



Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Deuxième session — 31^e Législature

Commission permanente des richesses naturelles
et des terres et forêts

Etude de la situation énergétique du Québec (7)

Le 23 février 1977 — No 7

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Présentation de mémoires

Indépendant Petroleum Association.	B-359
Alberta Gas Trunk Line Limited.	B-366
Pan Alberta Gas Limited.	B-367
M. Michel Jurdant	B-371
Association pour la protection des automobilistes (APA).	B-381

Participants

M. Patrice Laplante, président

M. Guy Joron

M. Claude Forget

M. John Ciaccia

M. Yvon Brochu

M. Marcel Gagnon

M. Yves Bérubé

M. Pierre-Marc Johnson

*M. John Potter, Independent Petroleum Association of Canada

*M. John M. Taylor, idem

*M. Malcolm J. Christie, Alberta Gas Trunk Line Limited

*M. G. W. Cameron, Pan Alberta Gas Limited

*M. Michel Jurdant

*M. Philippe Edmonston, Association pour la protection des automobilistes

*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 23 février 1977

(Quatorze heures six minutes)

**Etude de la situation énergétique
du Québec**

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

Reprise des travaux de la commission parlementaire sur l'étude de la politique énergétique du Québec.

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

Les groupes entendus aujourd'hui seront: Independent Petroleum Association, Pan Alberta Gas Limited, The Alberta Gas Trunk Line Company Limited, A.P.A. et Michel Jurdant. Documents déposés: Commission de contrôle de l'énergie atomique.

J'appellerais maintenant le groupe Independent Petroleum Association.

Vous avez environ 45 minutes pour présenter votre mémoire et pour la période de questions.

Independent Petroleum Association

M. Taylor (John M.): M. le Président, members of the committee. Canada is a net importer of crude oil and likely will remain so to an ever increasing degree.

Le Président (M. Laplante): Could you introduce the members...

M. Joron: Could you introduce the members of your party, if you please?

M. Potter (John): My name is John Potter. I am the managing director of the Independent Petroleum Association of Canada and Mr Jean-Paul Perrin is assisting us here in the event we have some questions addressed to us "en français" and then, we will be able to respond in English.

Le Président (M. Laplante): O.K. Go.

M. Taylor: Well, my name is John Taylor and I am president of the Independent Petroleum Association of Canada.

Canada is a net importer of crude oil and likely will remain so to an ever increasing degree. On the other hand, there is great potential for the discovery of additional reserves of natural gas in Western Canada and the Frontier areas.

In the past, much of the exploration in Western Canada has been in the Plains because the low gas prices made exploration in the Foothills and Deep Basin areas economically unattractive. However, with increased prices and an improved economic and political climate, these deeper and more inaccessible areas have become more attractive.

The best evidence of what happens when governments provide a good climate in which to explore and develop is provided by Alberta, where activity is at an all time high. However, such activity must be matched with an orderly development of the domestic markets. Since it is unlikely that we will be able to replace oil reserves at the rate being produced, natural gas must replace oil to an increasing extent so as to lessen the impact of imported crude oil on our adverse balance of payments.

Within recent weeks an independent consultant's report prepared for Alberta Gas Trunk Lines has estimated that additional gas volumes ranging in amounts from 400 million cubic feet to one billion cubic feet per day from Alberta and British Columbia sources could be tied to markets over the next year to 18 months. The report stated that an estimated 20 trillion cubic feet of new natural gas reserves were lying unconnected to markets.

In response to the request of the Honourable D.R. Getty, the Alberta Minister of Energy and Natural Resources, the Energy Resources Conservation Board has recently provided a preliminary report which estimates that, over the past year, 10 to 15 trillion cubic feet of additional volumes of natural gas have been found in Alberta and remain unconnected to markets.

This preliminary report also states that the long term average of new gas supplies found within the Province of Alberta has averaged 2.6 trillion cubic feet per year. Significantly, this report states that for 1976 the reserves found will be 50% higher, or in the order of 3.8 to 4 trillion cubic feet.

It is obvious that there may be some dispute as to the reserves of gas that are uncommitted, but there can be no doubt that there is a temporary surplus of gas. In the case of Trans-Canada Pipe Lines, that surplus is about 100 billion cubic feet in the contract year 1976/77, and about 150 billion cubic feet in the following contract year.

The market for gas has levelled off in Eastern Canada due to competition from heating oils and residuals, and the general economic climate, as well as the introduction of conservation measures. This has brought about a situation in the short term where there is no market for the surplus gas now building up in Western Canada. In fact, since September 1976, gas purchasers have told produ-

cers that they cannot buy any more gas calling for deliveries before November 1st 1978. This will have serious consequences for the producers, especially the smaller independent companies who have insufficient cash flow to finance their drilling programs. Historically, such programs have resulted in the discovery of additional hydrocarbon reserves, especially natural gas.

Without markets, there will be a slowdown of drilling and if markets are further delayed, it may even force many companies out of business. Undoubtedly exploration will continue, but to a lesser degree, as historically the independents have drilled over 75% of all exploratory wells in Canada. On the other hand, development will be minimized; consequently when gas markets are developed there will be a delay in fulfilling them. Therefore it is important to keep an ongoing and stable exploration and development program in Western Canada. It is the only source of natural gas to meet Canadian market demand until the frontier gas arrives, possibly in the mid-1980s.

Where can we look for gas markets?

In the short term, since Trans-Canada and the Alberta Southern pipelines are running to capacity, we cannot look to the markets served by them for any increase until additional capacity is provided. The only line with spare capacity is the main line of Westcoast Transmission. British Columbia is approximately 275 million cubic feet day short of fulfilling their peak loads under their present export contracts to the United States.

The Independent Petroleum Association of Canada recommends that a temporary solution to the natural gas over-supply situation would be for governments to approve at an early date the export of natural gas and the construction of facilities to move this gas from Alberta to British Columbia.

It is also our recommendation that the export contracts to the United States be accelerated to relieve the emergency situation south of the border.

The export to British Columbia, plus continued emergency supplies and accelerated contracts on existing licences to the United States would assist greatly in maintaining the present exploration and development activity in the West for the immediate future.

In the medium term, we must build up the markets for natural gas in Québec and Ontario where, over the past two years, there has been essentially no growth in the demand, due to the economic slowdown and price competition from other fuels and the reluctance to enter in long term contracts. At the present time, gas cannot compete with heating oils and residuals because much of these competing fuels come from imported crude oil which is subsidized by the Federal Government.

To make natural gas more competitive, the Independent Petroleum Association of Canada is recommending that the Federal Government accelerate their plans to increase the price of domestic crude to world prices and thus eliminate the subsidy on imported crudes. The price of natural gas

could then be set so that it can compete with alternate fuels from imported crude; this in turn would help reduce our adverse balance of payments. In addition, natural gas sold to the domestic market in Québec should have the same tax treatment as heating oil.

I am sure you are all aware that the natural gas used in the domestic market has an 8% tax whereas the competing fuel or heating oil has no such tax.

IPAC therefore urges the National Energy Board to review all potential markets and the possibility of accelerate the delivery to the United States under existing permits, relative to additional construction on the Trans-Canada Pipe Line system, with a view to increasing throughput by the fall of 1977.

The present program proposed by Trans-Canada will not provide any appreciable increase in capacity this year. This can be done by increasing the proposed 17.5 miles of 42" loop between Winnipeg and Burstall by another 39.2 miles, at a cost of \$22 million, enlarging the capacity of the line by 18 billion cubic feet per year. Since the pipeline is more efficient in the winter, it would take most of this gas during the winter of 1977/78. During the construction season of 1978, the rerating program for the Northern Ontario line of trans-Canada can be completed. This would allow the line to operate at 1000 psia, from the present 935, and would increase the capacity dramatically. To move the gas to Montreal would require additional compression or another loop.

IPAC strongly recommends that this work be completed as soon as possible so that additional gas can be transported to Québec and Ontario, as well as providing the opportunity of emergency and accelerating sales into the U.S. We also urge the Québec Government to allow natural gas to compete with heating oil in the domestic market by taxing the competing fuels equally.

We are not recommending an unlimited increase in the natural gas market in the East, but rather a steady increase which is backed up by reserves. The reserves necessary to provide this increase can be provided from the present surplus and in particular, by an ongoing exploration and development program in Western Canada. Without such a program, we face possible shortages in the period between now and the arrival of frontier gas.

IPAC urges governments to take such action as is necessary to build up markets in Eastern Canada for western gas, and to ensure that capacity is provided in the pipelines to satisfy the markets. It is of paramount importance to better secure the long term energy requirements in Eastern Canada as the availability of domestic oil declines, and offshore oil supplies become uncertain and continue to spiral in terms of costs.

The Association has recommended that the Federal Government introduce at an early date the proposed Petroleum and Natural Gas Act which will govern industry activities in the Frontier areas. While the Association is concerned that the proposed Act will not achieve its objective of stimulating exploration for new reserves, we believe that

after an absence of seven years without legislation, the bill should be introduced and fully examined by all those concerned, to determine by actual experience if the desired results are forthcoming. As in Alberta, a favourable and stable economic condition must be established at an early date.

Of parallel importance to the industry, however, is that there be some early and favourable decision by the Federal government to permit construction and operation of pipelines from Northern Canada. To be economically viable, such a gas pipeline will require a daily throughput in the order of 2 bcf day but what portion of that volume is surplus to Canada's future needs is undetermined at this time.

Consequently, in the longer term national interest, it is necessary to determine the market demand for natural gas in Canada. This can only be done by developing such markets before Frontier gas arrives. When an excess of supply is determined, it is IPAC's position that natural gas supplies which are surplus to Canada's long term needs should be exported to the United States.

The higher levels of activity in the province of Alberta and British Columbia over the past year are the result of higher crude oil and natural gas prices, and an improved tax and royalty situation. The best incentive for oil and gas exploration is the expectation that the company will be able to earn a reasonable return on its investment through recovery of an adequate share of production revenues after the payment of royalties and taxes.

IPAC believes that for Canada to achieve a reasonable level of energy self-reliance, twice as much oil and gas needs to be discovered and developed in Canada during the next 20 years as has been found during the past 30 years. To attract the capital required to finance these future exploration and development programs will necessitate that a greater share of the proceeds remain with the industry.

