contrôlés et si on connaissait ici les prix mondiaux. Parce qu'en fait, une des suggestions, enfin, une des demandes que vous faites s'adresse au gouvernement fédéral, au gouvernement d'Ottawa, qui est responsable des subventions différentes selon que le pétrole est brut ou un produit fini. Le gouvernement du Québec, à l'heure actuelle, pourrait certes faire des représentations à cet égard, mais ce n'est pas de son ressort d'en décider.

Dans une situation éventuelle où nous serions partout aux prix mondiaux, à ce moment-là, quel avantage de prix... Pour ce qui est de maintenir une saine concurrence, dans le but de permettre aux consommateurs d'avoir le meilleur choix possible et les prix les plus bas possible, quel pourrait être l'avantage de prix que les pétroliers indépendants, qui importent des produits finis, pourraient offrir par rapport aux raffineurs locaux? En quoi la compétition serait-elle meilleure, s'il n'y avait pas cet écart artificiel créé par un contrôle de prix? C'est une première question.

J'en ai une deuxième, tout de suite. En fait, deux autres aussi. A la page 5, vous mentionnez un certain pourcentage qui devrait être accordé aux produits finis. Quel est ce pourcentage que vous voyez? Finalement, le dernier point que je voulais souligner, c'est cette mise en commun des dépôts. Vous mentionnez aussi des raffineries. Cela est un peu moins clair. Les dépôts, je vois assez bien ce que vous voulez dire par là, mais, quand vous dites mise en commun de l'infrastructure incluant les raffineries, j'aimerais peut-être que vous explicitiez davantage.

**M. LeGouar:** Alors, je vais y répondre dans l'ordre. La première question, à partir du moment où il y a une liberté des approvisionnements, il apparaît qu'approvisionner en pétrole brut est toujours moins cher que d'approvisionner en produits finis parce que les transports se font en plus grande quantité, donc les taux de fret sont plus intéressants et les pertes également, en cours de transport, sont moindres. Cependant, il existe toujours des surplus de produits finis dans des raffineries qui peuvent se trouver en Europe, qui peuvent se trouver aux Caraïbes. A partir du moment où il y a une liberté d'importation, à certains moments, cela permet aux indépendants d'importer une cargaison à un prix inférieur, parce qu'en quelque sorte il y a un surplus sur le marché. D'autre part, à partir du moment où il y a cette concurrence, il y a cette compétition, les raffineries locales calculent leur prix de cession aux indépendants de façon à se trouver en compétition avec d'éventuelles importations. Il se trouve donc que pouvoir importer des grosses quantités permet d'avoir un prix de revient inférieur, alors qu'actuellement, où il y a \$1.50 entre le pétrole brut et le pétrole raffiné, les raffineurs locaux ont une marge de \$1.50 pour leur cession aux indépendants qui, donc, ne peuvent pas acheter des produits à un prix compétitif puisqu'ils ne peuvent pas mettre en compétition et dire à un raffineur: Si vous ne me vendez pas de produit, je vais en importer. Et le raffineur peut dire: Moi, je veux bien vous vendre du produit quand c'est le temps, mais à un prix supérieur à celui que vous paierez si vous l'enlevez par camion. De cette façon, donc, l'indépendant ne peut pas constituer de stocks et, quand il y a ces fameuses augmentations, les bénéfices sur stock ne sont pas faits par les indépendants qui avaient là une possibilité d'amortir des investissements pourtant importants.

**M. Joron:** D'accord, mais c'est une situation temporaire qui va éventuellement prendre fin.

**M. LeGouar:** Qui ne prendra pas fin tant qu'il y aura toujours cette différence de prix.

**M. Joron:** Mais, je veux dire, puisque c'est l'intention déclarée du gouvernement d'Ottawa d'amener les prix intérieurs au niveau international et, après cela, possiblement de les décrocher de ce mécanisme qui les tient rigides, à partir de ce moment-là...

**M. LeGouar:** Mais cela peut durer longtemps et vous avez des indépendants actuellement qui n'ont plus les moyens de vivre. D'autre part, on ne sait pas s'il n'y aura pas, le moment venu, une protection au raffinage, par exemple, sous forme de droits plus forts sur les importations de produits raffinés que sur les importations de pétrole brut.

**M. Joron:** Alors, vous recommandez au gouvernement de Québec de faire des représentations auprès du gouvernement d'Ottawa à cet égard.

**M. LeGouar:** Si vous le voulez. Si le gouvernement du Québec estime que pour la compétition du marché il doit diversifier ses sources, c'est-à-dire il décide soit de donner le monopole des approvisionnements aux sociétés et aux raffineurs ou de laisser une partie, pour assurer une compétition, à des indépendants qui sont nécessaires pour maintenir cette compétition. La preuve en est que si vous regardez ce qui se passe dans les autres pays, aux États-Unis, par exemple, il y a une protection des indépendants: ou ils perçoivent des allocations, ou ils ont droit d'importer des produits, ou les raffineurs sont obligés de leur faire des cessions de produits. En France, cela s'est passé de la même façon. Au moment de la crise de 1973, on pouvait dire que les indépendants n'avaient plus de possibilité d'importer des produits, donc les raffineurs se sont dit: Cette fois-ci, ces indépendants qui nous cassent les pieds en faisant toujours des rabais et en nous obligeant à nous aligner, on va les avoir puisqu'ils ne peuvent pas importer. Là, le gouvernement français a obligé les raffineurs à vendre des produits aux indépendants pour que les indépendants puissent continuer à assurer la saine compétition du marché. Cela s'est passé de la même façon en Allemagne. Il y a de nombreux exemples comme ça.

Quant au pourcentage, on peut estimer qu'il varie entre 5% et 10%, parce qu'il est évident que l'intérêt du pays est d'encourager le raffinage et, donc, il est normal que les raffineurs aient la grosse partie des approvisionnements, qui doit donc tourner entre 90% et 95%, mais le danger est de leur donner 100%.

Pour la troisième question, vous avez des dépôts qui sont donc mis en commun, parce qu'il est prouvé que ça coûte moins cher de passer à plusieurs dans un dépôt plutôt que d'être un seul, surtout si c'est dans une même localité. Pour les raffineries, vous avez deux façons de procéder. Vous avez trois, quatre ou cinq sociétés qui s'associent et qui construisent une raffinerie; les parts dans la raffinerie sont fonction de la part du marché dans le pays ou bien dans la région.

J'ai aussi des exemples où Elf est en participation. Par exemple, en Côte d'Ivoire, vous avez Elf qui a 20%, Texaco qui a 10%, Mobil Oil qui a 15%, BP qui a 12%, Shell qui doit avoir 14%, enfin, toutes les sociétés se sont groupées et ont fait une raffinerie. Donc, ça coûte beaucoup moins cher puisque ces raffineries tournent aux maximum de leur capacité.

La deuxième façon, c'est que quelqu'un qui est propriétaire d'une raffinerie, accorde ce qu'on appelle du traitement à façon — traduit de l'anglais "processing" — et passe un contrat pendant quatre ou cinq ans, disant: Voilà, vous allez traiter pour moi 200 000 tonnes de brut, vous me donnerez tant de produit raffiné en échange; évidemment, vous prenez un coût de traitement qu'on appelle le "processing fee". Cela, évidemment, diminue aussi les frais d'une raffinerie, parce que si ses propres débouchés ne permettent pas de tourner à 100%, en passant des contrats à façon, elle arrive à avoir un rendement maximum. Donc, un coût qui est diminué.

**M. Joron:** Est-ce que votre société a de tels contrats de "processing" avec des raffineries?

**M. LeGouar:** Ici, non. Nous avons essayé d'en traiter, nous n'avons pas réussi, bien que nous soyons producteurs de pétrole brut en Alberta.

**Le Président (M. Laplante):** M. le député de Saint-Laurent.

**M. Forget:** J'ai deux questions. La première se rapporte au corps principal de votre mémoire et l'argument que vous venez de développer. La deuxième, c'est véritablement une question qui a trait à la facture de votre mémoire. Il semble qu'il y ait une annexe qui y soit ajoutée.

**M. LeGouar:** Oui, c'est la deuxième partie justement. Vous voulez dire le mémoire présenté par UTEC?

**M. Forget:** C'est ça.

**M. LeGouar:** Oui. Bien, si vous permettez, je peux vous le lire maintenant.

**M. Forget:** Je ne sais pas si nous aurons le temps avant la suspension des travaux, mais de toute manière j'aimerais, avant que nous passions à ce deuxième sujet, si nous devons le faire, vous poser des questions relativement à l'argumentation que vous venez de développer quant à l'attrait que présenterait, pour le consommateur québécois, une liberté de commerce plus grande, c'est-à-dire une non-discrimination vis-à-vis de l'importation de produits finis.

On sait que la distillation du pétrole brut engendre un certain nombre de produits et la détermination des prix, dans des cas comme ceux-là, entre les différents types de sous-produits du pétrole est, dans une certaine mesure, assez arbitraire. Les conditions du marché sont assez déterminantes.

L'argumentation que vous avez faite tend à être extrêmement résumée, en traitant tous les produits pétroliers comme s'ils étaient absolument homogènes. Cependant, est-il vrai qu'une entreprise comme la vôtre ou une entreprise analogue, un importateur, est également intéressée à l'importation de tous les produits finis dérivant du pétrole? Et est-ce que les gains, pour le consommateur auquel vous avez fait allusion, par une plus grande concurrence, ne s'évanouiraient pas si les raffineurs domestiques, devant la pression sur les prix que les importateurs exerceraient, étaient tout simplement portés à augmenter le prix d'autres produits pour lesquels l'importation de produits finis est beaucoup moins avantageuse, peut-être même pas possible, dans certains cas?

**M. LeGouar:** Je ne pense pas, parce que justement, comme je vous le disais, les importations se font au moment où il y a un surplus de produits. Donc, on profite de meilleurs coûts et ces importations sont saisonnières, suivant les consommations. On peut importer de l'essence en hiver parce qu'en général il y a un surplus de production d'essence et que les raffineries font le maximum de diesel. Et on peut importer du diesel en été, parce que la production maximum se fait sur l'essence.

Comme vous le dites fort justement, le pétrole brut, suivant ces caractéristiques, donne des produits qui s'échelonnent du gaz jusqu'au fuel lourd. Mais les importateurs, actuellement, sont en mesure d'importer tous les produits et ils importent au moment où la conjoncture d'importation est plus favorable que des achats locaux.

Mais il ne faut pas oublier que le pourcentage des importations est extrêmement faible, puisque je vous disais qu'on peut situer à 95% les besoins par le raffinage et 5% environ par les importations.

C'est donc une espèce de modulation qui vous garantit contre une pénurie et évite, comme je le disais, des spéculations puisque, n'ayant pas pénurie, ayant des stocks pleins, on ne se trouve pas à acheter cher parce qu'il y a une rareté de produits.

**M. Forget:** Cependant, ce pourcentage que représentent les importations n'est pas également réparti dans toutes les catégories de produits pétroliers. J'imagine qu'en pratique cela se fait dans certains secteurs, dans certains marchés bien déterminés, comme le mazout, l'huile à chauffage ou certains Droduits bien déterminés

**M. LeGouar:** Sur trois produits de pointe, si vous voulez. Elle se fait sur de l'essence en été; elle se fait sur du diesel, de l'huile à fournaise en hiver. Le fuel lourd est beaucoup plus capricieux, parce que c'est en fonction des marchés et aussi des qualités de brut qui sont importées.

**M. Forget:** J'aimerais, M. le Président, attirer l'attention de la commission sur le deuxième mémoire. Je ne sais pas si nous aurons le temps d'en discuter, parce qu'il me semble que cela soulève certains points de droit, effectivement, de droit québécois qui semblent d'après le mémoire — je

crois que c'est un fait qu'on a pu constater au Québec depuis quelques années — gêner le développement de certaines entreprises intégrées. Il y a un aspect paradoxal au moins dans cette présentation, puisqu'on serait porté à croire que ceux qui contrôlent la température à l'intérieur des édifices, des maisons d'habitation en particulier, sont ceux qui déterminent plus que n'importe qui l'économie ou la dépense totale d'énergie pour ces fins, alors qu'on semble prétendre, dans ce mémoire, que, par la méthode d'un contrat de chauffage, il est possible de rentabiliser ou de conserver l'énergie de façon supérieure à toute autre méthode. C'est bien là votre prétention?

**M. LeGouar:** Ce sont des méthodes qui ont fait leurs preuves dans tous les pays européens, mais il est une chose qui est très importante, justement; pour que cela fonctionne, il faut supprimer le thermostat individuel par pièce.

**M. Forget:** Ah bon!

**Le Président (M. Laplante):** Votre deuxième document, seriez-vous capable d'en donner un résumé sans le lire? Sans cela, on sera obligé de suspendre, probablement, pour aller...

**M. LeGouar:** Je préférerais, si vous voulez, à ce moment, que nous attendions que nous revenions.

**Le Président (M. Laplante):** Combien de temps cela peut-il prendre?

**M. LeGouar:** Je pense que je peux vous le lire en cinq minutes.

**Le Président (M. Laplante):** En cinq minutes?

**M. LeGouar:** Oui.

**Le Président (M. Laplante):** D'accord, on va prendre les cinq minutes.

**M. LeGouar:** Si vous estimez que l'on doit...

**Le Président (M. Laplante):** Nous pouvons continuer encore pour une quinzaine de minutes, pour finir d'entendre votre mémoire afin de vous donner la chance de retourner à Montréal après.

**M. LeGouar:** C'est très aimable. Je vous remercie beaucoup. J'ai été un peu surpris. Je pensais que c'était à 2 heures. C'est pour cela que j'avais pris des dispositions pour entrer, mais je suis quand même à votre disposition. C'est trop important.

**Le Président (M. Laplante):** Allez-y, monsieur.

#### UTEC-Canada

**M. LeGouar:** Le désir de créer au Québec une entreprise d'exploitation de chauffage et de conditionnement de l'air remonte aux années 1973-

1974, époque à laquelle l'augmentation considérable du coût des différentes formes d'énergie a conduit les deux compagnies fondatrices d'UTEC-Canada à estimer que les nouvelles conditions économiques ainsi apparues allaient très rapidement conduire les responsables concernés à rechercher une meilleure utilisation et la conservation de cette énergie.

La Compagnie générale de Chauffage, société anonyme française, au capital d'environ \$10 millions, dont le chiffre d'affaires consolidé a été, en 1975, de \$225 millions, a été la première entreprise, il y a maintenant plus de quarante ans, à concevoir et à développer la formule de l'exploitation de chauffage, d'abord en France, puis ensuite en Europe. Partie de bases artisanales, elle regroupe maintenant plus de 6000 personnes et s'est adjoint, par ailleurs, des filiales dans tous les autres pays de l'Europe occidentale. La Compagnie générale de Chauffage apporte à UTEC-Canada son expérience de presque un demi-siècle dans la bonne gestion de l'énergie et l'appui de ses différents services techniques spécialisés. C'est le type même de la moyenne entreprise qui est partie d'un stade artisanal et qui a pris la taille de la grosse et de la moyenne entreprises, aussi bien en France qu'en Allemagne, qu'en Angleterre, que dans le Bénélux. Alors, je passe pour elles, puisque j'en ai déjà parlé.

La formule de l'exploitation de chauffage à contrat, nouvelle au Québec, s'est révélée, dans chacun des pays d'Europe où elle a été introduite, constituer une solution éminemment bénéfique pour la collectivité. Cet intérêt se manifeste dans de multiples domaines.

**Economies d'énergie:** La prise en charge de la fourniture du combustible sur une base forfaitaire annuelle constitue la seule formule dans laquelle une entreprise spécialisée est intéressée à obtenir de meilleurs rendements de combustion possible et à éliminer sans relâche des causes de gaspillage de l'énergie. Ces économies constituent, en effet, pourrait-on dire, sa raison et son principal moyen de vivre.

**Confort des usagers:** En majeure partie, les propriétaires d'immeubles ne disposent pas de personnel de maintenance attitré et confient la surveillance de leurs installations de chauffage à un gardien qui ne peut avoir la qualification requise pour assurer un entretien judicieux et un fonctionnement régulier. En cas d'incident, il est fait appel à une entreprise extérieure qui intervient coup par coup. Seul l'exploitant de chauffage, de par sa spécialisation, peut disposer d'un personnel d'entretien qualifié et bien encadré, et lui seul est intéressé à intégrer ses interventions dans le cadre de son programme d'entretien et de renouvellement.

Par ailleurs, il peut être amené, grâce à la durée de son contrat, à envisager de modifier et améliorer tout ou une partie de l'installation, il en résulte de tout cela un meilleur fonctionnement des installations et une diminution sensible du nombre des arrêts et incidents qui se traduisent par un plus grand confort des usagers.

**Rentabilité des équipements:** Grâce à l'utilisation d'une main-d'oeuvre qualifiée et au recours à des programmes d'entretien préventifs, l'exploitant de chauffage parvient à allonger notablement la durée de vie des installations qui lui sont confiées. Il contribue ainsi à assurer une meilleure rentabilité de ses équipements.

**Pollution:** Sa spécialisation amène l'exploitant de chauffage à rester au courant des normes sanitaires et techniques et de leur évolution et à s'en faire un des meilleurs propagateurs. Par son souci constant de conserver des rendements de combustion élevés, il limite à leur minimum les émissions de polluants et d'imbrûlés gazeux et solides. Il participe également à la lutte contre la pollution de l'eau et contre les sources de bruits.

**Sécurité:** La compétence technique de l'exploitant de chauffage et l'entretien méthodique qu'il réalise sur les installations qui lui sont confiées contribuent à accroître très fortement leur sécurité. Il en résulte, notamment, pour les usagers, une forte diminution des risques d'incendie, mais également des risques d'accidents par électrocution ou explosion. Cela se traduit aussi, pour le personnel de conduite, par une diminution du nombre et de la durée des accidents du travail.

**Diminution des coûts:** Par la rationalisation qu'il introduit entre les différents services concourant au chauffage d'un immeuble, l'exploitant de chauffage parvient à diminuer les coûts d'exploitation, tout en améliorant la qualité du service rendu aux usagers, et il constitue ainsi un facteur actif de lutte contre l'inflation.

**Emploi:** La recherche d'économies dans les consommations de combustibles et de prolongation de la durée de vie des équipements, qui est la raison d'être de l'exploitant de chauffage, ne peut se concevoir sans un accroissement corrélatif du soin et du temps consacrés à l'entretien et à l'ajustement des systèmes. Il en résulte une augmentation du nombre des emplois rattachés à cette activité.

Sur le plan de la qualité de la main-d'oeuvre, l'exploitation de chauffage à forfait devrait entraîner la création d'une qualification professionnelle de spécialistes en entretien de systèmes mécaniques.

Il apparaît ainsi que l'action de l'exploitant de chauffage n'est pas seulement bénéfique aux propriétaires ou gérants des immeubles pris sous contrat; elle apporte au niveau de la collectivité des améliorations très nettes. Une partie d'entre elles peut se traduire en termes financiers et leur influence sur l'économie nationale peut s'avérer non négligeable. D'autres portent sur des facteurs beaucoup moins quantifiables bien qu'aussi importants, et peuvent jouer un rôle important dans la recherche d'une meilleure qualité de la vie.

La progression rapide et constante de la Compagnie générale de chauffage, puis ensuite de toutes ses filiales étrangères, témoigne de l'intérêt et des possibilités du concept d'exploitation de chauffage et de conditionnement de l'air.

Il est donc possible de conclure que l'introduction au Québec de la formule d'UTEC-Canada

constitue une innovation dans un secteur actuellement très mal structuré. Elle ne peut qu'être éminemment profitable à la bonne gestion des ressources énergétiques du pays et à son économie en général.

Cependant, pour pouvoir atteindre son plein développement, il serait nécessaire de réviser certaines réglementations comme:

L'impossibilité actuelle, pour une entreprise d'exploitation de chauffage, d'employer en son sein des plombiers et des électriciens; la nécessité d'enregistrer un contrat d'exploitation de chauffage ou de conditionnement d'air pour assurer sa pérennité en cas de vente de l'immeuble; l'impossibilité, pour une compagnie d'exploitation de chauffage, de constituer à son bilan des provisions pour risques contractuels au titre de la garantie totale.

J'ajouterai que ce chauffage au forfait intéresse aussi bien les chauffages à l'huile que les chauffages au gaz et les chauffages à l'électricité.

**Le Président (M. Laplante):** Merci, monsieur. M. le ministre.

**M. Joron:** Je peux peut-être vous demander... Le député de Saint-Laurent a déjà posé la question. Ce sont principalement des implications légales que vous soulevez. Vos services juridiques, j'imagine, ont dû se pencher sur la question. Quelle est l'incompatibilité actuelle avec les lois telles que nous les connaissons, et où des modifications seraient-elles nécessaires?

M. LeGouar: Si vous permettez, je vais dire à M. Delaporte de vous répondre.

**M. Joron:** Avant que vous répondiez, peut-être que le député de Saint-Laurent voudrait compléter la question ou y ajouter. En gros, c'est la même chose.

**M. Delaporte:** Si on fait un petit peu la philosophie du problème, il faut dire que le Québec a vécu, jusqu'à il y a quelques années, dans une période d'euphorie énergétique, dans le sens que l'énergie coûtait très bon marché et, en quelque sorte, les structures, aussi bien au point de vue de l'organisation du marché et l'organisation de la gestion des systèmes énergétiques, etc., et également donc les structures administratives ou légales, ont été faites un petit peu en fonction de cela. On a actuellement un marché qui est très mal structuré, dans ce sens qu'une quantité d'entreprises qui n'ont aucun lien entre elles interviennent dans la gestion et l'entretien des systèmes de chauffage et de conditionnement d'air, et, dans le cas présent, il y a non seulement ce qui est notre travail, un problème de présentation commerciale et de mise en route de notre formule, mais il y a également des difficultés, qui ne sont pas majeures, qui tiennent à des points de droit ou de réglementation, qui font qu'il y a des obstacles qui ne sont pas, encore une fois, je le dis, rédhibitoires, mais qui constituent simplement des handi-

caps. Nous en avons cité quelques-uns. On pourrait aller plus loin, en donner davantage. Mais je pense que les principaux sont dus au fait que notre formule n'est valable que s'il y a pérennité du contrat. Il est évident que quand vous prenez un contrat pour un service sur quelque chose pour un an, le principal souci qu'on a, c'est de dépenser le moins d'argent possible et de passer la chose au suivant, l'année suivante.

Mais, quand vous arrivez dans une installation et que vous la prenez en gestion pour dix ans, on a une conception tout à fait différente. La première chose qu'on fait, c'est de faire une espèce de véritable inspection, comme quand vous allez passer un examen médical, on examine l'installation, je dirais presque de la tête aux pieds, et on n'hésitera pas à investir, à remplacer des équipements qui sont visiblement défectueux ou non efficaces. On n'hésitera pas, non plus, à prendre toutes les mesures d'isolation etc., qui sont rentables sur une période de dix ans.

Pour que justement l'exploitant de chauffage puisse faire ses investissements, il faut qu'il soit donc assuré de la pérennité de son contrat. Dans cette intention, il faut absolument qu'on ait une garantie. La garantie est simple, elle peut se faire en faisant ajuster le contrat. Donc, juridiquement, il y a déjà des formules. Mais, l'expérience européenne prouve, en particulier en France, que l'intérêt de la formule a été tellement perçu par le législateur, par le gouvernement, que depuis maintenant à peu près une quinzaine d'années, un contrat d'exploitation de chauffage, à partir de l'instant où, de façon générale... un contrat d'entretien sur des installations mécaniques dans un immeuble est automatiquement enregistré, en quelque sorte, il est dispensé des droits d'enregistrement et il fait partie de l'immeuble. Ce qui autorise toute entreprise — c'est vrai pour des systèmes de protection incendie, c'est vrai pour toute autre série de système mécanique des immeubles — chargée de la gestion de ces systèmes, pendant une longue période, à faire les investissements et à prendre toutes les mesures conservatoires nécessaires dans ce sens que justement il y aura pérennité de son contrat.

Maintenant, il y a un deuxième obstacle qui n'est, à mon avis, que temporaire, puisqu'il devrait être levé dans quelques années, c'est le fait qu'actuellement, pour employer un électricien ou un plombier, il faut que dans le capital de l'entreprise, il y ait physiquement un plombier qualifié ou un électricien qualifié à la concurrence d'un certain pourcentage du capital.

Il est évident qu'une compagnie d'exploitation de chauffage ou de système climatique en général ne peut pas, dans son capital, additionner une fois 35% de plombiers, plus 35% d'électriciens, plus éventuellement 35% de frigoristes etc., parce qu'on a vite dépassé les 100%. Il est donc impossible, dans une entreprise comme la nôtre, d'avoir directement des électriciens ou des plombiers. Il y a, encore une fois, des biais juridiques possibles, mais le seul recours, c'est soit de sous-traiter, soit de constituer une entreprise de plomberie qui sera

une filiale plus ou moins indépendante, soit de constituer une entreprise d'électricité, etc.

Vous voyez que ce sont de petits obstacles, cela tient à peu de choses, en général. Il suffit quelquefois d'une partie de phrase, sur le plan juridique ou sur le plan du règlement, pour que notre formule puisse se développer. Je pense que vous avez certainement dû sentir vous-mêmes qu'elle présente un intérêt certain pour la communauté, dans ce sens qu'elle apporte vraiment la prise en charge par une personne technique de tous les problèmes de conservation de l'énergie et une bonne gestion dans l'ensemble mécanique dans des immeubles.

**Le Président (M. Laplante):** M. le député de Saint-Laurent.

**M. Forget:** Je vais peut-être un peu renchérir, parce qu'il m'apparaît qu'on est ici dans un secteur malgré tout assez limité au confluent d'un certain nombre de problèmes. Nous avons eu, ce matin — d'ailleurs mon collègue le signalait — une présentation par une entreprise de chauffage et on a signalé la difficulté, pour le consommateur individuel, de s'y retrouver dans des prétentions qui peuvent appartenir au marketing aussi bien qu'à la vérité. Toute politique de conservation de l'énergie, au niveau du chauffage, suppose quelque part des spécialistes, une certaine expertise.

Par ailleurs, hier, nous entendions certaines représentations des fournisseurs indépendants d'huile à chauffage où on retrouvait, où on retrouve encore beaucoup de fournisseurs artisans qui, à cause, je pense, d'une retombée dans un décret de la construction — je pense qu'il y a un lien là-dedans, sans pouvoir l'affirmer absolument — ont dû se départir des spécialistes en entretien qu'ils avaient et ont été des proies un peu plus faciles pour les grandes compagnies depuis

quelque temps. Donc, il y a là plusieurs problèmes et, dans un pays comme le Canada et particulièrement au Québec et particulièrement cet hiver, la question du chauffage comme une des utilisations majeures de l'énergie est, sans aucun doute, très importante et il y a là, peut-être, des obstacles plus faciles que les autres à supprimer parce que ce sont des obstacles réglementaires ou légaux à une certaine forme d'entreprise qui peut se faire au niveau artisanal et qui permet à l'utilisateur domestique d'avoir accès à une expertise qui n'est pas accessible autrement.

**M. LeGouar:** C'est pourquoi je me permettais justement tout à l'heure d'insister sur l'intérêt de maintenir en vie les indépendants et les distributeurs; c'est que le Québec, par rapport au reste du Canada, représente une situation assez particulière. Si vous regardez dans les autres provinces, il y a beaucoup moins de petits distributeurs, il y a beaucoup moins de revendeurs que vous n'en trouvez au Québec, et je suis certain que cela représente plusieurs milliers de personnes et plusieurs milliers d'emplois, tout ce genre de petites activités dans le domaine de la distribution de détail et de l'entretien des appareils de chauffage.