In conclusion, M. le Président, I would emphasize the following points for your consideration:

- as Canada is a net importer of crude oil and will likely remain so to an ever increasing degree, and as Canada still has a large undeveloped natural gas potential,

I would recommend that:

1. natural gas should replace imported crude oil providing a more secure energy source for Québec;

2. to make gas competitive, the Federal Government should increase the price of Canadian crude oil to world levels, more rapidly than is now planned;

3. the Québec Government should remove the discriminatory tax on natural gas;

4. there be an increase expansion of Trans-Canada Pipeline facilities in 1977, beyond that now contemplated, in order that additional supplies of natural gas will serve the Québec market.

These measures will ensure an ongoing natural gas exploration program in the West to establish the reserves necessary to serve your needs.

In this manner, M. le Président, we will have ascertained:

- the demand for natural gas in Canada;
- the surplus to our requirements of natural gas from Canadian sources; before the arrival of gas from our Northern reserves in the MacKenzie Delta or the Arctic Islands.

M. le Président, may I thank you and the members of your Committee for the opportunity you have provided to the Independent Petroleum Association of Canada to present its views on this important subject.

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

M. Joron: Mr. Taylor, may I thank you, first of all, for your presentation which is both brief and to the point. Now, we are to discuss natural gas, I presume.

Starting from the end of your presentation on the page before the last one, your first recommendation is that natural gas should replace imported crude oil providing a more secured energy source for Québec. Considering that natural gas, now, only counts for 6% of the Québec energy consumption, to what percent in the future should that be raised, in your opinion, and over how many years?

M. Taylor: That will be difficult to put a number on it because, as I have recommended in here, the markets be expanded to the extent that they can be backed up by long term reserves. The reserves would come forth as a result of an ongoing program.

We have shown that the historical growth rate in Alberta is 2,6 trillion a year. And in fact, if you increase the activity as we did last year, we will better that historical rate, but this can go on for just so long. We do not think that there is an unlimited supply of gas in Western Canada. We will have to rely on frontier gas at some year down the line, so let us think by the mid-1980s. I cannot give you a figure, I am afraid.

M. Joron: Now, the temporary surplus of gas that you have in Alberta, if the Trans-Canada system moving at East does not provide an additional capacity from moving that gas, how that surplus remain if it is not exported to the States, south of the border? How considerable is that surplus?

M. Taylor: As I pointed out earlier in my address, the size of that surplus is in some dispute. But I would say that the consensus of opinion on that is approximately 10 trillion cubic feet of gas.

M. Joron: Now, on page 4, I think you mention that you cannot look for the markets to East until additional capacity from moving the gas is required. I was wondering how long does it take to provide the capacity if work was to start as soon as possible date.

M. Taylor: In a very short period of time. The

work that I have suggested increasing that loop between Winnipeg and Burstall could be done in a matter of six weeks.

M. Joron: Is that long as required...

M. Taylor: Yes.

M. Joron: ...to increase... By what percentage would that increase? Let us put it in another way. Let us talk of gas entering Quebec at a given point. How big an increase could we expect if the work that you describe was done? What increase in deliveries could we expect? Could we double what we actually buy now with the existing facilities of Trans-Canada Pipe Lines?

M. Taylor: Yes.

M. Joron: Right this minute?

M. Taylor: I am not sure what you buy but I believe it...

M. Joron: Seventy...

M. Taylor: Seventy to eighty million a day, is it?

M. Joron: Something of the kind.

M. Taylor: Yes.

M. Joron: And that could be easily doubled almost...

M. Taylor: To get it to Quebec would also require additional compression or a loop between Toronto and Montréal.

M. Joron: Again, we have another problem because I presume that Alberta producers, as long as Canadian prices have not reached, for crude oil, the international level and that gas prices that are indexed to it have not gone up, it is, of course, much more interesting for producers, at this moment, to export to the United States than to move it East at a cheaper price.

Mr. Taylor: Yes, that is true from a financial point of view, but our association does not recommend to increase the exports to the United States as such; we are recommending an increase in the market from Canada. As I go on to say that if we do not increase these markets or get an appreciation of those markets before the frontier gas arrives, we will not be able to absorb the large implements of gas that have to come down to justify a northern pipeline. With a two billion cubic feet a day, we could not possibly absorb it.

Therefore, we would have to export it to justify the pipeline. I am suggesting that we should expand our markets in Québec and Ontario steadily, not by a vast amount but only such as can be backed up by reserves. This increase would enable

us to get an appreciation of the total market by the time the Frontier gas arrives.

M. Joron: Precisely on page 6, you say: We are not recommending an unlimited increase in the natural gas marketing in the East. But could you be more precise, I mean, and it comes back to my original question as to what increase would you see in the Québec market over a given period of years from the 70 or 80 million cubic feet a day that we presently consume to what... should that be doubled, tripled? It is related to the reserves, I understand, but then, again, you say: We will not find those reserves until we establish a given market East. It is a sort of question: Where is the hen, where is the egg? Which comes first?

Mr. Taylor: Right. Well, I have the same difficulty. Is it chicken and egg to me. The markets will attract the increase of exploration. Without market, as we are, we are getting close to that position now where producers cannot sell anymore gas. There is going to be a slow down in the program.

If you can have markets, the program will continue, so it is very difficult for me to give numbers. Perhaps the following speaker with Pan Alberta can give you better figures on that than I can. All I can say is that, through this coming year, the markets in Ontario have not grown. So they apparently have flattened out. Therefore, the increase in the construction program that I have suggested here would enable you to get an additional 18 billion over and above I believe it is 30 billion that the line will take by the end of this year.

The following year, with the completion of the rerating program on the Northern Ontario line, you will be able to get many times that. I do not know exactly what the increase capacity is, as a result of that rerating program, but it has been described to me as very appreciable.

M. Joron: Do you have an idea, at the present consumption rates, how long in the future can the potential reserves in the traditional areas, plus the vague idea we have of what in the northern frontiers, all that together could carry us for how long?

M. Taylor: A long time. Well, with the present reserves, we are using in Canada 2.5 trillion a year. We have, if everything stop, it is not possible, but if everything stop we have, something better than 10 trillion in Western Canada now. There is somewhere around 4 or 5 in Alberta and there is 16 in the Arctic Islands. I have a figure here that says the remaining proved reserves as of December the 31st 1975, total 83.3 trillion cubic feet of gas, but the next speaker will be able to substantiate that. I am afraid he just handed that to me. The figures I gave you add up a fair amount of gas which, at the rate of 2.5 trillion a year, will last quite a number of years. But if we have a long going program, our historical finding rate is 2.6 trillion.

M. Joron: Annually?

M. Taylor: Annually.

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

M. Forget: Gentlemen, I would like to pursue what you have been suggesting to us and especially in your answer to the minister with respect to these supplies of gas. We have heard a presentation, last week, from a gas distributor in Québec and his argument was to the effect that there was no way an additional pipeline carrying gas to the Québec market could be financed if no long term commitment could be obtained from the gas suppliers out West. Because of course the line might be empty six or seven years after the beginning of its use. You suggest that there is a surplus that could be exported. It seems to fly in the face almost exactly as what we heard last week and it is not simply a chicken and egg problem as the minister has suggested. I think that from the point of view of those who have to finance this expansion of the carrying capacity of the existing pipeline, they have to look at a long term commitment by suppliers.

Now, in producing the figures that you just did of 80 trillion cubic feet of gas you throw in the Arctic Island supplies, are you not?

M. Taylor: The 80...

M. Forget: The 80 trillion?

M. Taylor: Oh! 80, yes, it would.

M. Forget: And that just about makes up the 25 years time span that is needed to finance on a long term basis any major expansion of capacity. So, could you be more precise and tell us whether in your mind the expansion of the existing TCPL facilities would be a substitute to an entirely new line, possibly far less costly that could be written off in the six or seven years, I guess. That is about the longest that any western supplier can contract for, as far as I see it, from what you have said. Is this an alternate way of bridging over this gap between now and the time the frontier gas is available?

M. Taylor: I have suggested in my address that we increase the market in Québec and Ontario gradually, as they can be backed up with reserves. We do have a surplus at the present time and with an ongoing program, we will be able to maintain those reserves such that they can justify an expansion of your system or the construction of the pipeline. We only need, at the present time, to expand, to finish the loop between Winnipeg and Burstall, and complete the rerating program in the northern Ontario section of the Trans-Canada line and that will last for quite a number of years.

If the market expands during that period of time, then you can do further expansions, carry out further expansions on the pipeline, but you have to justify them. You cannot built additional capacity without markets to justify it.

M. Forget: Do you have a bulk part estimate of what the capital cost involved in expanding the existing facilities in the way you suggest would amount to?

M. Taylor: I gave you the figure to the additional program that I have suggested would cost \$22 million.

M. Forget: That is all. Just \$22 million.

M. Taylor: Well, there is the program they have already proposed which was 17.5, was it? 17.5 miles in the West, that is the loop between Winnipeg and Burstall. They wanted to add another 17 miles to that and they also wanted another 12 miles on the loop to Montréal, but those additions will not increase the capacity of the line. They will save fuel costs and thus its efficiency for the pipeline rather than increasing the capacity.

I am suggesting that both those loops should be completed now.

M. Forget: What good would they be? Of course they would, it would make efficiency of the carrying system better, but assuming that the existing capacity is used more or less to the full, as I suppose is the case, with respect...

M. Taylor: If it is used in capacity in area...

M. Forget: That would not add any spur capacity.

M. Taylor: The addition that I propose will, yes.

M. Forget: Oh, they would?

M. Taylor: Yes.

M. Forget: I see, and they would cost about \$22 million.

M. Taylor: Over and above what they had already suggested. I do not know how much that cost.

M. Forget: Oh! I see.

M. Taylor: I know that the additional cost is another \$22 million.

M. Forget: And you recognize a measure of your own opinion, that these costs are such that they could be ridden off over the length of life of any supply contract that might be secured at the present time in the West?

M. Taylor: Yes.

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

M. Ciaccia: Mr. Chairman, just to pursue that line of questioning, to get more information, who

can make that decision to extend the pipeline to Montreal?

M. Taylor: This decision could be by... Well, the NEB would make the decision.

M. Ciaccia: That is right.

M. Taylor: The National Energy Board.

M. Ciaccia: The federal government could make that decision.

M. Taylor: Yes.

M. Ciaccia: This is not an unilateral decision that your company could take.

M. Taylor: But you have to make submission to them.

M. Ciaccia: Right, but I am trying to get out, it is not something that your company could decide: Will we have a contract with the province of Québec and extend the pipeline?

Une Voix: Your association.

M. Ciaccia: Your association could not make a proposal to the province of Québec to the effect that the pipeline will be extended and will supply additional gas. You could not do that bilaterally between your association and the province.

M. Taylor: No.

M. Ciaccia: You would require the consent of the National Energy Board.

M. Taylor: Yes, if you wanted to do that, we could do it in conjunction with the National Energy Board. In other words tell them of our plans, and I have already spoken to them and they would be glad to allow that extension if you could sell the gas.

M. Ciaccia: But the final decision making is with the NEB.

M. Taylor: Yes it is.

M. Ciaccia: Who would bear the cost of that pipeline?

M. Taylor: I am afraid, the producers.

M. Ciaccia: So it would be private investors. It would not be a government project. It would be...

M. Taylor: No, as you know the price of gas is now set by the government at Toronto gate. They then take from that price the cost of service back to the Alberta border, so that you get a price at the Alberta border. They do again the cost of service in Alberta and that is what the producers get. So if

you make any change in that pipeline it goes back to the producers.

M. Ciaccia: Who would set the price of the delivered gas in Montréal?

M. Taylor: I am afraid... I do not know. The price of gas is set at the Toronto gate. I presume it must be a cost of service between the Toronto gate and the... It is sold to a distributing company in Ontario somewhere.

M. Ciaccia: No but it is a subject to any government approval, that is all I am trying to get out, it is subject to NEB.

M. Taylor: Yes it is.

M. Ciaccia: In other words you could not unilaterally decide to set a specific price or not. You would have to get the National Energy Board consent.

M. Taylor: Yes.

M. Ciaccia: You spoke of a surplus of gas at the present time. Is this surplus due to the fact that you cannot, at the present time, export gas to the United States? In other words, if you would get permission from the NEB to export, would that take care of your temporary surplus?

M. Taylor: There is no way to export gas right now, except to British Columbia, because the export lines are full to capacity. Alberta 7 and the Trans-Canada Lines are running to capacity. So, the only way we can sell additional gas at the moment is exporting from Alberta to British Columbia.

M. Ciaccia: Is not any of it sold to American interests?

M. Taylor: There are the present contracts, yes, but that is included in the capacity that I am talking about.

M. Ciaccia: Yes.

M. Taylor: Those, plus the domestic market, fill the lines to capacity.

M. Ciaccia: I see. So, even if you had permission to export more to the United States, you would not be able to do so, because the lines are at capacity.

M. Taylor: That is correct.

M. Ciaccia: On page 7 of your memorandum, you say that, as in Alberta — I am presuming that in Alberta you have a favourable and stable economic condition — a favourable and stable economic condition must be established at an early date.

M. Taylor: That is for the Northern frontier.

M. Ciaccia: I was going to ask you exactly what would you be referring to in terms of a stable economic condition? Are you referring to any other level of government? What exactly would you mean by that?

M. Taylor: In this paragraph, I am referring to the frontier areas which are under the jurisdiction of the Federal Government. Who' in 1971, withdrew the regulations and we had no regulations or act since that time. There is now a new proposed petroleum and natural gas act for those areas. It has not come out yet. It is still in the drafting stage. We have a general idea of what that is in that act of in those regulations. We are saying here, let us have it out on the table, and find out if it works. We had nothing for seven years, we have been acting on faith, and if it does not work, let us change it, but, at least, let us have some legislation. But what we do need, and what we will have to show to the Federal Government, if that act is as we believe it is, we would have to show them that in order to encourage exploration in the frontier areas, we need to have a good economic climate in which to explore.

M. Ciaccia: When you are making your recommendations to utilize more gas in Québec, to export more gas to Québec, are you also recommending, or are you taking into consideration, or would you be recommending gas from the frontier area, from the Arctic Islands also? Is that part of your recommendations or are you restricting them only to existing reserves in Alberta?

M. Taylor: No, I have subdivided that up into three. It is the present, which to solve the present surplus to get markets for the gas. There is the method of selling, there is the solution of selling at the British Columbia and perhaps accelerating contracts to the States. In the medium term, we have to build up the domestic markets. That is the medium term view.

In the long term view, the reserves in Western Canada, they will not last forever and there will come a time when the reserves of Western Canada have to be replaced by gas from the frontier areas.

M. Ciaccia: In recommending that more gas be utilised in Québec, would that, to your knowledge, entail more investments on the part of the Québec government with respect, say, to infrastructure, or could you still export, utilize more gas here without any additional investments on the part of the Quebec government?

M. Taylor: I am afraid I do not know the answer to that. I understand that one of the reasons that gas is not selling for one of an evidence against more gas being sold in Québec, is the high cost of distribution and that if you increase the amount of gas that you put through a system that you now have presumably it would lower the unit

cost of gas, but I am afraid I do not know the details of the distribution down here.

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

M. Joron: One of the reasons that keep gas from being competitive, at least in the Québec market, is the fact that the Canadian price for crude oils has not yet reached the world levels which you propose to accelerate. What would you mean by that: To accelerate? Would you mean instantly or...

M. Taylor: No. The Federal Government, in their energy strategy, published, a year ago, a statement of policy that, within three years, Canadian oil would achieve parity with world price.

I am suggesting that since I think that the price of Canadian oil is keeping the price of gas — or the price of Canadian oil vis-à-vis the imported crude coming in — makes the competitive fuel, such that gas cannot compete against it. That added to the fact of course that we are using up our oil at a great rate, we are not using very much gas but we have still a great potential of natural gas but not such a potential for oil. So we are going to be importing more and more crude.

M. Joron: But once we are all on the world price for crude, petroleum products and gas will go up, prices will increase but your competitive advantage is not percentage wise any bigger than it is now.

M. Taylor: Well, in here I say that I am recommending that the prices of natural gas can be set such that it is competitive.

M. Joron: That is what I was going to ask you. At the present time, it is set at the Toronto city gate, which is the same price in Montreal, because it is the same area. At 85% of the equivalent in... I do not know the exact formula, but what is your opinion on that 85%?

M. Taylor: Until the price of Canadian oil gets up to world's levels, you do not know what the price of natural gas has to be in order to be competitive. As a producer, I would hope that it would be a 100% but I do not know, I do not think it will. But until that happens and you know what the price has to be competitive with other fuels, you cannot say what that is. I am inferring obviously here, that natural gas cannot grow up to a 100% as rapidly as oil can, because it is not competitive. At the time some way down the line, natural gas will be a premium fuel. It is one now, but it will be in a premium market and we will get a premium price, but it is not today.

M. Joron: For what reasons by the way?

M. Taylor: The reason started when the price was so low. The people used it for purposes that

they should not have done, it was put in boilers. That is wasting a valuable fuel and people have been encouraged and many industries are founded on it now and being founded on natural gas, naturally they want to keep on with it and therefore they want to keep the price down. But it is self-destructing.

M. Joron: Thank you.

Le Président (M. Laplante): Les membres de cette commission vous remercient, messieurs. Thanks for your cooperation. Thank you.

M. Taylor: Thank you.

Le Président (M. Laplante): Pan Alberta Gas Limited. Vous avez environ 45 minutes pour l'exposé et période de questions. S'il vous plaît, nommez les membres qui vous accompagnent.

Une Voix: Merci.

**Alberta Gas Trunk
Line Company Limited et
Pan Alberta Gas Limited**

M. Christie (Malcolm J.): M. le Président et MM. les membres de la commission, je vais me présenter moi-même, Malcolm Christie, de Alberta Gas Trunk Line Limited, Alberta, et M. Scotty Cameron, président de Pan Alberta, et aussi M. Jean Paul Perras.

Je voudrais présenter, premièrement, un aperçu général de la compagnie Alberta Gas Trunk Line. Suivant la découverte de vastes réserves de gaz naturel en Alberta, la décision politique et économique de transporter le gaz, considéré comme étant un surplus pour les besoins albertains, fut prise. Le système du pipe-line transcanadien fut construit à partir de la frontière de l'Alberta jusqu'aux marchés de l'Est du Canada. La compagnie Alberta Gas Trunk Line Limited fut créée afin de transporter le gaz naturel à partir des régions de production en Alberta jusqu'aux frontières albertaines.

La compagnie Alberta Gas Trunk Line, une compagnie publique, fut incorporée en avril 1954 par une loi spéciale de l'Assemblée législative de l'Alberta. La loi a prévu une longue liste d'activités dans l'industrie du gaz naturel, l'activité principale étant de fournir des services de transport pour le gaz produit en Alberta à être exporté hors de la province.

La compagnie commença avec sept employés. Le premier pipe-line fut construit en 1957. A la fin de l'année 1957, un total de 188 milles du pipeline avaient été construits afin de servir les marchés de l'Est du Canada. Entre 1960 et 1961, un nouveau système de transport fut commencé afin de livrer du gaz à la frontière de la Colombie-Britannique et, finalement, jusqu'au Nord-Ouest (Pacifique) des Etats-Unis. Après les premières dix années d'activité, le système d'AGTL s'est étendu à 2000 milles de pipe-line, qui transportent, en moyenne, 2 milliards de pieds cubes de gaz naturel et emploie 300 employés.

Aujourd'hui, le système d'AGTL comprend 5400 milles de pipe-line variant de 3 pouces à 42 pouces de diamètre. Une moyenne de 5 milliards de pieds cubes de gaz par jour est transportée à partie, approximativement, de 400 points de réception différents et de 5 points d'exportation à la frontière de l'Alberta. Plus de 1000 employés travaillent à la compagnie et composent la main-d'oeuvre de ses filiales. A la fin de l'année 1969, AGTL annonça son projet de transporter le gaz naturel de l'Arctique jusqu'aux marchés assoiffés nord-américains. Le résultat fut la formation de Foothills Pipeline Ltée qui a comme garants AGTL et Westcoast Transmission de la Colombie-Britannique. C'est à partir de ce moment qu'AGTL devint une corporation diversifiée, détachée de son rôle de transporteur de gaz naturel seulement. Ce projet sera discuté plus tard.

En 1972, AGTL entra sur le marché d'achat de gaz avec la création de Pan-Alberta Gas Limited qu'elle contrôle à 50%. Pan-Alberta Gas Limited livre présentement du gaz naturel au Québec, sous contrat avec Gaz Métropolitain de Montréal. M. Cameron vous parlera tout à l'heure de cette entreprise.

AGTL participe aussi au développement de l'industrie pétrochimique de l'Alberta depuis 1973 par sa filiale à 50%, Alberta Gas Chemicals Limited. Alberta Gas Chemicals possède et exploite une usine à l'échelle mondiale qui fabrique du méthanol à Medicine Hat, en Alberta, d'une capacité actuelle de 1200 tonnes par jour. Nous prévoyons augmenter la capacité de 50%. Cette usine permet au Canada d'être un exportateur net de méthanol.