**Le Président (M. Laplante):** Il n'y a pas d'autres questions? Messieurs, les membres de cette commission vous remercient de votre coopération.

M. LeGouar: Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Laplante):** Bon retour.

M. LeGouar: Merci.

**Le Président (M. Laplante):** La séance est suspendue jusqu'à 20 h 30.

(Suspension de la séance à 18 h 22)

### Reprise de la séance à 20 h 35

**Le Président (M. Laplante):** A l'ordre, messieurs!

Mesdames et messieurs, j'invite le Comité de protection de l'environnement de Lotbinière à nous présenter son mémoire.

#### Comité de protection de l'environnement de Lotbinière

**M. Lemay (Roger):** M. le Président, messieurs les membres de la commission, permettez-moi, avec quelques autres membres de notre comité, de faire la lecture de notre mémoire. Les personnes qui m'accompagnent sont...

**Le Président (M. Laplante):** Voulez-vous nous présenter les personnes qui sont avec vous?

**M. Lemay:** Oui. Les personnes qui m'accompagnent sont, à ma droite, M. Serge Payette, professeur agrégé en écologie à l'Université Laval; à ma gauche: M. Serge Ouellet, producteur agricole et administrateur de la Fédération de Québec-Ouest pour l'UPA, M. Jean-Louis Coquereau, étudiant et secrétaire du comité.

Notre comité se veut le porte-parole d'un peu M. Tout-le-Monde afin de refléter les questions et les craintes en ce qui concerne l'énergie pour l'avenir.

Dans le passé, il n'en était pas tout à fait ainsi. Au début, il fallait faire la lutte contre les grands carnassiers; telle était, il y a 300 ans, la vie de nos ancêtres, vie qui avait néanmoins l'avantage d'être parfaitement intégrée à l'environnement et de ne pas comporter de déficit énergétique.

Depuis ce temps, bien des choses ont changé et l'on peut, entre autres choses, noter une amélioration appréciable du mode de vie de la société. Cet état de choses est, en grande partie, dû à la découverte et à l'utilisation de certaines ressources énergétiques telles que le charbon, le pétrole et l'électricité.

Ces sources d'énergie n'ont évidemment pas apporté que des choses positives et valables. Elles ont, en effet, introduit l'apparition de grandes catastrophes techniques et écologiques comme, par exemple, le naufrage des pétroliers. Considérant les avantages supérieurs aux désavantages, la société contemporaine conserva et encouragea donc l'utilisation de ces trois sources d'énergie que sont la houille, l'or noir et l'électricité.

Au Québec, depuis le 12 novembre 1970, date où, à Gentilly, eut lieu le premier fractionnement d'atomes, s'est amorcée une étape importante et déterminante dans l'histoire énergétique québécoise, celle du nucléaire.

Depuis déjà 30 ans, avec l'apparition de l'énergie nucléaire, ce qui a le plus caractérisé cette découverte est probablement tout le secret l'entourant. Cela est sans doute dû à ses origines et à ses implications militaires, ainsi qu'à son énorme complexité. Un peu comme les sorciers

amérindiens du temps de nos ancêtres, les sorciers, les magiciens de l'électronucléaire se sont regroupés, enfermés, cloîtrés au sein d'un "establishment" nucléaire.

Aux Etats-Unis, cet "establishment" symbolisé par les compagnies multinationales Westinghouse et General Electric est, au Canada, représenté par le monopole de l'Energie atomique du Canada Limitée qui se comporte, et l'on peut le constater par les pots-de-vin offerts à certains agents étrangers pour faciliter la vente de réacteurs à l'Argentine et à la Corée du Sud, comme des concurrents privés.

Il est ici important de noter que les deux seuls autres endroits où l'Energie atomique du Canada Ltée a réussi à vendre des réacteurs CANDU du type de ceux vendus aux deux endroits ci-haut mentionnés sont au Québec, à Gentilly et, au Nouveau-Brunswick, à Pointe Lepreau.

L'Hydro-Québec, elle aussi membre de cet "establishment", pousse son insolence jusqu'à affirmer les politiques énergétiques du gouvernement avant que celui-ci ne se soit prononcé sur cette question. En effet, de quel droit, par quel mandat l'Hydro-Québec fait-elle de la publicité en faveur de l'énergie nucléaire? Cette société de la couronne, dans son annonce publicitaire du samedi 22 janvier 1977, dit ceci: "Mais la stratégie fondamentale et l'orientation générale du programme demeureront les mêmes et s'inscriront dans le cadre des politiques gouvernementales en matière d'énergie." Comment l'Hydro-Québec pourrait-elle savoir déjà que la politique énergétique du gouvernement prévoit "une transition graduelle et harmonieuse entre l'hydraulique et le nucléaire de 1985 à 1995"?

On sait que l'Hydro-Québec est présentement à l'étude de six sites concernant l'implantation de nouvelles centrales nucléaires. L'étape immédiate est la demande d'autorisation au gouvernement québécois de construire une autre de ces centrales nucléaires à Gentilly.

A cause des nombreux problèmes de réchauffement du fleuve Saint-Laurent, l'expansion nucléaire doit donc se faire tout le long de ce cours d'eau. Ce programme d'implantation massive prévoit la construction de 35 centrales nucléaires d'ici 23 ans. Les sites présentement à l'étude sont: Montmagny, Saint-Roch-des-Aulnaies, Rivière-du-Loup, Valleyfield, Grondines et Sainte-Croix.

La population, qui manque d'ailleurs énormément d'information, n'est cependant pas prête à se laisser ainsi manipuler. Voici pourquoi et comment plusieurs personnes du comté de Lotbinière se sont réunies en un comité de protection de l'environnement:

Début de juin 1975: L'Hydro-Québec organise une réunion avec le conseil municipal, les commerçants et les personnes influentes de Sainte-Croix de Lotbinière afin de leur proposer l'implantation d'une usine thermonucléaire.

Octobre 1975: L'Hydro-Québec demande à plusieurs propriétaires de Sainte-Croix l'autorisation d'effectuer des sondages pour fins d'expertise. A cette date, en plus de n'avoir pas consulté

la population, la société d'Etat envoie des lettres de remerciements, pour permission de forage, à des personnes n'ayant même pas accordé cette permission.

21 octobre 1975: C'est pour ces raisons qu'un groupe de citoyens de Sainte-Croix demande à l'Hydro-Québec, par pétition, d'abandonner tout simplement son projet. A la présentation de la pétition, il est convenu que l'Hydro-Québec vienne donner le 20 janvier 1976 une soirée d'information pour les futurs expropriés seulement.

20 janvier 1976: La soirée d'information a effectivement lieu et la société d'Etat tente de lancer la discussion uniquement sur des questions techniques et économiques d'expropriation. Elle évite et détourne soigneusement les quelques questions posées sur la protection de l'environnement. Au cours de la soirée, l'Hydro-Québec promet, pour le mois d'avril, le résultat de ses études techniques quant au choix du futur site nucléaire.

Janvier 1976: Mécontentes de la réunion du 20 janvier et commençant à se poser de sérieuses questions sur le nucléaire et ses applications, plusieurs personnes du comté de Lotbinière décident de former le Comité de protection de l'environnement de Lotbinière qui aura pour objectif:

De protéger l'environnement;

De rechercher l'information pour la distribuer ensuite à la population et aux organismes publics;

De faire office d'intermédiaire entre la population et les organismes publics, en ce qui a trait à la protection de l'environnement;

D'assurer le plus possible par les objectifs précédents une vie saine aux citoyens du comté et du Québec.

Avril 1976: Notre comité assiste au quatrième symposium du Conseil québécois de l'environnement portant sur l'utilisation de l'énergie nucléaire.

Mai 1976: Notre comité attend toujours le résultat des études techniques de l'Hydro-Québec que cette société nous avait pourtant promis pour le mois d'avril.

14 septembre 1976: Notre comité organise une soirée d'information à laquelle sont invités l'Hydro-Québec, le Conseil québécois de l'environnement, la population du comté de Lotbinière, les maires des différentes localités du même comté et la presse. L'Hydro-Québec refuse notre invitation.

Le Conseil québécois de l'environnement, par les présences de MM. Maldague et Pageau, accepte notre invitation. Au cours de la soirée, il est proposé et accepté unanimement, par plus de 300 personnes, que le gouvernement définisse au plus tôt sa politique énergétique et plus spécifiquement celle concernant le nucléaire. A la suite de cette réunion, notre comité s'élargit et prend de l'essor.

Depuis le début de sa formation, notre comité s'est rapidement rendu compte de la complexité, mais surtout des dangers réels que comporte la construction d'une usine électro-nucléaire. Ses craintes s'appuient non sur l'émotivité, mais sur des données et des faits précis et exacts.

Maintenant, M. le Président, si vous me permettez, j'inviterais M. Payette à continuer la lecture du document.

**Le Président (M. Laplante):** Est-ce que vous avez l'intention de lire tout le document, quoi?

**M. Lemay:** Oui.

**Le Président (M. Laplante):** Le temps alloué ne donnerait peut-être pas la possibilité de lire tout le document, parce que les personnes de la commission aimeraient probablement vous poser des questions. Est-ce qu'il y aurait possibilité pour vous de donner un résumé verbal de votre mémoire?

**M. Payette:** Bien oui.

**M. Lemay:** Soit accélérer la lecture ou bien résumer...

**Le Président (M. Laplante):** Combien de temps pensez-vous que cela peut prendre?

**M. Lemay:** C'est parce que, naturellement, on n'était pas préparé pour en faire un résumé. Cela nous amène des complications.

**Le Président (M. Laplante):** Il y a déjà 28 ou 30 pages à lire.

**M. Lemay:** Cela peut durer à peu près jusqu'à et quart, et vingt; ce sera pas mal terminé.

**Le Président (M. Laplante):** Allez-y!

**M. Payette:** Les prévisions concernant nos futurs besoins énergétiques sont-elles réalistes?

L'Hydro-Québec justifie son programme nucléaire par une croissance géométrique de la demande. Cette demande, prévue actuellement, n'est qu'une extrapolation des tendances du passé. Lorsque l'on cherche à prévoir les besoins futurs en énergie, il est fondamental de se demander quel type de société nous voulons construire, quel type de croissance nous souhaitons.

Or, notre société occidentale est érigée sur la base du gaspillage, cela étant encore plus vrai en Amérique du Nord, et plus particulièrement au Québec où nos possibilités hydroélectriques nous ont permis de rêver en couleurs et cela depuis de nombreuses années.

Si nous fondons nos futurs besoins énergétiques à partir des données actuelles et de nos moeurs actuelles, il est fort possible, et cela est très facile de le vérifier dès maintenant, que nous débouchions sur une monstrueuse absurdité qu'est l'utilisation de l'électro-nucléaire.

Il faut parfois savoir s'arrêter. Si nous ne faisons pas les premiers pas librement, on peut se demander si les déboires de notre exploitation nucléaire ne nous obligeront pas à faire ces quelques pas vers une politique sérieuse d'économie d'énergie.

Ces déboires et éléments de catastrophe sont déjà parmi nous et augmentent chaque jour avec la marche d'une centrale atomique. La cumulation des déchets nucléaires engendre irréversiblement des changements dans la nature terrestre, ce qui fait naître en nous des questions et des craintes.

Les déchets nucléaires et leurs effets: Parmi toutes les controverses sur le nucléaire, la question des déchets nucléaires est peut-être l'élément qui revient le plus souvent. C'est en effet une question qui est loin d'être réglée et qui nous fait croire qu'à lui seul ce problème exige l'arrêt immédiat de tout programme nucléaire.

Les déchets nucléaires: La pollution nucléaire peut se produire à tous les stades du cycle nucléaire, depuis l'extraction de l'uranium jusqu'à l'élimination ultime des déchets radio-actifs, en passant par la construction de la centrale, par son fonctionnement, par la manipulation des déchets jusqu'à l'usine de traitement, ainsi que par leur transport vers les lieux de stockage ou d'élimination.

Au cours du cycle nucléaire, les plus importantes sources de contamination se produisent lors du traitement et de la concentration des déchets dans les usines de recyclage, lors de leur entreposage et ou lors de leur élimination.

Dans le premier cas, il y a émanation de gaz radioactifs tels que le krypton, le xénon et l'iode. Ces éléments, ainsi que le tritium sont aussi rejetés dans les affluents ou les cours d'eau adjacents. Ces éléments sont accompagnés par une partie des produits de fission, tels que le strontium, le césium, le ruthénium.

Les déchets radioactifs concentrés dans des culasses apparemment hermétiques présentent les plus grands risques de pollution nucléaire. Le plutonium-239 dont la demi-vie est de 24 000 ans est l'élément radioactif le plus dangereux et le plus important de ceux contenus dans les culasses. Il n'existe pas d'endroit sur le globe qui présente les garanties nécessaires contre toute fuite de radiations. Les culasses n'ont pas une espérance de vie aussi longue que l'élément radioactif qu'elles contiennent. Il faudra environ 500 000 ans avant que les déchets de plutonium ne deviennent inoffensifs. Il semble inimaginable d'envisager une période aussi longue de risques perpétuels de pollution nucléaire, d'autant plus que ces déchets peuvent devenir un instrument de chantage militaire ou terroriste.

Un rapport récent montre que les deux seuls moyens de se débarrasser de façon définitive des déchets, et encore là ce n'est pas prouvé, sont, d'une part, de les expédier à l'aide de puissantes fusées vers le soleil ou le cosmos. Quel en sera le coût? On estime que les Etats-Unis devront envoyer, vers l'an 2000, environ 5 fusées par jour vers le soleil pour se libérer des déchets produits par les quelque 2000 centrales en opération. Le danger d'une explosion ou d'un retour vers la terre d'une fusée bourrée de déchets radioactifs est évident et le sérieux avec lequel cette solution possible est envisagée fait preuve de l'ampleur du problème.

Un autre moyen serait évidemment la transmutation. Encore là, il ne semble pas y avoir une sécurité maximum avec cette technique qui, jusqu'ici, n'a même pas été accomplie en laboratoire.

Ainsi, on peut dire qu'il n'existe aucune solution sécuritaire vis-à-vis des déchets des centrales nucléaires. Ces déchets figurent parmi les plus sérieux problèmes d'environnement que le monde ait connus. On ne peut hypothéquer les générations futures en utilisant le nucléaire. Il n'existe aucun contrôle de la pollution. De plus, la période pendant laquelle les radiations demeurent un danger important est d'ordre géologique et l'avènement des futures glaciations sera un autre facteur important à retenir dans l'établissement d'une politique de contrôle.

Les effets des radiations. Suite au développement de l'énergie nucléaire, toutes les radiations ionisantes dans la biosphère sont un risque potentiel de lésions pathologiques et génétiques. En effet, l'opération normale du CANDU implique une émission constante de radioactivité selon des doses jugées acceptables par les ingénieurs. Il faut cependant souligner qu'il n'existe pas de dose sécuritaire; toute norme, si basse soit-elle, n'est qu'un compromis entre les exigences techniques et les risques de maladie.

Ce problème peut être lourd de conséquences quand on sait que toute fuite de radioactivité dans la biosphère ne peut être contrée actuellement. La seule façon pratique de faire disparaître la radioactivité est de laisser aux radio-isotopes le temps de se désintégrer.

En conséquence, la lutte contre la pollution nucléaire ne s'engage que par la prévention. Le problème est de taille, car il n'existe aucune possibilité, soit par biodégradation ou autre, permettant de faire disparaître une telle pollution de l'environnement.

Les effets de la pollution nucléaire chez l'homme. L'exposition permanente à de faibles doses d'irradiation peut produire les effets suivants: diminution de la vigueur physiologique reliée, entre autres, à une diminution de croissance, à une diminution de résistance aux poisons et à une perte de capacité de défense immunitaire de l'organisme. Diminution de la longévité. Apparition de mutations, souvent subléthales, se manifestant entre autres, en deuxième et troisième génération. Apparition de cancers, apparition de la stérilité, surtout chez les femmes.

La mobilité des éléments radioactifs. Les éléments radioactifs libérés dans l'atmosphère sont entraînés par la circulation atmosphérique globale et contaminent des territoires éloignés. Ces éléments sont ramenés à la surface du sol par les précipitations et sont alors intégrés dans la circulation des éléments minéraux des écosystèmes. A partir du sol, ils sont pris en charge par les végétaux et assimilés par les animaux. Ils circulent ainsi au sein des chaînes alimentaires et se concentrent à des niveaux trophiques particuliers.

C'est le cas de plusieurs éléments radioactifs dont le strontium et le césium. Le strontium, entre

autres, a une affinité pour les os, car il possède la même physiologie que le calcium et, le césium a une affinité pour les muscles.

Les jeunes possèdent un potentiel de rétention du strontium plus grand que celui des adultes et, de ce fait, sont davantage exposés à la pollution nucléaire des aliments.

D'autre part, on sait que la chaîne alimentaire traditionnelle des Inuit de l'Alaska est polluée par le césium-137. Ce dernier, provenant de retombées nucléaires, s'accumule dans les lichens; ces végétaux sont mangés par les caribous qui concentrent ce radionucléide en grande quantité; les consommateurs de viande de caribou sont alors exposés à des doses plus importantes de radiation.

Sachant que la résistance aux radiations varie énormément d'un individu à l'autre, les seuils de tolérance et de nocivité semblent actuellement inacceptables. Toute exposition radionucléaire, faible ou importante, est cumulative, ce qui permet de dire qu'elle présente un risque, à plus ou moins long terme, d'apparition de cancer ou de mutations génétiques.

Les dangers d'une contamination radioactive ne sont pas le seul fruit de la marche normale d'une centrale nucléaire; ils peuvent aussi survenir dans un cas d'accident impliquant cette même centrale. Mais nous allons passer outre les accidents pour discuter, en page 16, des assurances.

Un indice très révélateur des risques associés à l'exploitation du nucléaire est l'assurance-accidents qui doit être achetée par les compagnies exploitant l'électronucléaire.

Au Canada, la loi fédérale exige que chaque installation nucléaire soit assurée pour \$75 millions, ce qui a pour conséquence que les contribuables doivent payer une prime annuelle de l'ordre de \$750 000 par site nucléaire. Aux États-Unis, chaque installation atomique doit être couverte par une police d'assurance de \$560 millions.

Les dangers sismiques. Trois des six sites étudiés, Montmagny, Saint-Roch-des-Aulnaies et Rivière-du-Loup, se trouvent au centre d'une des zones sismiques les plus dangereuses au Canada.

Une combinaison d'un tremblement de terre et par conséquent d'un accident nucléaire aurait des conséquences telles qu'elle rendrait presque impossible toutes les opérations de secours et pourrait ainsi forcer les sinistrés à demeurer dans la zone de radioactivité pour éviter de contaminer le reste de la population québécoise.

D'autres dangers. Il y a d'autres types de dangers associés au transport des déchets, à l'entreposage de ces déchets ainsi qu'à la vulnérabilité d'une centrale atomique. En effet, il n'y a pas seulement l'erreur humaine qui soit à craindre. Il est tout à fait concevable qu'un groupe terroriste puisse enlever un camion transportant des déchets nucléaires afin d'en faire soit un élément de chantage ou une bombe atomique.

Une centrale nucléaire pourrait même — et le 28 novembre 1976, cela s'est produit en Suède — être visée par un quelconque groupe extrémiste.

Notre comité s'oppose donc à la construction de centrales nucléaires pour toutes ces questions et craintes mais aussi à cause de la rentabilité du nucléaire qui est loin d'être encore prouvée.

M. Lemay: Si vous me permettez, M. le Président, j'inviterais M. Serge Ouellet à continuer la lecture.

**M. Ouellet:** La rentabilité même de l'énergie nucléaire. Certains affirment qu'effectivement, l'utilisation du nucléaire comporte de nombreux risques, mais, parce que nous avons besoin d'énergie, il faut s'y résigner.

Comment peut-on se résigner à l'utilisation d'une source énergétique dont la rentabilité économique et sociale n'est même pas prouvée? Dans les années 50, le président de la Commission de l'énergie atomique des États-Unis, M. Lewis Strauss, affirmait que l'électricité produite par l'énergie nucléaire coûterait tellement peu cher que l'on n'aurait plus besoin de compteurs. C'était il y a vingt ans.

Aujourd'hui, la réalité est tout autre. Il suffit de mentionner les coûts de construction d'une centrale atomique de type CANDU à Pointe Lepreau, au Nouveau-Brunswick, qui, selon l'Energie atomique du Canada Limitée, sont actuellement de \$635 millions. Avant longtemps et selon certaines estimations, s'appuyant sur l'exemple des jeux Olympiques et de la baie James, les coûts de construction d'une telle centrale passeront facilement à plus de \$1 milliard. Cet état de choses est particulièrement dû à l'augmentation constante des coûts des matériaux et de la main-d'œuvre ainsi qu'à la nécessité de rendre toujours plus sécuritaires les systèmes de sécurité.

En ce qui a trait au coût du combustible, les prix de l'uranium sont, selon L'Eldorado Nuclear Company, passés en l'espace des deux dernières années de \$8 à \$40 la livre, et personne n'ose prédire les taux des prochaines augmentations.

A ces coûts déjà importants et toujours grimpants, il faut ajouter: le coût du loyer pour l'entreposage des déchets nucléaires pour une période d'un demi-million d'années; le coût de démantèlement d'une centrale atomique, après sa courte vie de 30 ans, avec restauration du site qui, selon l'Institut Economique et juridique de l'énergie de France, est au moins égal au coût de construction; le coût d'opération et d'entretien de la centrale ainsi que le coût des primes d'assurance dont nous avons déjà parlé.

Il ne suffit pas, cependant, de mettre la seule rentabilité économique en doute.

La rentabilité sociale. Quand nous voulons étudier sérieusement l'implantation nucléaire, il est essentiel de s'attarder à la rentabilité sociale d'une telle entreprise. C'est ainsi que nous viennent en tête de nombreuses questions: Quels sont les coûts médicaux nécessaires au traitement des nombreux cas de cancer qui apparaissent avec l'utilisation du nucléaire? Les docteurs John Gofman et Arthur Tamplin, de la Commission de l'énergie atomique de Livermore, Californie, affir-

ment que même si les normes de fuites radioactives acceptables sont respectées, 32 000 nouveaux cas de cancer et de leucémie mortels, dus à cette radioactivité, apparaissent chaque année aux États-Unis seulement.

Quels sont les coûts de la sécurité policière nécessaire à la protection des sites de centrales nucléaires et d'entreposage des déchets radioactifs ainsi qu'à la protection de ces mêmes déchets et de l'uranium durant le transport?

La remise en question de la rentabilité économique mais surtout sociale de l'utilisation du nucléaire semble prendre toute sa valeur lorsqu'on étudie les implications agricoles du programme atomique.

Un exemple: l'agriculture. Le programme d'implantation massive du nucléaire au Québec se réaliserait presque totalement le long de la vallée du Saint-Laurent, là où se tiennent justement les meilleures terres agricoles du Québec.

Alors que l'on considère à deux acres par habitant la surface nécessaire à l'autosuffisance alimentaire d'un Etat, le rapport est, au Québec, de 1,2 acre par habitant et cela, selon un rapport de septembre 1976, du ministère de l'Agriculture du Québec. L'implantation d'usines thermonucléaires au Québec ne saurait améliorer cette précaire situation agricole.

Ce n'est pas tellement la construction de la centrale elle-même qui viole les terres agricoles, mais bien toute l'infrastructure qui l'accompagne. On n'a qu'à songer aux constructions de routes, de lignes à haute tension et d'usines connexes.

Cette énorme infrastructure technique en territoire agricole engendrerait aussi, et surtout, un impact social tellement grave et profond qu'elle risquerait de changer toute une mentalité, tout un système de valeurs, en faisant de l'agriculture une valeur sociale désuète, inutile et bien vite abandonnée.

Le producteur agricole qui verrait, en effet, construire près de chez lui une centrale nucléaire n'aurait-il pas tendance, à cause des grandes difficultés financières qu'il a de par la nature actuelle de son métier, à abandonner sa ferme pour tenter de s'y trouver un emploi? Cela est fortement à craindre.

Plus loin, de nombreux autres producteurs devraient sans doute être en partie expropriés pour faire place aux lignes de transmission qui, à cause du caractère très centralisé de la production énergétique nucléaire, parcourraient et annihileraient de grandes superficies agraires.

C'est donc dire que la construction de 35 usines thermonucléaires, sur les rives du Saint-Laurent, briserait littéralement le contexte social et économique de nombreuses régions agricoles.

Alors qu'au cours de la dernière campagne électorale le Parti québécois a fait de l'agriculture un de ses principaux thèmes, alors que le ministre Garon s'apprête à déposer une loi sur le zonage agricole, espère-t-on, de protéger l'agriculture, permettra-t-on encore de détruire certaines régions agricoles?

On oublie trop facilement que l'éloignement des centrales nucléaires par rapport aux centres

urbains ne règle en rien les questions de sécurité, à cause du transport, de la radioactivité par l'atmosphère et dans la nourriture.

Il n'y a qu'à se promener à Gentilly pour constater la triste aventure d'une région agricole aux terres si bonnes et aux possibilités si grandes. Peut-on réellement encore se permettre de perdre, d'abandonner des terres agricoles au développement nucléaire?

Notre comité affirme donc qu'en plus de ne pas être sécuritaire du tout l'énergie électronucléaire n'est pas rentable ni économiquement ni socialement et coûterait beaucoup trop cher aux contribuables québécois.

Ce comité est-il le seul à remettre l'électronucléaire en question? Non. Déjà depuis plusieurs années, avec l'ouverture de certains dossiers, un nombre de plus en plus imposant de personnes et d'organismes se posent de sérieuses questions en ce qui a trait à l'utilisation de l'énergie atomique.

**M. Lemay:** M. le Président, j'inviterais M. Jean-Louis Coquereau à continuer la lecture.

**M. Coquereau (Jean-Louis):** Deuxième partie. Ailleurs dans le monde.

En 1971, des associations écologiques américaines renversent, par une décision de la cour basée sur les règles du National Environmental Policy Act, une décision de la commission. On donna gain de cause aux écologistes. C'est-à-dire que c'est une décision qui a fait en sorte de ne pas construire un surgénérateur sur le site de Calvert Cliffs.

En septembre 1973, par décision de la Cour fédérale américaine, la centrale surgénératrice qui devait être installée au centre d'Oak Ridge dans le Tennessee ne pourra être construite tant que l'Atomic Energy Commission n'aura pas présenté une étude complète des conséquences de cette réalisation sur l'environnement.

Novembre 1974. Les docteurs John Gofman et Arthur Tamplin, de la Commission de l'énergie atomique à Livermore en Californie, déclarent au New York Times que l'Atomic Commission of Energy des États-Unis s'emploie sciemment, depuis dix ans, à cacher aux citoyens américains les réels dangers que leur font encourir les centrales nucléaires.

Février 1975. 400 scientifiques français se réveillent et tentent de réveiller la population sur le problème du nucléaire.

Février 1976. L'ingénieur-chef, responsable de la sécurité des opérations aux centrales d'Indian Point dans l'Etat du Vermont, M. Pollard, invoque de graves erreurs de conception des systèmes de sécurité que les autorités continuent de vouloir ignorer.

1976. En Suède, durant la majeure partie de la campagne électorale, les sociaux-démocrates ont été sur la défensive face aux attaques du chef du parti du centre, M. Faellidin. Opposant irréductible aux projets gouvernementaux en matière de développement de l'énergie nucléaire, M. Faellidin est parvenu à faire de cette question le sujet central des élections et les a ainsi remportées.

En septembre 1976, en Grande-Bretagne, la Commission royale d'enquête sur l'environnement publie son sixième rapport intitulé *La puissance nucléaire et l'environnement*. Ce rapport soulève de nombreuses questions et craintes face au développement massif du nucléaire.

Par ces quelques exemples, il est facile de constater que le mouvement antinucléaire s'est, depuis le début des années soixante-dix, énormément développé.