Un programme à long terme pour le développement de l'industrie pétrochimique en Alberta est déjà commencé. Il est basé sur l'utilisation de l'éthane extrait du gaz exporté hors de l'Alberta, éthane qui est par la suite converti en éthylène par une compagnie 100% albertaine, Alberta Gas Ethylene Company. Les plans et devis de cette usine à échelle mondiale sont très avancés et les premières étapes de sa construction sont même déjà commencées. Elle sera prête à commencer sa production vers la fin de 1978 ou au début de 1979. Sa production sera d'un milliard de livres d'éthylène par année. Des négociations sont présentement en cours pour attirer la participation de AGTL à d'autres projets toujours en relation avec l'industrie pétrochimique en Alberta.

En 1975, une autre filiale de AGTL, Algas Mineral Enterprises, a mis sur pied un projet conjoint avec la Société québécoise d'initiatives pétrolières (SOQUIP) dans le but d'acquérir et de mettre en production des réserves de gaz naturel de d'alimenter les marchés du Québec et de l'Alberta.

Quelques autres sociétés, y compris l'achat de Grove Valve and Regulator Company, telles que International Portable Pile Mills Ltd. (48%) et Steel Alberta Ltd (50%), complètent le portrait d'Alberta Gas Trunk Line.

Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, AGTL fut l'une des premières à proposer que le gaz de l'Arctique soit transporté via la vallée du Mackenzie jusqu'en Alberta pour, emprunter par la suite, le système existant de pipe-line et achemi-

ner le produit vers les marchés nord-américains, canadiens comme américains.

Subséquemment, la compagnie Foothills Pipelines Ltée fut formée dans le but de construire et d'exploiter un pipe-line canadien qui ne desservirait que les marchés canadiens.

Afin de répondre aux besoins plus urgents qu'ont les Etats-Unis de transporter le gaz de l'Alaska, Foothills a proposé un deuxième projet qui consisterait à construire un pipe-line qui suivrait l'Alaska Oil Line et l'autoroute de l'Alaska jusqu'en Colombie-Britannique pour ensuite rejoindre le système de AGTL en Alberta. Ce pipe-line se servirait donc des droits de passage d'AGTL en Alberta et le gaz pourrait être ainsi livré aux Etats-Unis en étendant tout simplement le réseau AGTL.

Récemment, la semaine passée, pour être exact, un troisième projet fut annoncé par Foothills Pipelines. Il s'agit de la construction d'un pipe-line express de 48 pouces de diamètre qui transporterait seulement du gaz de l'Alaska via l'autoroute de l'Alaska, directement jusqu'aux différents points du Canada et à la frontière des Etats-Unis où des compagnies de distribution en prendraient livraison. Ce pipe-line entièrement canadien appartiendrait entièrement et serait opéré complètement par des Canadiens.

Ce dernier projet serait aussi une réponse aux objections avancées par la Federal Power Commission des Etats-Unis au projet du transport combiné du gaz de l'Alaska et de celui des réseaux déjà en existence en Colombie-Britannique et en Alberta.

Mis à part les renseignements que je vous ai donnés dans cet aperçu, il y a des points qu'Alberta Gas Trunk Line et ses filiales croient être importants pour le Québec et c'est particulièrement pour cette raison que nous sommes ici aujourd'hui.

Le premier point, c'est qu'il existe des réserves considérables de gaz naturel en Alberta qui, nous le croyons, pourraient faire une contribution appréciable et désirable d'énergie importante pour l'avenir du Québec. Nous espérons que ceci vous incitera à étudier l'expansion des réseaux de distribution en place afin que l'usage du gaz naturel devienne plus répandu et atteigne ainsi des régions nouvelles dans l'Est du Québec.

Le deuxième point, c'est que nous croyons, d'après notre propre expérience, qu'il est préférable d'avoir un système de transport de gaz qui soit provincial et indépendant, étroitement lié au gouvernement et à la population de la région desservie.

Merci pour votre attention.

Le Président (M. Laplante): Merci, monsieur. Est-ce que Pan Alberta Gas Limited...

M. Christie: Oui, c'est M. Cameron de Pan Alberta Gas.

Le Président (M. Laplante): D'accord.

M. Christie: Il n'y a pas de question en ce moment, je vais faire entendre M. Cameron.

Pan Alberta Gas Limited

M. Cameron (G.W.): Mr President, members of the committee, first, may I express our thanks to the Minister for inviting us to appear before the committee and, secondly, Mr*President, may I express our thanks to SIDBEC and Mr Parent for his assistance and to Mr. Cloutier, Bernard Cloutier, of SOQUIP, for his assistance to our company.

I do not intend to read my brief, Mr. President, rather discuss. Pan Alberta is a gas broker. We buy gas from any number in a pack, about 150 natural gas producers in Alberta, put it together as a package and marked it to the various markets. We sell gas now to Gaz Métropolitain, we will be selling gas to SIDBEC this fall. We market in United States and in Western Canada, to British Columbia and Saskatchewan.

As I said, Mr. President, I will not read my brief, but I would like just to read my summary. The brief is essentially a submission which was made to National Energy Board in November by Foothills Pipeline Ltd showing their projection of the gas supply in Canada.

Foothills Pipeline Ltd showing their projection of the gas supply in Canada.

We feel that the projection is now out of date because of the additional exploration drilling that has been done in Alberta over the past summer and the past fall. We feel that the figures here are very conservative in terms of Alberta reserves, Alberta supplies.

But just in summary, Mr. President, Pan Alberta believes that non frontier supplies can meet market requirements including increased demand from Québec beyond 1984 and certainly until additional supplies of natural gas are received from frontier areas. Certainly, Pan Alberta has in the past worked with various Québec agencies and companies on the development of gas supplies for Québec.

And thirdly, Pan Alberta will continue to work with Québec on providing long term supplies of natural gas to fulfill the growth in the use of natural gas which you in Québec decide you want as part of your energy next.

Mr. President, we have a couple of questions to the previous people that I would like to comment on. The first was the percentage of the mixed natural gas that Quebec should look at. Probably, as communicated, Alberta has about 60% of their energy mixed supplied by natural gas. I think in Ontario, it is something over 35% or about, so that it can give to you an idea.

How much surplus in Alberta? Again the report here spells out the amount of gas that we feel a surplus. Again, we feel that it is a very conservative because of the recent drilling. About the contracts, I think someone mentioned possibly six or seven years, our contracts with Gaz Métropolitain run till October 1989 and we would envisage any new sales of gas being probably on a fifteen years basis, a new deal of fifteen years sales contracts.

Again in the question, who would make the decision of moving additional gas to Québec, I

think the only restriction and the only concern of the NEB would be an environmental concern. It certainly would not be on a supply base if we had a market for the gas the gas was authorized for removal from Alberta.

Le Président (M. Laplante): Thank you, Sir. M. le ministre.

M. Joron: I would like to follow up on some of the answers you have just given us. Could you just tell me, to start with... Pan Alberta is essentially a gas broker like you said. They buy gas from producers just like Trans-Canada Pipe Lines does and I understand that it was more or less promoted by the Alberta government, so that a form of competition would exist. Right?

M. Cameron: Right. I might note we are half owned by Alberta Gas Trunk Line and half owned by the Alberta Engineering Company.

M. Joron: How do you compare with Trans-Canada in that kind of a business, in size or percentage...?

M. Cameron: We are very much smaller than Trans-Canada. They certainly are the major purchaser, marketer of natural gas in Canada. We hope over time to take some of their growth...

M. Joron: I presume.

M. Cameron: ... in Pan Alberta.

M. Joron: Could you give us some precisions? When you said you were looking at possible 15 year contracts, I did not get quite what you said at that time. I just heard the 15 year.

M. Cameron: This is based on the export permit of Pan Alberta. Before gas could be removed from Alberta, we have to consult the Alberta Conservation Board and have it authorized for sale outside of Alberta. They keep a thirty year requirement, a thirty year supply of natural gas for Alberta use, first before extra gas is allowed to be exported.

In the past, the export permits from Alberta have been 20 or 25 years and the indication we get from the Conservation Board is any new permit would probably be on a 15 year basis. So our sales would conform with the permit.

M. Joron: Which means that you would be in a position to sign a 15 year contract for a given amount, a given supply.

M. Cameron: Yes. Our existing permit, the Pan Alberta existing permit is to October 31st 1989, so essentially that would be the term of our sales contract, let's see, term of our sales contract with Gaz Métropolitain and SIDBEC.

M. Joron: In your summary you also said that you believed that non-frontier supplies can meet

market requirements in beyond 1984, including increase demand from Quebec. I presume that all depends on the increase, how big could the increase be and while you could still meet that increase.

M. Cameron: The present exportable surplus in Alberta we have to meet is probably somewhere between three and four trillions cubic feet. That provides up to probably another 300 million cubic feet a day.

M. Joron: 300 million cubic feet a day.

M. Cameron: Yes.

M. Joron: I have got the correct figures here. Now, we use 235 million cubic feet a day at the present. So you are talking about...

M. Cameron: I would also say, and probably more than 300 million cubic feet a day, I think, on a long term basis.

M. Joron: That would mean if Québec wants to double its present consumption of gas, that would take up all the slack there is.

M. Cameron: No, I would say I am low on my 300 million cubic feet a day. It is probably more in the order of 500 to 600 million cubic feet a day.

M. Joron: Pan Alberta itself get to buy that extra 300.

M. Cameron: I would think we would have no problem buying if we had a market for it. If the market was there. Certainly there is a present surplus of gas in Alberta. Our producers are looking for a new market, as Mr. Taylor indicated. I would think that, again, I would say yes, we could get the gas.

M. Joron: But then again we have the problem to increase the capacity of TCPL on the way East, like the IPAC mentioned before you.

M. Cameron: Yes, we would have that and the 3.1 miles are being constructed from Toronto to Montréal. It is on our behalf, it is on our sale to Gaz Métropolitain and SIDBEC that the line in part is being increased.

M. Joron: That increase is essentially tided to that one contract, is it?

M. Cameron: It is not really tided to the contract, but the looping was required for the additional gas moving to SIDBEC. Again, if we had the market, we feel that on our application to National Energy Board they would authorize the extension of the line and, certainly, Trans-Canada would, I think, be really happy to expand if they had the market as long.

M. Joron: Just one last question. The Alberta

Gas Trunk mentioned in its memorandum that they believe it is preferable to have a gas transportation system that is provincial, independent and intimately tied to the Government and the population, if I may translate ad lib from the french version of your memorandum. Could you elaborate on that? What do you mean? I presume you have an arrow aimed at Canadian Arctic Gas there?