Les solutions de rechange. Notre comité tentera, dans les lignes qui suivront, non pas d'apporter des solutions techniques précises, mais bien de proposer une démarche, une façon de voir différente qui, si elle est adoptée, permettra au Québec de sauter une étape énergétique qui s'avère déjà courte et précaire, celle du nucléaire.

L'économie d'énergie. Notre comité croit, et les analyses futures nous donneront sans aucun doute raison, qu'une partie énorme de la solution à nos problèmes énergétiques est l'adoption d'une politique d'économie et de décentralisation de l'énergie.

En effet, la centralisation des sources d'énergie augmente considérablement la dépendance des citoyens envers les entreprises d'utilité publique, tout en constituant un honteux gaspillage qui pèse lourd au niveau de l'écologie et de la dette publique. Dans la même veine, on peut se demander si l'Hydro-Québec n'est pas en train de devenir plutôt une entreprise financière qu'un service d'utilité publique.

Le premier ministre Lévesque a lui-même, au cours d'une conférence de presse, annoncé la création d'un bureau de conservation de l'énergie. Ce premier pas vers une politique énergétique globale permettra, s'il est bien dirigé, de faire des économies substantielles d'énergie et donc de capitaux.

Evidemment, ces actions ne pourront être jugées à leur juste valeur que si elles sont accompagnées d'une politique de sensibilisation et d'éducation de la population qui y verrait là un moyen pratique de réduire sa consommation, donc ses comptes d'électricité.

L'énergie douce. Les sources d'énergie douce sont, de par leur définition, des sources d'énergie renouvelables, sans danger pour le milieu, économiques et décentralisées.

Ces sources sont nombreuses et leur utilisation ne remonte pas à hier. Depuis des millénaires, par exemple, l'homme, par le biais de l'agriculture, utilise abondamment l'énergie solaire.

On peut nommer l'énergie solaire, l'énergie éolienne, le méthane, l'énergie géothermique, l'énergie hydroélectrique.

L'hydroélectricité a été la première source énergétique importante au Québec.

De nombreux petits cours d'eau ont cessé, depuis quelques années, de produire de l'énergie électrique. Pourtant, c'était un moyen pratique et décentralisé qui, s'il était réutilisé, permettrait lui aussi d'éviter la période nucléaire de l'histoire énergétique québécoise.

Il s'agirait de repenser son utilisation dans une optique d'économie, afin d'éviter certaines er-

reurs de gigantisme qui, selon certains, posent de graves problèmes écologiques.

Il existe donc de nombreuses sources de production énergétique renouvelables, inépuisables, propres et gratuites. Cependant, de nombreuses sociétés, privées ou publiques, s'emploient à nous prouver que l'énergie solaire, par exemple, ne sera pas utilisable avant l'an 2000. Ces sociétés veulent d'abord nous imposer l'atome, dit pacifique, afin de ne pas perdre le nucléaire et tous les avantages qu'elles en retirent. Ainsi, selon le député Abourezk, du Congrès américain, Shell a acheté Solar Energy Systems et Exxon, Solar Power de Braintree, Massachussets, pour les mettre en banqueroute.

L'autosuffisance énergétique. Il nous semble que l'Etat du Québec devrait tendre vers l'autosuffisance énergétique. Pour cela, il est indispensable que le Québec se dote d'une politique énergétique intégrée et rationnelle. Il est aussi indispensable que le gouvernement du Québec détienne l'entier contrôle de la politique énergétique sur son territoire. Or, si le Québec investit dans l'énergie nucléaire canadienne, il se rend par conséquent dépendant de la politique nucléaire canadienne. Il aliène ainsi non seulement son indépendance énergétique, mais aussi son propre développement économique.

Notre comité croit donc nécessaire que le gouvernement envisage dès maintenant une recherche et une utilisation des sources d'énergie douce, ce qui nous éviterait de nombreux et graves problèmes énergétiques, du moins ceux engendrés par le nucléaire.

**M. Lemay:** M. le Président, le Comité de protection de l'environnement de Lotbinière affirme donc qu'à cause de ces nombreuses et néfastes implications écologiques, sociales et économiques, l'utilisation de l'énergie nucléaire comporte trop de risques et doit par conséquent être complètement abandonnée.

Notre comité ne tient absolument pas à ce que la population soit précipitée dans ce qui serait une aventure technique coûteuse, dangereuse et inutile.

L'énergie est un bien, mais aussi un besoin collectif qui doit devenir la responsabilité de tous. Cette question, ce problème qu'est l'énergie, s'il demeure le monopole des seuls experts impliqués dans le développement et l'utilisation de l'énergie nucléaire, risque de nous entraîner vers des erreurs, des catastrophes dont les effets sont irréversibles.

C'est dans cette optique, celle de la consultation, que notre comité recommande au gouvernement:

1. Qu'un programme d'économie de l'énergie soit imposé au plus tôt, afin de faire vivre le Québec selon ses moyens énergétiques. Une vaste campagne de sensibilisation serait, à cette fin, un moyen pratique pour faire de ce programme une réussite.

2. Notre comité recommande qu'une consultation permanente de la population et d'experts in-

dépendants soit assurée au sein d'une régie de l'énergie.

3. Notre comité recommande que le Québec investisse plus dans la recherche en énergie douce.

4. Notre comité recommande que le Québec s'abstienne de toute autre implantation d'usine nucléaire, y compris Gentilly III. Après l'amiante, le mercure et l'arsenic, allons-nous nous laisser imposer le nucléaire avec toutes ses conséquences? Quel type de société voulons-nous donc construire?

Merci, M. le Président, merci, MM. les membres, de votre attention.

**Le Président (M. Laplante):** Merci, messieurs. M. le ministre.

**M. Joron:** En lisant la dernière phrase de votre mémoire, j'hésite à prendre la parole. Vous ne soulevez pas une mince question. Ecoutez, je ne sais pas trop, je vous avoue, par quel bout prendre la chose au départ, mais commençons donc peut-être par ceci. J'aimerais que vous nous explicitiez davantage ce que vous entendez quand vous parlez à la page 29 d'une politique énergétique intégrée et rationnelle. S'il ne doit pas y avoir de nucléaire dans les programmes de développement futur, par quoi cela est-il remplacé? En somme, pourriez-vous vous expliquer davantage sur cette politique intégrée et rationnelle? Quels en sont les composantes, les orientations, les moyens d'action et toutes ces choses? Pour commencer, disons, partons du plus général. J'ai d'autres questions plus spécifiques, mais...

**Une Voix:** J'inviterais M. Payette.

**M. Payette:** Ce que je pourrais dire au départ, c'est que, premièrement, on consomme beaucoup d'énergie actuellement et il est à se demander si cette consommation est bien réaliste. On vit peut-être au-dessus de nos moyens, effectivement, au point de vue énergétique. On sait que les prévisions de l'Hydro, en fait, pour justifier ses demandes, pour contruire, à partir, entre autres, de 1985, et avoir des centrales nucléaires, c'est basé sur une augmentation annuelle de la consommation de l'électricité d'environ 7,5%. Alors, est-ce qu'effectivement cette hausse annuelle est justifiée? On sait qu'aux Etats-Unis, entre autres, cette hausse est de 3,5%. Evidemment, cela voudrait dire qu'on consomme au moins deux fois plus que les Américains. Il y a sûrement du travail à faire dans ce sens de commencer à penser à une conservation de l'énergie, parce qu'on a considéré jusqu'à maintenant l'énergie comme étant un produit à vendre, un produit commercialisable, alors que cela devient, en fait, un problème de base. Notre société n'a plus le moyen de laisser, en somme, des "politiques énergétiques", déterminées par des multinationales ou des groupes privés tout au moins. Alors, sur ce plan, je pense bien qu'une remise en question de notre type de consommation d'énergie doit être envisagée. A ce moment, je

ne crois pas nécessairement que cette hausse annuelle de 7,5% soit justifiée. Je ne dis pas qu'il ne doit pas nécessairement y avoir de hausse, sûrement qu'il y a un besoin dans ce sens. Le problème auquel on fait face actuellement, c'est qu'il n'y a jamais eu de prévisions à long terme, en ce qui concerne l'utilisation et la consommation de l'énergie. Evidemment, on arrive devant un état de fait, surtout aux Etats-Unis, où c'est sûrement beaucoup plus crucial qu'ici. Les Etats-Unis n'ont sûrement pas le choix de prendre le nucléaire, parce qu'on n'a jamais suscité de recherches importantes sur l'énergie douce, en général. Evidemment, on arrive aujourd'hui et on réalise qu'il faut faire de la recherche là-dessus. Probablement que les spécialistes ont raison dans une certaine mesure de prétendre que cette énergie solaire, entre autres, sera utilisable commercialement peut-être dans quinze ans ou dans vingt ans.

Les Etats-Unis sont peut-être aux prises avec ce problème. Ici, je ne pense pas nécessairement qu'on soit aux prises avec ce problème. Je pense qu'avec une politique de conservation de l'énergie entre autres, on pourrait diminuer dans une certaine mesure cette augmentation annuelle et éduquer les gens à prendre conscience que cette énergie est difficile à avoir. On réalise très bien que l'électricité coûte plus cher aux particuliers et aux hôpitaux, alors que les compagnies privées ont des coûts préférentiels. Cela paraît aberrant au départ. D'ailleurs, plus elles consomment, moins cela leur coûte cher. Je pense bien que, dans ce cadre, il faut penser à une économie de l'énergie.

Maintenant, utiliser l'énergie, développer des sources d'énergie, en fait, locales, décentraliser cette énergie, c'est sûrement possible.

Je peux vous dire — je pense bien que tous les députés ici vont être de mon avis là-dessus — qu'on ne peut évidemment pas prévoir que s'il y a une augmentation des activités industrielles qui nécessite une augmentation importante de la consommation de l'énergie, bien sûr, dans ce contexte, il y a certaines sources d'énergie qui devront être mises de côté. Mais si on pense nécessairement à la grande entreprise, il est possible que certaines sources d'énergie comme le nucléaire soient utilisées. Je ne dis pas qu'on est d'accord là-dessus, mais il est tout à fait possible, et on va nous prouver par toutes sortes de chiffres et toutes sortes de moyens, que ça va être valable.

Je pense donc que le premier point, c'est de s'arrêter et prendre conscience que les augmentations projetées par l'Hydro-Québec sont peut-être discutables, que la consommation de l'énergie par les Québécois est peut-être trop forte. Les Suédois ont un mode de vie identique à celui des Américains, et consomment au moins deux fois moins d'électricité qu'eux. Ce serait apparemment la même chose pour les Suisses chez eux. Je pense bien que, dans une vingtaine d'années, un processus comme celui-là pourrait être amorcé et on réutiliserait cette énergie dépensée inutilement vers d'autres fins.

L'utilisation locale de certaines sources d'énergie, donc, décentraliser. Je pense bien que

ça pourrait être réalisable. Maintenant, beaucoup de travaux de base n'ont pas été faits dans ce sens-là, mais je pense bien que le Québec a la chance actuellement de développer cette recherche dans ces énergies douces.

Est-ce que vous avez d'autres choses à ajouter?

**M. Joron:** L'essentiel de votre argument est basé sur une décélération de l'augmentation annuelle pour la demande d'énergie. L'essentiel de votre raisonnement repose là-dessus. Remarquez que ça ne résout pas nécessairement les problèmes à très long terme, parce qu'une fois épuisée toute l'hydroélectricité, et s'il n'y a plus de pétrole sur le globe — on parle peut-être évidemment au 21<sup>e</sup> siècle — il faudra, tôt ou tard, se diriger vers d'autres choses. L'énergie douce, moi aussi, j'y crois, je la souhaite, aussitôt qu'elle sera disponible. Mais il faudrait se rendre compte qu'elle ne remplit pas toutes les fonctions. Elle peut servir au chauffage partiel des habitations privées. Mais ça, c'est une petite partie de notre bilan énergétique. Cela ne règle pas le problème du chauffage en général. Cela ne règle pas le problème de l'industrie qui est un grand consommateur d'énergie, évidemment. Il y a le transport, l'industrie et le domestique. L'énergie douce peut répondre à une partie du problème. Pour l'instant, en tout cas, on ne voit pas comment cela pourrait répondre à l'ensemble du problème.

Je veux revenir sur votre question des taux de croissance. Vous faites référence au plan de développement de l'Hydro-Québec basé sur un taux de croissance de 7 1/2%, en fait, c'est même 7 3/4% par année. C'est évidemment ce qui est arrivé dans le passé projeté sur l'avenir, mais, objectivement, moi aussi, si la part de l'électricité, dans le bilan global, devait rester la même, j'aurais tendance à croire que ce taux est exagéré. Mais ce qui se produit à l'heure actuelle, c'est qu'il y a un déplacement d'anciennes formes d'énergie vers l'électricité. Ce n'est pas que la demande par habitant en électricité comme telle, pour même usage l'année dernière, augmente à ce point, c'est qu'il y a des maisons qui étaient au pétrole l'année dernière, qui sont à l'électricité cette année. Les deux tiers des nouvelles maisons construites l'an passé sont allées au chauffage électrique. Il y a un déplacement d'autres types d'énergie vers l'électricité qui fait une pression considérable sur les besoins de l'Hydro-Québec. L'augmentation de la demande, cette année, finalement, aura été voisine de 10%. C'est même au-delà des 7,75%. Dans certaines régions, notamment celle des Laurentides, cela atteint quasiment le taux de croissance de 25%.

Si, d'une part, on cherche à se prémunir contre une pénurie ou des difficultés d'approvisionnement éventuelles dans les sources non renouvelables comme le pétrole et le gaz naturel qui, temporairement, peut boucher un trou, mais qui, éventuellement aussi, finira par être épuisé, si on cherche à se prémunir contre ça, d'une part, tout en souhaitant une plus grande autosuffi-

sance, c'est loin de faire baisser le taux de croissance pour la demande électrique au Québec. J'ai bien l'impression que ça pourrait avoir tendance à le faire augmenter, même compte tenu de mesures et d'un succès inespéré d'un programme de conservation d'économie d'énergie, simplement par le jeu du déplacement dont je parlais tout à l'heure.

Sauf peut-être des scientifiques qui font un "trip", comme on dit, sur le nucléaire et qui y tiennent absolument, personne ne va y aller de gaieté de cœur nécessairement dans cette affaire, mais ce qu'il faut savoir c'est: Est-ce qu'on va être pris, si on n'y va pas, avec une pénurie, à un moment donné? Après avoir, idéalement, exploité toutes les ressources hydroélectriques possibles, est-ce que les sources nouvelles vont arriver à temps pour nous faire franchir le pas? C'est une question que je veux vous poser aussi. Toute votre argumentation contre la filière nucléaire traite de la fission nucléaire. Je ne sais pas si vous avez pensé à la fusion nucléaire qui ne pose pas les mêmes problèmes de déchets et tous ces trucs-là. Évidemment, la fusion nucléaire, ce n'est pas pour demain.

**M. Payette:** Ce n'est pas pour demain.

**M. Joron:** C'est pour le début du siècle prochain. Si on avait le temps d'attendre et de faire le saut pour se dispenser d'une étape, ce serait peut-être... Je voudrais savoir ce que vous pensez de cette question et si vous avez mesuré le fait de ne pas entrer dans un programme de fission nucléaire d'ici, par exemple, à la fin du siècle, quelles répercussions cela aurait sur le taux de croissance de la demande globale d'énergie? Qu'est-ce que cela implique?

**M. Ouellet:** Dans votre commentaire, je veux relever quelques points qui peuvent peut-être nous aider à répondre. Vous parliez tout à l'heure d'énergie non renouvelable. L'énergie nucléaire est une énergie non renouvelable. C'est une énergie probablement temporaire aussi. Il est fort probable qu'au rythme où cela va la matière première va manquer assez rapidement.

Vous vous demandez: Est-ce qu'on peut attendre l'autre étape, en sauter une? Pour une fois, est-ce que le Québec peut commencer un petit peu avant les autres à mettre des choses en marche? Pas dire: C'est le temps du nucléaire, un peu partout, c'est la mode, on va s'enligner en arrière de cela.

La demande électrique vous êtes tous conscients de cela, c'est une demande de pointe. J'ai visité les grands barrages, il y a quelques années, je trouvais cela bien beau, mais, à neuf heures et demie de la matinée, c'est effrayant ce qu'il ne se consomme pas d'électricité. C'est une demande de pointe de quelques heures. Est-ce que cela vaut la peine, en tant que Québécois, de dire: On va essayer non pas de diminuer notre mode de vie ou de ralentir notre mode de vie, mais de changer peut-être un petit peu notre mode de vie,

de penser à des moyens où ces fameuses heures de pointe ne seraient pas aussi fortes. Seulement par là, je suis certain qu'on retarde l'échéance de quelques années. C'est facile à prouver. A cinq heures, l'après-midi, dans le mois de décembre, cela prend de l'électricité. Cela en est une. Il n'y aurait pas moyen, peut-être, de changer cela, de ne pas brancher toutes nos autos à la même heure quand on arrive de travailler. Ce sont toutes des choses qui peut-être, en tout cas, pourraient éloigner un peu l'échéance.

Vous disiez: L'énergie douce? Oui, cela peut régler le problème pour le chauffage un petit peu, mais partiellement. Mais il y a d'autres moyens que le soleil. Il y a l'énergie éolienne, on en a énuméré quelques-unes.

C'est bien entendu que, si on est assis comme cela, un comme l'autre, et qu'on ne met pas d'argent dans le développement des énergies douces, dans la recherche... Mais si on dit: Oui, l'énergie douce, cela sera bon en l'an 2000, il est fort probable que l'énergie douce sera bonne en l'an 2000. Ce sera comme il y a 30 ans, peut-être, alors que c'était assez inexplicable, assez non plausible que la fission de l'atome puisse nous donner de l'énergie.

Mais, parce qu'il y avait une commercialité probablement qui était payante à faire, il y a un paquet de compagnies qui se sont lancées dans la recherche et qui ont poussé là-dessus et qui aujourd'hui viennent nous offrir un produit commercial, mais il faut bien s'entendre, pour faire de l'argent. Elles n'ont probablement pas fait cela pour nos beaux yeux.

Si le même processus s'engageait demain matin dans des recherches par les énergies douces pour essayer de combler nos besoins, il est fort probable que le Québec pourrait sauter cette étape, parce que — je pense que pas mal tout le monde en est conscient — c'est une étape dangereuse. Peut-être qu'on ne s'est pas attardé longtemps sur les accidents.

On les a passés. Il y en a eu plusieurs et on aurait pu en parler bien longtemps, mais il demeure quand même que vous mettez des déchets dans la terre pour un demi-million d'années. Si quelqu'un de la commission est prêt à me garantir que ce qu'il y a dans les culasses va rester bien enfermé dans les culasses pendant un demi-million d'années, je vais avoir moins d'objections, mais entre nous... C'est sûr que — ma longévité étant de 70 ans — je n'aurai pas de problème avec cela; mais est-ce qu'on doit hypothéquer les générations qui vont venir? On sait ce qui se passe. Un demi-million d'années, ce n'est pas la porte, et une demi-vie du plutonium, 24 000 ans, c'est quand même assez long. Personne ne peut garantir qu'il n'y aura jamais de radioactivité qui s'échappera de cela. Il y en a qui ont trouvé de bonnes solutions avec les fusées Saturne V. Il faudrait de bons camions de vidange pour aller porter cela ailleurs.

**M. Payette:** C'est encore la même mentalité dans le fond. On en parlait cet après-midi, on envoie cela ailleurs. Si ce n'est pas sur la terre, on

l'envoie dans le cosmos, c'est notre grande poubelle. C'est encore cette mentalité-là. On va hypothéquer, peut-être pour une période de 30 ans, les générations futures, en ce qui concerne leur santé, c'est bien sûr. Des fuites de radioactivité, il y en a eu dans les culasses qui ont été mises au fond des océans et cela a déjà été vérifié. Alors, quand on veut avoir de l'électricité pour une période de 30 ans, qu'est-ce que cela représente dans la vie d'une société? Evidemment, on ne peut pas présumer ici qu'une société va vivre pendant 10 000 ans, 500 millions d'années, mais il n'en demeure pas moins qu'il faudrait être conséquent dans une politique énergétique et penser, pour une fois, à long terme.

Je pense bien que notre collègue a touché un point très important, les heures de pointe, entre autres, tout cela peut être modifié; toute cette consommation, comme on disait tout à l'heure, de l'énergie, peut être modifiée en avertissant bien les gens. Je pense que ce n'est pas nécessairement un gros problème en soi. C'est un problème moins grand, de toute façon, que celui de l'exploitation du nucléaire.

**M. Joron:** Je comprends que votre opposition au nucléaire est fondamentale. Ce n'est pas parce que vous vous appelez le Comité de protection de l'environnement de Lotbinière; j'ai très bien compris que ce n'est pas parce que vous ne voulez pas en avoir dans Lotbinière, mais que cela ne vous ferait rien d'en avoir dans Nicolet ou à côté. C'est une opposition fondamentale et de principe. A cet égard, vous êtes impitoyables dans le sens que non seulement vous dites qu'on ne doit pas s'engager dans un nouveau programme, mais vous incluez même la possibilité, vous recommandez au gouvernement de ne pas permettre à l'Hydro-Québec d'entreprendre Gentilly 3.

Je vais vous poser une question bien candide. Changeons de place, pour un instant, et vous avez la responsabilité du gouvernement ou du destin, jusqu'à un certain point, en tout cas, de la collectivité. Vous avez là un énorme pari à faire. Dans un sens, si le gouvernement n'entreprend pas Gentilly 3, ce n'est pas une décision qui pourrait être révisée six mois après, parce que l'effet de cela, après que la construction de Gentilly 2 sera terminée dans un an et demi environ, l'effet de cela sera que la technologie accumulée au Québec, ce qu'on appelle le "know-how", les quelques centaines ou milliers de personnes qui ont acquis une expertise dans la fission nucléaire au Québec, l'équipe se débande à ce moment-là, disparaît, et c'est un "know-how" qui est perdu, une capacité technologique et scientifique que la collectivité perd jusqu'à un certain point. Je ne sais pas si nécessairement ces gens-là iraient travailler ailleurs, s'ils se recycleraient et iraient travailler dans une autre discipline, ou une discipline peut-être connexe, mais peu importe.

Si vous revenez plus tard, cinq, dix ans plus tard et que vous vous apercevez que vous n'avez pas réussi à contrôler votre demande en énergie, parce que la population ne vous a pas — parce que

le gouvernement ne décide pas tout, finalement, ce sont toujours les citoyens qui finissent pas imposer ce qu'ils veulent — et qu'il n'y a pas encore, à ce moment-là, d'autres façons de répondre à une demande que les citoyens veulent à telle année, qu'il n'y a pas d'autres façons d'y répondre que la fission nucléaire et qu'il faudrait, après avoir décidé de ne pas s'embarquer là-dedans, y revenir. A ce moment-là, vous avez accumulé un retard considérable, vous êtes mal pris. Vous êtes pris les culottes baissées.

Est-ce que c'est un risque que le gouvernement peut faire courir à une collectivité? Est-ce que l'assurance, voyons ça comme ça, la prime d'assurance à payer, parce qu'il y a un prix pour faire Gentilly 3 — je ne ferai pas un prix en termes strictement économiques ou financiers, il y a un prix eu égard à tout ce que vous avez dit — est-ce que ça ne vaut pas la peine de payer cette prime d'assurance pour se prémunir contre la possibilité d'être mal pris dix ans plus tard? Qu'est-ce que vous feriez à ma place? Ou à la place du gouvernement plutôt, parce que ce n'est pas le ministre de l'énergie tout seul qui va décider ça.

**M. Lemay:** J'ai constaté que votre intérêt à répondre aux besoins de la population est grand. Je comprends que dans la situation où vous vous trouvez, c'est humain. Mais ce que je ne comprends pas dans le nucléaire — je ne suis pas un scientifique, je suis M. Tout-le-Monde qui se pose des questions — ce que je ne m'explique pas, c'est que présentement on a les moyens techniques de déclencher cette fission, mais on ne connaît pas le moyen de l'arrêter après qu'elle soit partie. La preuve, c'est qu'on a de la radioactivité pour un demi-million d'années. Je pense que tant et aussi longtemps qu'on est capable de déclencher la fission et qu'on n'est pas capable de l'arrêter, qu'on ne connaît pas les moyens pour l'arrêter, la sécurité de la population demande de ne pas le faire. Ce qui offre la plus grande garantie à la population, ce n'est pas de le faire, c'est de ne pas le faire.

C'est pour ça qu'on recommande d'arrêter le développement nucléaire. On n'a même pas pensé à Gentilly 3. C'est pour cette raison. Parce qu'on n'a pas eu de réponses à nos questions. On les a posées à différentes reprises aux spécialistes de l'Hydro-Québec; ils n'ont pas été capables de nous répondre. Ce sont eux qui font le développement. Ils ne savent pas comment l'arrêter après qu'elle soit partie. C'est sérieux.

**M. Joron:** A cet égard, je comprends qu'on a tous, comme individus, comme citoyens, ces craintes et que des réponses, de toute façon, je peux imaginer qu'on pourrait en avoir une variété considérable de toutes sortes de scientifiques à travers le monde. L'embêtement, c'est que lorsqu'on a les réponses, on n'est peut-être pas en mesure de les comprendre non plus.

**M. Lemay:** Elles sont toutes contradictoires, n'est-ce-pas, M. le ministre?

**M. Joron:** Oui, souvent. C'est extrêmement difficile à juger. Mais je n'irai pas plus loin. Je ne suis pas ici pour répondre, en tant que scientifique, à vos questions. On est ici pour enregistrer vos commentaires, vos suggestions et vos opinions, c'est ce qu'on fait. Je vous en remercie, vous avez fort bien exprimé les vôtres; vos opinions sont claires. Mais je voudrais juste dire ceci, par contre, à la décharge de l'Hydro-Québec. L'Hydro-Québec, dans le mandat que la loi actuelle lui confie, a pour unique mandat de répondre à une demande et de s'arranger pour la prévoir. Ce n'est pas à l'Hydro-Québec de déterminer la politique énergétique du gouvernement. C'est la responsabilité du gouvernement. L'Hydro-Québec est bien consciente qu'elle devra s'ajuster — parce que l'an passé, il n'y a pas eu de politique énergétique globalement comme telle — à cette politique. Tout ce que l'Hydro-Québec a fait dans le passé, c'est de faire des projections, prendre le passé et le projeter dans l'avenir et dire: Après qu'on aura fini de développer les trois rivières du Québec, tout ce qu'on sait qui se fait actuellement dans le monde, c'est de la fission nucléaire, alors apparaissent non pas des programmes qui ont été décidés par l'Hydro-Québec, mais des projections de ce que pourraient être des futurs programmes de développement, dont aucun n'a été approuvé par le gouvernement à l'heure qu'il est.

Je ne voudrais pas que, dans votre déposition, persiste ou dure l'idée que l'Hydro-Québec est nécessairement et absolument engagée dans le vaste programme des 35 centrales nucléaires dont vous parlez le long du Saint-Laurent. L'Hydro-Québec n'est pas engagée quand même à ce point-là; elle doit attendre les directives du gouvernement. C'est quand même le gouvernement qui doit approuver non seulement son budget annuel, mais ses programmes de développement également.

**M. Payette:** Si vous me permettez de répondre à votre question, du moins partiellement, c'est que la question que vous posez vis-à-vis des 1000 personnes qui ont travaillé, depuis quelques années, dans le domaine nucléaire...