M. Christie: No, actually, not at all. Alberta Gas Trunk Line, as I stated further on in my text, was created by an act of the Alberta Legislature. But we do remain a public company and we do have very close ties to the province because, in effect, we have a monopoly on gas transport within the province, gas transport to be exported. So, we must guard ourselves well and be responsive to the public and to those we serve. So, I think we have excellent experience in that and it is perhaps that we offer in comment.

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

M. Forget: I would like to pursue the line of questions that we started off with the previous group. You seem to confirm that there are exportable surpluses of gas in Alberta. You indicate and ability to enter into fifteen year supply contracts. On the other hand, you are not talking about the small increment, such as I assume, would be possible to carry over the existing lines, but a major increment that would, I presume, require an entirely new line. How can one reconcile the fifteen year contracts and can one reconcile a fifteen year supply contract with the capital requirements involved in adding another line to the existing system? And would your company or your parent company envisage making the investment itself if it feels that it is feasible?

M. Cameron: I can't speak for my parent company. I would think it would not require a new line. By looping our tanks, substantial lines could be handled for the Québec market.

M. Forget: As much as those that you have just indicated to the minister, 300 million cubic feet, or something like that? We are talking in terms of a doubling of the rate of use, of course not in one shot, but gradually, over time.

M. Cameron: ... I am really not sure of the Toronto to Montreal portion, but I would think by looping again, that there could be probably 200 million a day handled. I am guessing at that figure. The cost of amortization over fifteen years again is a change from the past where we were looking at 25 years or 30 years to amortize a line. I would think that the change in the price of natural gas has also changed the economics of the pipelining, and it is going to have to change them, because, as I indicated, I do not think Alberta will issue exploit permits for longer than fifteen years.

M. Forget: So, you seem to be indicating that

there is almost nothing to be done. It is bound to happen. As there is a national energy policy that domestic markets should be served first, there is now a price differential in favor — although it is not large, it is substantial — of natural gas, it seems to indicate that it is feasible, that the gas is there for long enough. So, the only question I would have to ask now is when will construction be started. The writing seems to be on the wall, that it is bound to happen rather soon.

M. Cameron: We would think it would be, from our own point of view, in the interest of Quebec to have a larger portion of natural gas in their total energy mix. As we understand the market problem, it has been price and it has been competition from off-shore heating fuels that have held back the development of new gas distribution systems in Quebec.

M. Forget: But that has reversed since 1972.

M. Cameron: It still has not reversed, as we understand from Gaz Métropolitain, sufficiently to attract new markets.

M. Forget: Well, they have given us figures to the effect that their sales of gas have been increasing very substantially over the past four or five years.

Of course, these past years, perhaps one of plow growth in sales everywhere... but who is to take the initiative? Is Gaz Métropolitain to go after you and ask you to sign a contract and go before the Energy Board to ask for a licence, or are you going to do it? Who takes the initiative in this?

M. Cameron: I suppose all parties are taking the initiative. We certainly are talking with Gaz Métropolitain on new possible sales in the event... not weekly in touch, but certainly sufficiently that they know that if they required additional gas, we will be very pleased to contract them.

M. Forget: Well, it may be delicate for you to answer this question, but I sort of gather from your rather guarded replies that perhaps the local distributor is the one that should show more aggressiveness in capturing a larger share of the overall energy market and should be taking the initiative rather than be pushed into it.

M. Cameron: That would have to be. The initiative has to come from the market area itself and unless they have a market for it, or a home for it, we can push them all they want, they still will not buy it.

M. Forget: You can lead the horse to the water, but not make him drink.

M. Cameron: Right.

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

M. Ciaccia: M. le Président, M. Cameron, Hydro-Quebec is discussing the possibility of building nuclear plants. One of the reasons they are doing that is because of the electricity needs in the province which they foresee and which they cannot meet by their future development of hydraulic resources. So to produce electricity, they are proposing to experiment and build nuclear plants. The other alternative is to build thermic plants which are fuelled by another source of energy and possibly, natural gas.

Only two questions: Is that possible to utilize natural gas for that purpose? And if so, can it be done at an economically viable price?

M. Cameron: It is certainly possible. Personally, I think it is a waste of premium fuel to be used as boiler fuel for creating electricity, that is a misuse of natural gas.

M. Ciaccia: If you were to evaluate though the misuse vis-à-vis the dangers of nuclear plants...

M. Cameron: The misuse of the gas in terms of... it should be used for other uses that are more of the premium nature and more value...

M. Ciaccia: May I come back to your previous statement that you made in an answer to a question that I asked to the Independent Petroleum Association about the consent of the NEB. There is not doubt there is a surplus of natural gas at the present time and there are very large reserves, because of the Canadian policy of trying to safeguard our energy sources permission from the NEB is required and I would gather that the NEB will not give an unrestricted right to export energy or national gas to the United States.

But could I pose this question to you? In terms of a producer, supposing you are just looking at it from an economic point of view, how would you evaluate—and you did not have to go through the National Energy Board—the American market vis-à-vis le Québec market?

M. Cameron: Certainly the American market is economically more attractive. The gas moves out at the US border at \$1.94

M. Ciaccia: So if you did not have restrictions from the National Energy Board, you would not be looking for sources within Canada? You would have a market for your gas. I may be talking empirically, but, in economic terms, you have a market for your gas.

M. Cameron: Yes. In economic terms, we have a higher price market than the Canadian market.

M. Ciaccia: The reason I am bringing this up is not that. You also made an under statement that the National Energy Board, of course which makes the decisions, would approve providing that you had a market in Québec. Of course, we are talking that they would approve under the present politi-

cal framework where we are always part of Canada. But I do not want to embroil you in political questions because you are a producer of natural gas and you are in an economical field, but the reason I ask this question is to bring to the attention of the minister that the existing sources, which are in areas to which you have access, and which are available to Québec are available within this existing political framework and that perhaps if this would change, if the rules of the game would change and perhaps the accessibility and availability would change because you cannot unilaterally—and I ask this to the previous people—you cannot make an unilateral or a bilateral agreement with any province, whether it is Québec, Ontario or British Columbia. You need the consent of the National Energy Board. Is that correct?

M. Cameron: Certainly it is correct. We have to have the approval of the National Energy Board on the Alberta Board of Price above gas leaving out Alberta. They have set a board of price. But on what would happen, we really could not comment on it.

M. Ciaccia: No, I did not ask you to comment, because it is a delicate question to ask to someone who is submitting a brief of this nature. It is something that I am trying to bring to the attention of the minister in terms of the importance of deciding what we are going to do, how we are going to do it before we can really... The purpose of these meetings is to obtain informations so that the Government can announce an energy policy. And it seems that it would be difficult to set a policy unless we know what the final decision of this Government will be as to its direction. Thank you. Merci, M. le Président.

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

M. Joron: Do not worry, I will not put you under the spotlight as the member from Mont-Royal tried to do. Though I would like to point out that the price differential you were saying that the producers now, in Alberta, would get \$1.94 if sold to the US price. Until Canadian prices for crude oil reach the world level, so we have about three years to go, and the same people just before told us that they would wish that date to be sooner than later.

M. Ciaccia: But it is much more than a question of price, Mr. Minister; it is a question of consent from the NEB. It is not just a straight economic market as to their decision where to sell it. They need a consent of Ottawa to the direction of their...

M. Joron: It is up the way you phrase your questions.

M. Ciaccia: I am sorry, I phrased that way too.

M. Joron: I understand very well the question you asked. You started up by saying that if there was not any NEB and if you had to sell it on strictly an economic basis, where would you sell it? Well any intelligent producer would tell you: I would sell it where I get the highest price.

M. Ciaccia: But there is an NEB and you know, as long as Canada is there, whether it is half of Canada or three quarters, NEB is there. I only pointed whether it is not an unilateral decision either on their part or ours.

M. Joron: Well anyway, we will not come back to that, but prices... That was the last question I was going to ask you but I have another one. I think constitutional frameworks is no excuse for economic nonsense anyway.

The question I was going to ask you, without disregarding the constitutional aspects and the different government bodies that have to give permission for this, permission for that, if you produce gas in Alberta and prices were, let us say, indexed to world petroleum prices and you could then sell it anywhere you could, where would most economically your markets be? Would it travel... In other words, what I am trying to establish is would they travel 2500 miles East or would you sell it immediately South of the border, connecting to existing pipeline facilities, which appears to me more logical on an economic point of view. The more it travels, I presume, the more expensive it gets.

M. Cameron: Yes. But it would depend on who have to pay the transportation in United States. If it was going to the Chicago area or New York area, transportation would be the same in either cases.

M. Joron: Right. But, basically, the economic fundamentals behind this is a question of distance to markets, is it not?

M. Cameron: Basically right.

M. Joron: I was just going to ask you one last question...

M. Cameron: The distance to markets and alternative sources or energy, I would say, would have to be part of the equation, Mr Minister.

M. Ciaccia: The distance could be shorter to Washington, the State of Washington, but national policy of Canada could say: You are not going to export it to the State of Washington. So it is not just a question of accessibility of market...

M. Joron: Yes, this is what I wanted to point out that, sometimes, political decisions are uneconomical ones too.

Do you believe, like IPA suggested just before you, that natural gas should eventually sell at a premium over petroleum?

M. Cameron: Yes, I would say we do. That is a premium field in just about every way; it is easily moved, it is easily transported, and environmentally it is certainly the best fuel we probably have other than hydro. So, it should really be at a premium.

M. Joron: It is now at a discount and it is having trouble penetrating the markets, how would it penetrate the market if it is at a premium?

M. Cameron: I think Mr. Taylor will probably give you the answer to that, the reason to have it at a premium was that, for so many years that, it was at a really distressed price. And the uses of the fuel were such that the price has not kept down to the point.

M. Joron: It is because of the consuming habits that have been built in the past that we have this situation now, but which you regard as being only temporary.

M. Cameron: Right. One of the questions over the years about was using it as a boiler fuel we tried to get in. We think that was a waste of a valuable resource.

M. Joron: Thank you very much.

Le Président (M. Laplante): Les membres de cette commission vous remercient, messieurs, de la coopération que vous avez voulu leur apporter. Thanks for your cooperation.

M. Cameron: Thank you.

Le Président (M. Laplante): J'appelle le groupe APA. Faites ça vite, ces gens sont censés être dans la salle.

M. Michel Jurdant, est-il dans la salle? Michel Jurdant, s'il vous plaît. Vous serez obligé d'attendre l'autre tour, monsieur de l'APA. M. Jurdant.