**M. Joron:** Je ne sais pas combien il y en a...

**M. Payette:** Je vais vous donner un chiffre effectivement...

**M. Joron:** Oui.

**M. Payette:** Qu'est-ce qu'on va faire avec ces gens-là? Et la demande dans cinq ans, si on ne la remplit pas, qu'est-ce qui va se passer? Il y a au moins une chose, c'est que vous ferez un pacte avec le diable sûrement à ce moment-là, parce que, si vous prenez le nucléaire, vous ne serez pas assurés de la sécurité des centrales construites. C'est le gros problème. Ce sera toujours la même question. Vous ferez probablement un choix économique. De la façon dont vous avez posé la question, on devinait, au départ, que votre choix est économique. Mais est-ce que ça devrait être cela? Je me pose la question.

**M. Joron:** Je me suis peut-être mal fait comprendre. Mon choix, je ne le posais pas en termes économiques. Je le posais tout simplement en termes politiques, dans un sens. Comment, à un moment donné, faites-vous accepter à une population que de l'énergie il y en a moins, parce que vous n'avez pas fait telle affaire, il y a sept ou dix ans? Ce n'est pas une question de choix économique, c'est une question purement sociale et politique.

**M. Coquereau:** Mais l'Hydro-Québec a fait accepter son programme en demandant aux gens, par de la publicité, de prendre de plus en plus d'électricité.

**M. Joron:** De quel programme voulez-vous parler?

**M. Coquereau:** Des programmes de publicité qu'on a connus ces dernières années, "On est hydroquébécois".

**M. Joron:** Vous avez dit que l'Hydro a fait accepter son programme.

**M. Coquereau:** Je dis qu'effectivement les gens consomment plus d'électricité. Les gens se chauffent à l'électricité. Cela est dû à une espèce de publicité, "On est hydroquébécois", qui a eu cours ces dernières années. Mais pourquoi ne pas faire une publicité semblable dans le sens d'économiser de l'énergie?

**M. Joron:** Ils ont commencé à le faire dans le temps de Noël. C'est sûr qu'on va voir cela à l'avenir. Comme je le disais un peu plus tôt, le problème ne vient pas que les gens gaspillent plus qu'autrefois, ils ont toujours gaspillé. Mais le taux de gaspillage, en tant que tel, n'a pas nécessairement augmenté. C'est qu'on a délaissé du pétrole, en ce qui concerne le chauffage domestique, pour s'en aller vers l'électricité. Dans un sens, on n'a guère le choix. Que voulez-vous? L'électricité est devenue marginalement meilleur marché que le pétrole. Autrefois, il y avait une différence de 1 pour 2 ou 1 pour 3 entre chauffer à l'électricité et chauffer au pétrole. Mais le prix du pétrole a monté, on le sait, depuis quatre ans; il a été multiplié par quatre ou cinq. Le gaz naturel a suivi. L'électricité est loin d'avoir suivi. Elle a augmenté aussi, mais dans des proportions infiniment moindres. C'est peut-être le bas prix actuel de l'électricité qui fait opérer un tel déplacement d'une forme vers l'autre.

**M. Coquereau:** Effectivement, mais le prix de l'électricité qui provient du nucléaire sera probablement beaucoup plus élevé dans quelques années que le prix de l'électricité provenant de l'énergie douce.

**M. Joron:** Peut-être.

**M. Coquereau:** On peut se baser sur des hy-

pothèses. Mais, actuellement, le prix de l'uranium, entre autres, a grimpé énormément.

**M. Joron:** Non?

**M. Coquereau:** Et il y a des embargos qui se produisent pour l'Europe. On peut se poser toutes sortes de questions vis-à-vis de cela.

**M. Ouellet (Serge):** M. le ministre, vous avez posé tantôt une question candide. J'ai pratiquement envie de vous la retourner. Je comprends la complexité du problème qu'il y a et la situation dans laquelle vous êtes, mais moi, assis sur la chaise ici, je vois la question comme cela: Est-ce que le gouvernement québécois doit hypothéquer, en le sachant pas mal, la sécurité du peuple québécois, pour lui garantir un bien-être — c'est encore relatif — pour 20 ou 30 ans, pour garantir au gars qu'il va pouvoir laisser ses lampes allumées dans toute sa maison et que son thermostat sera à 75° au lieu de 68°? Est-ce que le gouvernement doit, demain matin, dire: Je ne peux pas empêcher les Québécois d'avoir ce standing de vie, mais peu importent les conséquences ultérieures. Vous avez demandé si l'assurance est trop chère, moi, je la trouve trop chère, je ne la trouve pas acceptable.

**M. Joron:** De toute façon, je pense que je l'ai déjà indiqué précédemment, il y a peut-être un mois déjà. Une hypothèque aussi lourde, si on pense au programme de développement de toute une chaîne de 35 centrales le long du fleuve pour les 25 prochaines années ou quelque chose comme cela, j'ai déjà indiqué que le gouvernement, si vous appelez cela une hypothèque, ne prendra pas seul une décision aussi capitale. C'est la population qui va la prendre. J'ai dit, il y a déjà trois semaines, un mois, que le gouvernement, certainement, ne s'embarquerait pas dans un tel programme, n'autoriserait pas un tel programme, avant, d'une part, qu'une campagne de sensibilisation ou d'information dans le public ait été menée et qu'un référendum ait eu lieu sur la question.

Je l'ai déjà indiqué.

**M. Garneau:** Est-ce que je peux demander au ministre quand?

**M. Joron:** Il aimerait cela savoir les dates des référendums!

**M. Garneau:** Ce n'est pas cela. En même temps, cela me permet de souligner qu'il est déjà 9 h 45 et qu'on n'a pas été capable de poser une question de ce côté-ci.

**M. Joron:** Je réponds à votre invitation, M. le député...

**M. Garneau:** Cela me permettrait d'entrer dans la situation...

**M. Joron:** ...de Jean-Talon et je me tais.

**Le Président (M. Laplante):** M. le député de Mont-Royal.

**M. Ciaccia:** Merci, M. le Président! Je voudrais vous donner une autre réaction, spontanée, à la suite de votre mémoire. Premièrement, je crois que la commission, et moi personnellement, devrions vous remercier d'avoir préparé ce document et de porter à l'attention du public les dangers possibles. Je ne suis pas en mesure de décider — je ne crois pas que la commission le fasse ce soir — si toutes les données sont exactes, s'il y a des méthodes pour contrecarrer les résultats possiblement néfastes de l'énergie nucléaire, mais une chose que je sais... Je me permets d'être un peu en contradiction avec le ministre. Le ministre a demandé: Si ce n'est pas le nucléaire, par quoi allez-vous le remplacer? Je ne trouve pas qu'on devrait situer la question dans ce contexte parce que, si l'effet du nucléaire est aussi terrible que vous le démontrez, ce n'est pas une question à poser; on ne le remplace pas par cela. C'est comme demander à quelqu'un: Est-ce que vous préférez la pendaison ou la chaise électrique?

Vous m'excuserez, c'est ma réaction. C'est une réaction spontanée. La vraie question que vous avez posée était: Quel type de société voulons-nous construire? Premièrement, on n'est pas au bout de l'épuisement de toutes les autres sources d'énergie. Quelle sorte de type de société voulons-nous? Voulons-nous construire des stations nucléaires pour alimenter des broches à dents électriques et des aspirateurs électriques, avec le genre de répercussions que cela peut avoir?

Ma réaction serait, à moins qu'on puisse prouver le contraire de ce que vous venez de nous démontrer, qu'on devrait cesser de construire le nucléaire. C'est trop terrible! C'est la destruction, vraiment, la possible destruction de notre société, si ces choses sont vraies. Je dis bien si les résultats et toutes vos données sont corrects.

Par exemple, vous mentionnez les accidents. S'il y a un accident, vous n'avez pas lu la section des accidents. Je veux seulement porter à votre attention que, si un accident fait plus de 3000 morts, de 45 000 blessés, c'est vrai que ces résultats vont arriver seulement dans le cas d'accidents, mais vous savez que des accidents sont possibles; on sait tous que les accidents sont possibles. Est-ce qu'on peut prendre la responsabilité de ces répercussions? Je croirais que c'est trop terrible, les résultats. Quand on parle de Gentilly 3, on dit: Si on ne construit pas Gentilly 3, on va être un peu en arrière avec la technologie. Il y a une expression en anglais: "Keeping up with the Joneses". Parce qu'un autre pays a une technologie, cela ne veut pas dire que nous devons continuer dans cette voie.

Si la voie de cette technologie nous amène à la mort, à la destruction, à de tels résultats, c'est absolument terrible. Je croirais qu'il y a un devoir de la part du gouvernement, de la part de l'Hydro-Québec, de démontrer à la population que c'est vrai, ce que vous dites, et, si cela n'est pas vrai, de le prouver avant qu'on continue dans cette voie. Je me souviens des commissions parlementaires précédentes, et spécialement des commissions parlementaires sur le projet de la baie Ja-

mes, alors que le Parti québécois poussait toujours sur le nucléaire, insistant sur le fait que le gouvernement devait construire le nucléaire. La position, à ce moment, c'était non. Puisons, premièrement, à nos ressources hydrauliques qui n'offrent pas ces dangers. C'est pour cette raison que le projet de la baie James a été lancé. Mais, même à ce moment, on ne savait pas — personnellement, je ne le savais pas, peut-être que d'autres le savaient — les répercussions possibles que vous venez nous démontrer. Franchement, c'est trop terrible même pour le concevoir. Des fois, on tient pour acquis que le législateur sait tout, qu'on n'écoute pas la population. C'est comme cela qu'on fait nos erreurs. Je crois qu'on devrait éviter ces erreurs. Le législateur ne sait pas tout. Je vous remercie d'avoir apporté ces faits à notre attention. Je crois maintenant que c'est notre devoir ou de prouver que ce n'est pas exact, ou, si cela l'est, d'arrêter le développement nucléaire et de trouver d'autres moyens. Je vous remercie.

**Le Président (M. Laplante):** Le député de Jean-Talon.

**M. Garneau:** M. le Président, dans la question de l'énergie, il y a un point qui a été soulevé, que je trouve fort intéressant et qu'on aura certainement l'occasion de reprendre avec l'Hydro-Québec. Il a été un temps où les discussions avec l'Hydro-Québec, c'était l'Opposition qui les menait, nous, on avait des discussions ailleurs. La prochaine fois, c'est nous qui allons avoir les discussions avec l'Hydro-Québec en public. Il y a une couple de points. Je sais qu'il y a toujours quelqu'un de l'Hydro-Québec qui rapporte au président ce qui se passe dans les commissions parlementaires. Je le voyais tout à l'heure quelque part dans la salle. Il va sans doute faire rapport. Ce serait certainement une des questions que je voudrais poser à l'Hydro-Québec, parce que j'aimerais cela qu'elle réplique publiquement. C'est sur l'énergie de pointe que vous avez: Quand on regarde la production de l'énergie, je pense qu'on a une capacité de 10 000 mégawatts qui sont consommés probablement dans la période de l'année comprise entre le 15 décembre et le 15 janvier. Je trouve que, pour compléter le programme des besoins énergétiques, surtout en énergie-électricité, il n'est pas nécessaire d'envisager des investissements qui dépasseraient largement le rythme de croisière, qui est déjà élevé, des dernières années. Il faudrait compléter la baie James, abandonner le nucléaire, c'est l'autre question que je voudrais poser à l'Hydro-Québec. D'après moi, c'est un chat qui court après sa queue. Vous avez des gens qui travaillent dans le nucléaire, et parce qu'il y a des gens qui travaillent dans le nucléaire, il faut construire des centrales. Cela en prend un peu plus. Alors, il faut garder tout ce monde. C'est une déduction que j'ai eue déjà, pas avec le président, mais avec d'autres personnes de l'Hydro. C'est une question que je veux poser à l'Hydro. D'après moi, il faut briser le circuit. Si on veut faire de la recherche nucléaire, on n'est pas obligé de le faire. On n'est pas obligé

d'utiliser les fonds publics de l'Hydro-Québec et de s'embarquer dedans pour faire de la recherche. Je pense qu'on va donner le quart du coût d'une centrale aux milieux universitaires et ils vont en faire de la recherche. On ne perdra pas tout le monde. Mais qu'on arrête de penser que la seule façon de combler la différence qu'il y a entre l'énergie de pointe de 10 000 mégawatts durant la période d'hiver, alors qu'il y en a à peu près 6000 durant l'année.

Il en reste encore 4000 ou 5000 qu'on peut, à mon sens, aménager en changeant certaines habitudes de vie dans le monde de la production industrielle. Je comprends que ce n'est pas facile, mais si on n'est pas capable de l'aménager complètement, il y a d'autres formes de production d'énergie de pointe qui pourraient être utilisées. Je ne vois pas pourquoi, par exemple, on accélérerait ou construirait dès maintenant, à grands coûts, d'autres centrales hydroélectriques, alors qu'on pourrait peut-être dépenser, je ne sais pas, moi, \$150 millions. Quand on fait des comparaisons, c'est bien peu. J'espère qu'on n'en fera pas d'autres, par exemple, comme ils sont en train de nous faire, malheureusement, même si les décisions ont été prises dans le temps qu'on était ministre, comme le gaz naturel qui fait un vacarme d'enfer, apparemment — je n'ai pas écouté ça — mais c'est des moteurs d'avion énormes qui vont accélérer pour l'énergie de pointe.

Mais il doit y avoir d'autres façons. Moi, je vous dis, personnellement, si je regarde la balance des inconvénients, j'aime mieux qu'on aménage comme il faut la Jacques-Cartier, en mettant les prix qu'il faut pour que ce ne soit pas complètement dégradé, que de voir, ici, à Gentilly ou à Lotbinière, une centrale nucléaire, n'importe quel temps. La balance des inconvénients, moi, j'opte pour une réserve pompée ici ou ailleurs. Il y a la réserve pompée. Il y a des centrales thermiques.

J'écoutais cet après-midi monsieur — comment s'appelle l'architecte qui est venu? — Le Chapellier, bon! Evidemment, pour certains, cela peut peut-être paraître du roman de fiction, mais, d'après moi, cela n'en est pas. C'est tout simplement qu'il le fait dans un contexte intuitif avec, évidemment, un certain nombre d'expériences, de recherches qui ont été faites. Je ne vois pas, moi, pourquoi ce ne serait pas ça. Le Québec, d'après moi, n'a pas le moyen d'aller de l'avant dans le domaine de la construction d'autres centrales nucléaires. On a trop besoin de nos capitaux. Et avec six millions de population, je l'ai mentionné l'autre fois, \$40 milliards de produit national brut, on ne peut pas penser gérer le monde demain matin et surtout pas dans un domaine où les investissements sont aussi colossaux.

Il faut plutôt s'orienter dans des domaines un peu plus contrôlables, et qu'est-ce que vous voulez, on va être comme... Je le mentionnais tout à l'heure, on n'a pas inventé l'automobile et on en utilise en "moses" au Québec. On le sait, on a un problème d'énergie. Peut-être qu'on pourra utiliser l'énergie solaire lorsque des sociétés plus fortes, plus nombreuses, avec des capitaux plus

grands, l'auront mise au point, si on n'est pas capable de le faire. Moi, je ne trouve pas qu'on devrait utiliser une source d'énergie aussi dangereuse que celle du nucléaire, dans le contexte de la connaissance actuelle, utiliser des capitaux énormes uniquement pour combler les besoins de pointe qui pourraient, à mon sens, être comblés par d'autres formes, d'autres façons, des investissements, au moins, en tout cas, qui n'ont pas les répercussions qu'on a avec ce qu'il nous a dit et ce que j'ai déjà entendu ailleurs.

**Le Président (M. Laplante):** Est-ce que vous avez une réponse là-dessus?

**M. Garneau:** Il n'y a pas de question.

**Le Président (M. Laplante):** Le député de Belchasse.

**M. Goulet:** Merci, M. le Président. En tant que membre d'un parti politique qui a de la parenté dans Lotbinière, je suis content de voir que certaines personnes ne veulent pas contaminer d'autres personnes. Ma question est celle-ci: Etant donné qu'il y a déjà une centrale au Nouveau-Brunswick, au Québec et aux Etats-Unis... Est-ce que le chiffre 2000 est exact? Est-ce bien ce que j'ai vu dans le rapport, ou c'est un projet aux Etats-Unis?

**M. Payette:** Les prévisions, en fait, pour 2020, en gros... Il y en a plusieurs actuellement...

**M. Goulet:** A quel taux actuellement peut-on être déjà contaminé, soit par les eaux ou poisons? D'ici dix ans, si, même au Québec, on n'a pas de centrale nucléaire autre qu'à Gentilly, si les Américains en ont 2000, ou le Nouveau-Brunswick, ou l'Ontario, ou d'autres provinces, est-ce que cela peut être dangereux pour nous, la zone de...

**M. Payette:** Pas nécessairement, en fait. Si c'est une fuite depuis la centrale même... Il faut bien faire des nuances. Evidemment. Ici, c'est stéréotypé...

**M. Goulet:** Pas la fuite, mais les retombées.

**M. Payette:** S'il y a une fuite dans la centrale, cela peut affecter les alentours. De même manière, s'il y a une fuite dans l'usine de traitement des éléments radioactifs, en fait, qui sont des déchets, encore là, c'est encore plus dangereux. On aurait tendance, apparemment, aux Etats-Unis, dans l'avenir, à mettre les usines de traitement le plus près possible des centrales, ce qui n'est pas nécessairement le cas actuellement. Vous voyez très bien le problème potentiel que cela peut causer si au cours du transport, évidemment, il y a perte de ces éléments.

Il y a actuellement — on l'a noté ici — des cancers qui sont décelés uniquement par l'analyse statistique. On ne peut donc pas dire que, par exemple, dans une région donnée, vous allez

constater que par rapport à une autre région il y a plus de cancers de tel type: la leucémie, le cancer des os, etc. On constate que par analyse statistique il y a quand même une fréquence plus élevée de cancers dans la zone périphérique aux centrales nucléaires. De là, l'hypothèse de penser qu'il y a une relation entre les deux. Actuellement, il n'y a quand même pas beaucoup de centrales. Si cela devient de plus en plus important, vous voyez les risques potentiels de contamination qui sont évidemment beaucoup plus importants.

Jusqu'à maintenant, s'il y avait des bris dans les centrales, cela causerait un problème important, mais le plus gros problème, ce n'est pas celui-là. C'est celui qui concerne les déchets nucléaires. Si ces déchets qui sont mis actuellement dans des mines de sel ou dans d'autres endroits comme les fonds marins, ce qui est très dangereux, s'il y a une fuite, là, vous avez du plutonium. Ce plutonium peut contaminer pour longtemps les territoires possiblement grands.

Chose certaine, c'est qu'actuellement, on constate que les radiations nucléaires qui proviennent soit des bombes nucléaires ou des pertes, suite à des bris dans les centrales, retombent surtout entre le 40e degré et le 50e degré de latitude nord. Cela veut dire dans les latitudes tempérées, effectivement dans nos régions, ici. Pour quelles raisons? C'est associé aux masses d'air, à la circulation générale de l'atmosphère.

Il y a donc une contamination qui n'est pas importante au niveau global, localement, oui. On entend une fois de temps à autres, on lit dans les journaux qu'il y a une contamination à tel endroit, qu'une personne est morte, deux personnes sont mortes ou que des gens ont été obligés d'être hospitalisés. Cela demeure ponctuel, actuellement, jusqu'au moment où il pourrait y avoir une fuite importante, surtout à cause des déchets. C'est un risque qui deviendra de plus en plus important lorsqu'on acceptera d'emblée de construire des centrales de façon industrielle.

**M. Goulet:** Juste une petite question. Vous dites que le risque le plus grand n'est pas que la centrale fasse défaut par elle-même, mais qu'il y ait des fuites. Suite aux propos que tenait l'honorable ministre, s'il y a 2000 centrales nucléaires aux États-Unis et que les retombées peuvent être dangereuses pour nous, à ce moment-là, qu'est-ce que cela change qu'il y en ait deux ou trois au Québec? Si on considère les avantages en les comparant aux désavantages, est-ce qu'on ne devrait pas prendre le risque au lieu de nous serrer la ceinture et de baisser notre chauffage à 68 degrés?

**M. Payette:** Je m'attendais à cette question.

**M. Goulet:** Mais, encore là, si on manque d'énergie, tel que le mentionnait le ministre, je me demande si cela ne vaudrait pas la peine. Je comprends que c'est bien dangereux, mais on est déjà entouré — pour faire image — de bombes tout le tour de la maison; je me demande ce que cela

changerait d'en avoir une sur notre perron, à ce moment-là. Comprenez-vous? Vous dites qu'il va y en avoir 2000 aux États-Unis et qu'on ne peut rien faire contre cela. A ce moment-là, est-ce qu'on doit prendre le risque, pour une période de 30 ans, que les Québécois manquent d'énergie? Tantôt, j'aurais aimé que vous répondiez — ce n'est peut-être pas à moi de le demander — à la question que le ministre vous a posée. Je voulais poser la même question et je n'ai pas eu la réponse encore.

**M. Ouellet (Serge):** Je vais répondre à la première question. Vous dites: Il y a des bombes tout le tour de nous et cela ne fait rien d'en mettre dans la maison. C'est un raisonnement qui peut se défendre. Je ne sais pas comment, mais peut-être. A la page 23, il a été mentionné qu'il y a quand même, au niveau mondial, à l'heure actuelle — et ce n'est pas trop de dire mondial, je peux charrier — une contestation du nucléaire. Vous pouvez être sûr que moi, en tout cas, j'espère de tout cœur qu'il n'y en aura pas 2000 aux États-Unis. Il est probable, comme les choses vont là, que cela puisse changer. Dans bien des pays, cela a changé. En Suède, en tout cas, il n'y aura probablement pas de centrales nucléaires, parce que le gouvernement qui voulait en mettre n'est plus là et cela peut arriver dans pas mal de pays. Je me dis: Ce n'est pas parce qu'il y a une "gang" qui se jette à l'eau, envoyons donc, on va aller voir si l'eau est bonne. Je dis qu'il y a une contestation à faire qui se fait mondialement. Si partout les gens réagissent à cela, il y a bien des chances que cela change.

**M. Garneau:** Mais votre exemple n'est pas toujours vrai; l'expérience du 15 novembre est juste l'inverse de ce que vous venez de dire.

**M. Ouellet (Serge):** Pardon? Les élections n'ont pas été faites là-dessus, je pense. Je ne suis pas sûr encore, je crois.

**M. Garneau:** C'est cela, le danger de faire une élection sur seulement un sujet.

**Le Président (M. Laplante):** M. le ministre.

**M. Joron:** Non, je n'ai rien à ajouter à cela.

**Le Président (M. Laplante):** M. le député de Richmond.

**M. Brochu:** Juste un petit commentaire pour dire que le problème qui est posé dans le mémoire est très bien posé. Pour peu qu'on s'intéresse au développement et aux recherches en matière nucléaire sur le plan mondial, les expériences des autres pays sont assez concluantes aussi. Je pense que, déjà, on peut corroborer une foule d'affirmations qui ont été faites dans ce mémoire et qui doivent, au point de départ, nous inciter à une très, très grande prudence dans l'élaboration de toute politique qui pourrait, je pense, avoir tendance à vouloir porter un oeil de convoitise sur la question du nucléaire.

Le problème est posé, il est entier et je pense que les risques sont là, non seulement de façon hypothétique, mais de façon réelle aussi. Vous avez sauté, dans votre mémoire, la section des événements qui se sont produits, mais je pense qu'ils sont quand même probants. Ils sont là, ce sont des événements qui se sont produits, qui sont vérifiables et dont on doit tenir compte dans nos réflexions, dans la démarche que la présente commission parlementaire fait actuellement. Quand vous mentionnez les accidents qui sont arrivés, ces accidents sont bel et bien arrivés.

Lorsque vous soulignez indirectement la possibilité d'utilisation du nucléaire au point de vue d'armement, je pense que le risque est également là, à un tel point que je pense qu'on n'a pas la possibilité de retracer dans l'histoire de l'humanité une arme possible, ou un moyen possible d'utiliser une arme qui ne l'a pas été. Je pense que tout ce qui a pu ressembler, au cours de l'histoire, à une arme en est devenue effectivement une à un moment donné ou à un autre et qu'elle a servi. Je pense qu'on n'a pas besoin d'aller tellement loin en arrière dans l'expérience humaine pour le voir, à partir de la simple expérience de la dynamite qui, pourtant, n'a pas été conçue dans un but belliqueux. Mais les preuves ont bel et bien démontré que c'est arrivé à ce résultat.

Je pense que la grande question qui se pose là-dedans, c'est: Pour le peu de confort que pourrait procurer, pendant un certain nombre d'années restreintes, l'utilisation du nucléaire, est-ce qu'on va fermer les yeux sur les conséquences non pas possibles, mais prévisibles de l'utilisation du nucléaire? Je pense que c'est dans ces termes qu'il faut poser exactement le problème. Pas pour jouer aux alarmistes, mais je pense qu'il faut être réalistes avant de s'embarquer dans un corridor comme ça qui est, jusqu'à un certain point, sans retour.

Parce qu'une fois embarqués, une fois qu'on aura, si vous voulez, ces moyens de destruction entre les mains, avec les risques que cela comporte, on ne pourra pas retourner en arrière. Une fois que les culasses, si vous voulez, seront sous terre, on devra assumer le risque qu'elles apportent avec elles.

Il y a le problème des déchets, il y a le problème de l'utilisation militaire, il y a tout ça. Si vous voulez poser la question de cette façon, si je caricature, ce serait à peu près comme ceci: Si, dans une résidence, au cours de l'hiver, le chauffage arrête, est-ce que je vais accepter d'allumer un feu dans une des pièces pour me réchauffer?

C'est à peu près cela, sachant très bien que tôt ou tard le reste de la maison va y passer et peut-être moi aussi. Je pense qu'on peut caricaturer le problème, en le posant un peu dans ce sens-là. Je suis porté à dire, à ce moment-là: Dans le doute, abstiens-toi. Je pense que cela devient une réalité assez claire.

La grande question qui se pose, après cela, je pense qu'on l'a assez bien souligné, c'est du côté de la recherche. Est-ce qu'on est prêt, maintenant, à investir, sur le plan de la recherche, les sommes nécessaires? On peut les interpréter en termes de pourcentage de ce coûterait une centrale nucléaire. Est-ce qu'on est prêt à investir ces montants dans une recherche sérieuse? Ou est-ce qu'on va vouloir trouver des moyens à court terme pour remplacer ces énergies dont on a besoin? Sinon, je pense qu'on risque simplement de se retrouver, en prenant le nucléaire, dans la situation où on accepterait de s'hypothéquer pour s'acheter, avec de l'argent qu'on n'a même pas, une menace continue.

Je pense qu'on peut poser le problème de cette façon. Récemment, d'autres membres de la commission ont pu prendre une émission télévisée qui avait trait au nucléaire, où on posait le problème à son extrême limite, dans sa totalité, de la façon suivante; dans la recherche de la solution face à l'utilisation du nucléaire, on cherche la sagesse, mais on trouve inévitablement seulement la science.

Je pense que c'est peut-être poser le problème dans son entité, mais il faut voir la réalité en face. Dans les décisions qui seront prises à cette commission et dans les négociations qu'il y aura avec l'Hydro-Québec pour les autres moyens de trouver des énergies nouvelles, il ne faudra pas perdre de vue ces réalités que vous avez assez bien décrites dans votre mémoire.

**Le Président (M. Laplante):** Messieurs, on termine là-dessus, en vous remerciant au nom des membres de la commission de l'éclairage nouveau que vous avez apporté.

Pour demain, jeudi, voici la liste des organismes qui auront à se présenter: Le Conseil québécois de l'environnement, no 30M; l'INRS-Energie, no 40M; Northern and Central Gas Corporation, no 46M; Gulf Oil Canada Limitée, no 36M; Benoît et Associés, no 73M; Petrofina Canada Limitée, no 49M.

Nous ajournons à demain, jeudi, à deux heures.

(Fin de la séance à 22 h 4)