M. Michel Jurdant

M. Jurdant: Le titre de mon mémoire est "La dimension écologique d'une politique énergétique". En fait, j'aurais aimé faire un autre titre, étant donné que j'aborde le problème sous un angle très général. Ce serait plutôt prendre une autre route pour aller plus loin.

Mon mémoire est fait à titre tout à fait personnel, à titre de citoyen. Toutefois, il est fait en fonction de nombreuses années de travail au sein d'une équipe multidisciplinaire. Je voudrais donc mentionner le rôle de mes coéquipiers de travail dans mes réflexions. Seul, je n'aurais certainement pas pu arriver aux réflexions que je veux vous livrer aujourd'hui.

C'est aussi un mémoire en tant qu'écologiste et en tant que chercheur de 20 ans d'expérience, notamment avec une implication durant les quatre dernières années comme responsable d'un programme de recherche et de cartographie à la baie James.

Vous admettez avec moi, j'espère, que le fond d'une philosophie politique, c'est la recherche du bonheur. La politique énergétique — puisqu'on parle de politique énergétique dans cette commission — il me semble qu'elle doit traduire dans les faits cette volonté politique de recherche du bonheur.

A mon sens, l'avenir du bonheur des Québécois est trop important pour le laisser dans les seules mains de ces ingénieurs et de ces économistes qui ne voient le progrès de la société que par une croissance technologique toujours plus frénétique et une croissance industrielle et économique toujours plus grande.

A la commission parlementaire, jusqu'à présent, on a surtout évoqué des mesures technologiques et surtout des mesures correctives, à une exception quand même: c'est le mémoire qui a été présenté la semaine dernière par la Société pour vaincre la pollution et avec laquelle je me range pour la plupart des idées.

Je désire, dans mon mémoire, faire un appel pressant à un nouveau regard sur notre devenir collectif. Quel type de société voulons-nous? Quel type de croissance? Et, surtout, quel taux de croissance? En tout cas, je pense que vous conviendrez avec moi qu'il faut évoluer vers une société qui est moins énergivore.

On assiste, dans cette commission, à ce que j'appellerais les derniers soubresauts d'un type de société qui est la société industrielle, dont le symbole, je dirais même la vache sacrée, est l'automobile, que Michel Bosquet décrit comme étant l'exemple contradictoire d'un objet de luxe qui a été dévalorisé par sa propre diffusion.

Mon mémoire comprend essentiellement quatre parties: une problématique, ma position en tant qu'écologiste, une série de propositions, de solutions et, finalement, une proposition d'un mécanisme d'analyse, de réflexions, en fait, un projet collectif.

Je ne répéterai pas l'ensemble de mon mémoire que vous avez en main, pour lequel vous avez le texte, mais j'aimerais, à la place d'une partie de mon mémoire, faire la même chose, donc définir la problématique d'une manière un peu particulière qui serait celle de situer, de faire l'effort de vous situer dans le territoire de la baie James — je pense que c'est un sujet qui nous préoccupe tous, tous les Québécois — et de vous mettre dans une situation de fait. Je vais évoquer devant vous une situation que j'ai vécue personnellement, que j'ai vécue avec une équipe d'écologistes dans le territoire de la baie James, pour déboucher sur une série de réflexions sur les relations qu'il y a entre l'énergie et l'environnement, pour définir les relations entre l'écologie et l'énergie.

Nous sommes au lac Tilly, dans le bassin de la rivière La Grande, en juillet 1973. Il est dix heures du soir, le soleil n'est pas encore couché derrière les tentes du camp de base. Devant nous, il y a un lac immense et sans rides. Au loin, des collines scintillantes. Au sud, pas très loin, c'est là qu'est cette fameuse rivière La Grande. C'est à cause d'elle que nous sommes ici, une équipe de 25 écologistes.

Le poste de radio vient d'arrêter son crépitement agaçant, mais le moteur de la génératrice nous empêche quand même d'entendre les huard, d'apprécier le silence, de goûter le calme.

Autour de nous, une quinzaine de tentes, trois hélicoptères, un hydravion. Un mécano travaille encore autour des "hélicos" et tout doit être prêt pour demain matin. C'est sans doute le moment le plus tranquille de la journée. Une journée comme les autres, où ce groupe de 25 hommes constitue maintenant une équipe: écologistes, forestiers, pédologues, biologistes, géomorphologues, techniciens, pilotes, mécaniciens, cuisinier et ouvriers de l'Hydro.

Malgré un copieux déjeuner à six heures du matin, c'est encore à moitié endormies que les premières équipes s'étaient dirigées vers des hélicoptères et l'avion.

Ensuite, journée harassante de marche, de travail, à des endroits éloignés d'une centaine de kilomètres par rapport au camp de base; après, rédaction d'un rapport de reconnaissance, cartographie, identification de plantes, interprétation de photos aériennes, réunion de coordination et d'intégration des observations de terrain.

D'habitude, à 7 heures, tout le monde dort, parce que la fatigue est trop forte. Pourquoi aujourd'hui quelques-uns restent-ils assis autour de la table dans la tente de cartographie? C'est parce qu'une question s'est à nouveau posée: Pourquoi sommes-nous ici? Pourrons-nous un jour voir et sentir que nous aurons contribué à protéger l'environnement de ce pays? Bref, sommes-nous ici pour la galerie, comme paravent, afin que notre société puisse dormir en paix en disant que l'environnement du territoire de la baie James, c'est entre bonnes mains, puisqu'il est entre les nôtres?

Bien sûr, l'équipe est compétente. Le défi scientifique et technique est de taille propre à enthousiasmer les plus pessimistes, mais nous aimons trop notre métier pour ne pas exiger qu'il serve à quelque chose. On veut savoir.

Il y a cinq mois à peine, aucun de nous ne savait qu'il serait impliqué dans ce projet. La prise de conscience par le public et les milieux politiques de la dimension écologique des développements en cours sur le territoire de la baie James fut rapide, brutale même. Des gens ont gueulé, ont pleuré, là-bas, dans les grandes villes du Sud, Montréal, Toronto, Québec. Il a alors été décidé de commencer et on y a mis le paquet. Pour la première fois, des écologistes peuvent travailler avec des moyens comparables à ceux des ingénieurs. Une différence cependant: nous commençons quatre ans trop tard. Mais nous qui sommes plongés, aujourd'hui, en plein coeur de l'un des derniers territoires vierges de la terre, que pensons-nous?

D'un côté, il y a des développeurs à tout prix, ceux pour qui la nature est une marchandise; d'un autre côté, il y a les conservateurs, ceux qui refusent toute modification de la nature par l'homme, et tous les autres, ceux qui utilisent l'écologie et l'environnement pour leurs appétits politiques, des annonceurs de catastrophes, des prophètes en quête de célébrité, mais il y a surtout les citoyens

qui n'y comprennent rien et qui finissent par ne plus avoir confiance, ni aux écologistes, ni aux politiciens et qui ne peuvent alors que se résigner à assister aux événements sans la moindre possibilité d'y prendre part.

Ce soir, nous sommes conscients de tout cela et nous voulons y faire face. Nous voulons voir ce que nous faisons et pourquoi. Bien sûr, il y a parmi nous toutes les tendances. Paradoxalement, c'est ce qui fait notre force. C'est ainsi que, ce soir, nous décidons que notre travail collectif sera utile dans la mesure où nous prendrons nous-mêmes les moyens pour qu'il le soit. Nous ne sommes, ni des écologistes de salon, ni des prophètes, ni des scientifiques tout heureux d'avoir des sous pour satisfaire nos préoccupations. Nous voulons tout simplement que notre étude serve à tenir compte de la dimension écologique dans le processus de planification du développement du territoire de la baie James.

Bref, nous voulons que l'aménagement de cet immense territoire soit basé sur des principes d'une planification écologique. En quoi consiste cette planification écologique? C'est encore assez confus, mais nous savons maintenant pourquoi nous sommes ici, au lac Tilly, à la fin de juillet 1973.

Après cette évocation, il y a eu trois étés de terrain et c'est au cours des quatre dernières années qu'une série de réflexions collectives se sont faites au sein du groupe d'écologistes qui a travaillé dans ce cadre et qui a permis de définir ce que j'appelle la première partie de mon mémoire, qui consiste à définir la crise de l'environnement et à la mettre en relation avec la crise de l'énergie. C'est ainsi que la crise de l'environnement a été subdivisée en quatre sections: les nuisances industrielles, les nuisances spatiales, les nuisances morales et l'épuisement des ressources.

Je pense que le mémoire de la Société pour vaincre la pollution, entre autres, ainsi qu'une brève lecture de mon propre mémoire résument suffisamment bien ces quatre types de nuisances.

La position de l'écologiste, ma position est alors la suivante. Il est temps de prendre au sérieux la probabilité d'une évolution catastrophique de l'humanité, je ne dis pas qu'elle l'est assurément, mais il est temps de la prendre au sérieux, et on ne peut pas se permettre de jouer la survie de l'humanité sur une série de paris dont certains sont stupides, comme celui de la prétendue sécurité de la filière électronucléaire.

Il m'apparaît évident qu'il est urgent de changer de direction et de se diriger vers une société à technologie plus douce, basse consommatrice d'énergie, c'est-à-dire l'écosociété.

Dans ce cas, le rôle de l'écologiste, parce que l'écologiste a un rôle pour essayer de définir cette écosociété, il ne doit pas se limiter à contester un style de développement qu'il désapprouve. Je reconnais que beaucoup d'écologistes ont malheureusement cette attitude. Son rôle n'est pas de dire à l'humanité de revenir en arrière, mais bien de l'aider à choisir une autre route pour aller plus loin, c'est-à-dire l'écologie au service de l'homme, et non à celui d'une nature vierge et sauvage.

Suivent dans mon mémoire une série de recommandations qui sont peut-être des utopies, mais, de toute façon, plusieurs d'entre elles s'imposeront vraisemblablement bientôt, car l'évolution technico-scientifique déclenche des forces qui ne manifestent leurs effets sur la qualité de la vie qu'après plusieurs décennies. Ne peut-on pas voir aujourd'hui, en fait, que l'humanité réalise les nuisances causées par la prolifération de l'automobile?

Les recommandations. Je ne résumerai même pas tellement l'ensemble de la documentation, parce que j'aimerais plutôt insister sur une catégorie de recommandations: La condamnation de l'opulence et du gigantisme qui consiste essentiellement, en fait, à proposer une diminution de la croissance. Je dirais qu'il faudrait la diminuer sous le seuil de 1%. Ensuite, une lutte à outrance contre le gaspillage de l'énergie et le gaspillage de ce qu'on fait, de ce qu'on produit avec l'énergie. Ensuite, établir une série de recherches sur la qualité de la vie, surtout viser, en fait, à avoir pour modèle, comme objectif, de remplacer notre fameux indice du produit national brut par l'indice du bonheur national brut.

En fait, la politique énergétique doit s'inscrire dans le cadre d'une planification écologique de l'espace. C'est ici que j'aimerais plutôt placer mon intervention parce qu'elle est beaucoup plus rapprochée du cheminement de mon travail, à proprement parler. La planification en général — à toutes fins pratiques, la planification, est-ce qu'on peut dire qu'il s'en fait au Québec? j'en doute — a pour objet la formulation d'alternatives de développement. Je n'ai jamais vu d'alternatives de développement jusqu'à maintenant. La poursuite d'objectifs quantitatifs (matérialisés par l'indice classique du PNB) détermine toujours chez nous l'ensemble du processus. De fait, nous avons fondé beaucoup d'espoir sur la planification économique, avec la conviction sincère, mais naïve, que le bonheur de l'homme est lié quasi exclusivement à son bien-être matériel. Nous sommes forcés aujourd'hui de constater l'inefficacité des plans de développement basés sur la planification économique. L'extension suburbaine démesurée, anarchique et dévoreuse de terres agricoles, la désertification des régions rurales et la banalisation de l'habitat et des centres commerciaux, la destruction des paysages par les infrastructures, la privatisation des plus beaux espaces naturels ne sont que quelques-uns des aspects d'une crise de l'environnement qui débouche, elle aussi, comme toute autre crise, sur un renforcement des ségrégations sociales et une augmentation des disparités économiques. Ce qui est plus grave, c'est que nous avons peu à peu considéré la nature comme une marchandise pour arriver à ne plus voir que sa valeur financière. Dans certaines conditions, on est même arrivé au point où la valeur d'un terrain est directement proportionnelle au droit qu'on a d'y détruire la nature.

L'interdépendance des hommes entre eux, des hommes et des autres êtres vivants, des êtres vivants avec leur milieu, telle est la loi fondamentale de l'écologie dont nous devons tenir compte

dans un processus de planification. La planification écologique, c'est donc tout simplement une planification qui, en plus des critères économiques et sociaux, tient compte des critères écologiques. L'environnement, à ce moment, ne constitue dans cette optique qu'une dimension supplémentaire. On ne peut plus aujourd'hui concevoir les changements socio-économiques sans analyser les rapports qui s'instaurent entre l'économie de la nature, c'est-à-dire l'écologie, et l'économie de la société.

Comment aménager le territoire en adaptant les activités humaines aux milieux naturels? Telle est la question qui se pose aux planificateurs d'aujourd'hui. Un outil, l'inventaire du capital-nature. Là, je fais seulement une allusion à une méthodologie qui a été développée au sein de notre groupe de travail, qui est de faire une cartographie écologique du territoire. Cet inventaire du capital-nature permet d'évaluer de façon globale, en fait, la capacité d'un territoire à digérer un développement. Le territoire de la baie James fait actuellement l'objet d'un tel inventaire du capital-nature. Une cartographie écologique systématique des 350 000 kilomètres carrés de cet immense territoire est en voie d'achèvement.

C'est la première fois qu'un travail écologique de cette envergure est mené à terme. Les résultats de ces travaux sont actuellement utilisés par divers aménagements sectoriels, analyses d'alternatives de développement — le cas de NBR en est un — études d'impacts de réservoirs, études de corridors de lignes de transmission électriques, de routes d'accès et de chemins de fer.

Il est à souhaiter que la Société de développement de la baie James, responsable de l'aménagement intégré des ressources de cette fraction importante du territoire québécois, obtienne les moyens nécessaires pour utiliser pleinement cet outil dans le cadre d'une planification écologique, telle que décrite dans ce mémoire.

Peut-être pourrait-on aussi considérer cet effort de planification — c'est ici que j'insiste — écologique comme projet pilote afin d'étendre les retombées positives à l'ensemble du territoire québécois.

En fait, je termine, M. le Président, sur une proposition d'un mécanisme d'analyse et de réflexion.

Il est grand temps, en effet, de mettre au point un plan pour nous permettre de nous outiller intellectuellement et idéologiquement pour analyser correctement la situation de la crise écologique actuelle. Ma proposition est la création d'une commission écologique du Québec où chercheurs, citoyens et politiciens seraient unis pour essayer de mettre au point et auraient pour mandat d'élaborer une politique écologique pour le Québec. Vous allez dire: Quel lien y a-t-il avec une politique énergétique? Le lien, justement, c'est celui-là que j'ai essayé de faire comprendre dans mon mémoire, cette commission écologique ayant pour fonction de définir les problèmes, d'informer et de conscientiser le public, de faire des propo-

sitions de scénario pour une écosociété québécoise et de proposer les mécanismes nécessaires pour la mise en place du modèle choisi.

En fait, cessons de nous leurrer et tâchons de reconnaître franchement qu'il existe des politiques, même des politiques énergétiques et énergétiques plus écologiques que d'autres. Nous avons fini par reconnaître les bienfaits sociaux d'une socialisation de la médecine. Pourquoi n'en ferions-nous pas autant avec l'énergie et l'environnement? Il va falloir, comme nous dit Michel Bosquet, s'attaquer non pas à la croissance d'abord, mais à un système social qui en entretient le besoin, en inventant sans cesse des biens rares par essence et réputés meilleurs que ceux de tout le monde. Ce fut le cas de l'automobile. La devise de la société actuelle pourrait être: Ce qui est bon pour tous ne vaut rien pour toi. Seule peut rompre avec la croissance une société fondée sur le principe inverse: Ce qui est bon pour tous est seul digne de toi. Seul mérite d'être produit ce qui ne privilégie ni n'abaisse personne. Seules les sociétés sans privilèges n'ont pas de pauvres.

A travers cette socialisation de la nature, c'est l'édification d'une société écologique ou écosociété qu'il faut viser. Une société où les hommes auront appris à consommer collectivement, une société où la nature et les outils seront au service de la collectivité, une société régulée selon le rythme de la nature, une société à technologie douce, une société décentralisée ayant réappris les valeurs de terroir, de la région, du quartier, une société démographiquement stable, une société où les valeurs immatérielles auront définitivement pris le pas sur les valeurs matérielles, et surtout une société fondée sur le respect de la personne humaine.

Bref, la société que nous devons bâtir, si nous voulons éviter la catastrophe, est une société basée sur l'équilibre, par opposition à la société actuelle, basée sur la croissance.

Je vous remercie.

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

M. Joron: M. Jurdant, je veux vous remercier pour votre mémoire et je serais tenté de vous faire les mêmes commentaires que je faisais, la semaine dernière, lors de la présentation du mémoire de la Société pour vaincre la pollution. J'avais dit à ces gens-là, comme je vous dis à vous, que je pense que, bien qu'incomplètement — évidemment, je comprends que, dans les limites d'une présentation comme ça, on ne peut pas faire le tour d'une aussi vaste question — vous situez correctement le débat. J'en suis venu, très rapidement à croire que le problème principal qui nous était posé devant cette commission parlementaire était exactement celui-là, celui de la définition de ce qu'on peut appeler, sans avoir l'air trop poétique, un nouveau type de société, parce que, de deux choses l'une: Ou bien on ne fait que projeter dans l'avenir le modèle existant, et là, on est lié à des taux de croissance, évidemment,

qu'on peut faire varier de 3,5%, à 3,2%, à 4,1%, enfin, on s'amuse avec ça. Mais, essentiellement, on ne fait que déplacer les années. On prévoit des pénuries pour telle année, et si on modifie un peu le taux de croissance, on le déplace un peu plus loin, on joue avec les formes alternatives de l'énergie, mais, finalement à long terme on n'a rien réglé.

Le problème central est justement de se demander si le type de société que nous connaissons depuis peu de temps, finalement, société que vous avez qualifiée d'énergivore — et c'est vrai — aujourd'hui. Nos préoccupations énergétiques nous conduisent à nous poser la question, sur ce plus vaste problème: Doit-on tenter de prévoir l'avenir énergétique du Québec uniquement selon les schèmes du passé, comme plusieurs mémoires nous l'ont suggéré, ou doit-on faire comme vous et d'autres, avant de faire ces choix qui vont engager l'avenir, scruter plus loin, essayer de décortiquer plus loin, comment pourrait être articulé ce modèle nouveau?

Si on fait cela, il est bien entendu qu'en définissant des besoins dans l'avenir, différents des besoins d'aujourd'hui, les quantités d'énergie ne sont plus du tout les mêmes, à ce moment.

Alors, je pense que le débat est bien posé sauf qu'il n'est pas facile, je vous l'avoue. Les gens qui se sont présentés devant nous et qui ont tenu votre langage, s'ils ont été très utiles pour essayer de nous faire prendre conscience du problème, d'autre part, j'avouerai, sans vouloir vous blesser, qu'ils ne nous aident pas beaucoup à le résoudre parce que le problème est quand même assez gros. Une telle mutation d'habitudes de vie, de développement économique, de façon d'aménager le territoire, de façon de vivre qui implique des changements de valeur, de comportements sociaux, etc., ne se fait pas en criant lapin parce que vous vous heurtez de front à des habitudes établies, à des coutumes, à des façons de faire.

Donc, on se demande par quel bout prendre le problème. Vous proposez, entre autres, une commission écologique. On pourrait dire une commission énergétique aussi comme on pourrait dire une commission économique, une commission sociale, une commission culturelle aussi parce que cela implique l'échelle des valeurs sur laquelle repose notre organisation sociale. Enfin, c'est une commission qui couvre tout, finalement. On pourrait peut-être appeler cela, je ne sais pas, la commission de l'avenir.

Je voudrais vous poser une question plus spécifique, parce que je relie cela aussi à une autre chose que vous avez dite. Vous dites que lorsqu'on fait de la planification économique, ce n'est pas véritablement de la planification qu'on fait jusqu'à maintenant puisqu'on ne remet pas ces questions fondamentales en cause. Alors, il n'y a jamais d'alternative, finalement.

Le choix est peut-être parfois de déplacer tel type d'usine d'une région à l'autre. Cela se limite à des différences, à des choix qui ne sont pas véritablement conséquents.

Le vrai choix serait la définition d'un nouveau modèle de fonctionnement. Je veux vous deman-

der les choses suivantes à cet égard: Qui va faire cela? D'où l'initiative devrait...? Où est le point de départ? Je souhaite qu'on arrive à avoir ce choix. Après cela on pourra choisir. Où sera le point de départ, dans cette démarche? Qui fera cela?

D'autre part, vous avez dit aussi, à un autre moment de votre présentation, qu'il était important d'amener les citoyens à participer à ces choix. Par quels mécanismes amènerons-nous les citoyens à participer à ce grand choix fondamental qu'on ne pourra repousser bien longtemps encore dans l'avenir? Par quels mécanismes de participation? Donc, ce serait une autre partie de ma question et finalement, j'aurais une toute dernière question. Je vous les livre en vrac.

Vous suggérez une diminution du taux de croissance — revenons au strict domaine énergétique — de la consommation globale de l'énergie. Pourriez-vous expliquer un peu cette diminution? De quel ordre la voyez-vous? Combien de temps pensez-vous qu'il faudrait mettre pour réaliser cette diminution, et ensuite, à long terme, quel serait le taux de croissance que vous qualifieriez de normal, compte tenu qu'on voit cela dans l'optique d'un modèle nouveau? J'allais même en ajouter une dernière.

D'accord, le PNB est un instrument de mesure de l'activité humaine, mais bien inadéquat. Cela fait sourire quand on parle du BNB, du bonheur national brut, mais cet instrument-là non plus, on ne l'a pas trop raffiné. On ne sait pas trop ce qu'on va mesurer exactement avec cela. Vous êtes-vous penchés sur l'effet d'une diminution de la croissance énergétique, non pas sur le bonheur national brut, mais sur le PNB tel qu'on le mesure aujourd'hui?

M. Jurdant: En fait, surtout vos trois premières questions sont intimement reliées. Donc, vous me demandez, surtout dans la troisième — je vais d'abord répondre à la troisième pour répondre aux deux premières — quel taux de croissance je qualifierais comme étant acceptable. Le taux de croissance que je pense souhaitable est inférieur à 1%.

M. Joron: Est-ce que vous le liez à l'augmentation de la population?

M. Jurdant: Non. Je suppose une population relativement stable.

M. Joron: A une population croissance zéro, vous voyez un taux de croissance en matière énergétique quelque part entre zéro et 1%.

M. Jurtant: Entre zéro et 1%.

M. Joron: D'accord. Dans combien de temps est-ce qu'on va arriver à cela?

M. Jurdant: Justement. Est-ce que c'est possible d'arriver, à l'aide des moyens qui ont été proposés jusqu'à maintenant, des moyens technologiques, à ce que technologiquement la technologie nous aide à résoudre, à diminuer cette croissance en dessous du seuil de 1%? Je ne le crois pas.

M. Joron: Il y a deux éléments. Il y a évidemment l'élimination du gaspillage, mais cela, une fois que c'est fait, ne revient plus par la suite.

M. Jurdant: Ce n'est pas cela qui va faire baisser le taux de croissance en dessous de 1%.

M. Joron: Non, c'est-à-dire que cela peut le faire à court terme, mais une fois que vous avez éliminé le gaspillage, le problème fondamental revient.

M. Jurdant: Oui, c'est cela.

M. Joron: Donc, pendant que vous éliminez le gaspillage et que, artificiellement, dans un sens, le taux de croissance peut baisser, il faut qu'en même temps vous introduisiez des changements fondamentaux dans la structure même de l'économie et de l'aménagement du territoire pour que le taux de croissance, une fois que le gaspillage est éliminé, ne retrouve pas une nouvelle flambée.

M. Jurdant: Oui, c'est exactement cela que je voulais dire. Pendant qu'on prend toutes les mesures qui vont diminuer le taux de croissance sous le 1%, pendant cette période relativement à court terme, dans les dix premières années, il faut procéder à un éveil collectif à des valeurs qui ne sont pas celles qu'on a l'habitude de voir aujourd'hui. Là vous avez demandé justement, dans votre première question: Qui va commencer et comment est-ce qu'on va faire? Je pense que l'outil principal qui se trouve dans les mains du public, dans les mains des citoyens, c'est son gouvernement ou ses gouvernements, si on parle du gouvernement municipal également. Ce sont ses gouvernements et c'est par les gouvernements qu'il va falloir agir. C'est pour cela que j'ai pensé, en première approximation, à une commission sur la qualité de la vie ou une commission écologique du Québec.

En fait, en ce moment, comment est-ce qu'on évalue le bien-fondé d'un programme, d'un projet, depuis une autoroute jusqu'à un réservoir? C'est via un mécanisme, via un conseil qui s'appelle le Conseil du trésor, d'après ce que je comprends. C'est le Conseil du trésor qui, à un moment donné, approuve, désapprouve ou recommande à nos gouvernements ce qu'il faut faire ou ce qu'il ne faut pas faire, mais sur une base purement économique et technologique. Il faudrait quasiment qu'il y ait une autre voie comme le Conseil du trésor, mais qui serait un conseil du patrimoine ou un conseil de l'écologie. On appellera cela comme on voudra, mais qui tiendra compte, quand il y a la proposition d'un projet, des autres valeurs de l'existence qui ne sont pas uniquement des valeurs matérielles. Alors, pour pouvoir faire accepter à l'Etat, du moins au gouvernement, l'idée d'un tel mécanisme, il faut que le gouvernement sente un désir de la population d'avoir un tel mécanisme. Ce désir-là n'existe pas. Les préoccupations de l'environnement, en ce moment au Québec, au Canada, en Amérique du Nord un peu partout dans le monde, à part quelques pays, sont

plutôt basses, parce que tout le monde court après des valeurs matérielles.

Ce qui va arriver? Je pense que le Québec, dans ce cas-là, pourrait innover, je ne vois pas pourquoi le Québec ne pourrait pas être un des premiers Etats à se définir une politique écologique. En ce moment, c'est le cas de la France. Aux élections municipales, il y a des candidats écologiques, il y a des programmes écologiques. J'ai l'impression qu'on va, tôt ou tard, avoir à en arriver là, mais j'ai peur que ce soit trop tard. Est-ce qu'il ne serait pas temps?

M. Joron: N'estimez-vous pas, d'autre part, que, vu que l'économie québécoise est très largement liée à l'ensemble nord-américain et que de nombreux centres de décision qui influent sur le développement économique au Québec et qui conditionnent l'aménagement du territoire sont des centres de décision extérieurs au Québec, il est très difficile, finalement, d'appliquer une politique écologique et son corollaire énergétique dans le sens de ce que vous décrivez là, si, en même temps, la collectivité québécoise ne dispose pas des instruments pour corriger sa structure industrielle, l'aménagement de son territoire, ainsi de suite, du fait de l'absence de contrôle sur ces centres de décisions?

Peut-on, en d'autres mots, dans le contexte actuel, implanter ce modèle nouveau au Québec, pendant que le reste de l'Amérique ne le ferait pas?

M. Jurdant: C'est vraiment la question fondamentale au niveau de l'indépendance. Attention, ici, je ne parle pas de l'indépendance telle qu'on...

M. Joron: Je ne veux pas le situer en termes politiques.

M. Jurdant: Non, je ne parle pas, justement, de la même sorte d'indépendance.

M. Joron: C'est ce que je voulais dire.

M. Jurdant: Je parle de l'indépendance de la personne.

M. Joron: Vous allez encore troubler le député de Mont-Royal. Alors, épargnez-le, s'il vous plaît.

M. Ciaccia: Je n'ai rien dit, M. le Président.

M. Jurdant: Je parle d'une indépendance par rapport à la matière, par rapport à l'argent, par rapport à un mode de vie. En ce moment, je ne fais pas de distinction entre les partis politiques, dans toutes ces choses-là. Il faut acquérir une indépendance réelle des citoyens et des collectivités face à un pouvoir qui est purement matériel, qui est indépendant de la politique.

Je pense qu'on pourrait y arriver. Ce que vous dites, ça se conçoit, mais ça dépend à qui on s'adresse. Si on s'adresse au peuple, au public, au grand public en général, je suis convaincu qu'on

pourrait plus facilement faire accepter l'idée d'une croissance réduite à condition qu'on accompagne cette croissance réduite d'une attaque, d'un combat très actif contre les disparités sociales.

M. Joron: Et d'une augmentation aussi de la satisfaction de besoins qui seront peut-être différents, mais de ce qu'on appelle...

M. Jurdant: Des valeurs immatérielles.

M. Joron: Oui.

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

M. Ciaccia: Merci, M. le Président. J'ai écouté avec intérêt vos remarques sur les changements que vous proposez aux structures de l'environnement, une planification plus spécifiquement, vous avez référé à la baie James, au projet de la baie James. Le ministre a aussi soulevé certaines questions sur le processus, sur les structures, comment allez-vous arriver... Je voudrais vous demander si les structures auxquelles je vais vous référer peuvent rencontrer les exigences ou les objectifs que vous avez soulevés dans votre mémoire et dans votre présentation.

Vous avez parlé d'une indépendance d'esprit. Peut-être que je pourrais vous référer à l'entente de la baie James ou du Nord-québécois où il y avait aussi un peuple qui se sentait très abattu, très contrôlé. D'après les déclarations de leurs chefs et les représentations de la population, ils ont trouvé dans les structures actuelles un moyen de faire prévaloir leur mode de vie, leurs préoccupations et les problèmes qu'ils considéraient importants. Ils l'ont fait dans la structure politique actuelle.

Vous parlez de protection de l'environnement, on parle de commission écologique. Je me demande si cet exemple pourrait être, d'après vous, apporté et appliqué à d'autres endroits. Nous avons, par exemple, un comité consultatif sur l'environnement de la baie James. Ce n'est pas un comité composé seulement de membres du gouvernement, c'est un comité du peuple. A la baie James, ce sont les autochtones, ce sont les Cris, mais, à un autre endroit, cela pourra être les résidents de cet endroit.

Il y a une participation de la population avec le gouvernement sur la question de l'environnement. Ce ne sont pas des décisions unilatérales du gouvernement qui seront prises, mais elles seront prises avec la participation du peuple.

En plus de ce comité, il y a des études d'impact qu'on doit prendre en considération et là, on en vient au principe que vous nous avez énoncé avant. Il n'est pas question de prendre seulement en considération l'environnement physique, parce que ce n'est pas assez. Il y a aussi l'environnement social. Cette étude d'impact va donner une description du milieu social, de la démographie, de la composition ethnique, des moeurs de ce peuple, pour voir l'effet d'un projet sur la vie sociale de

ces gens. Cela doit être fait par les développeurs. C'est le but d'en arriver à un modus vivendi entre le développeur dont nous avons besoin et la société qui sera affectée.

En plus, vous avez parlé de planification. Il y a aussi le Conseil régional de développement Kativik, au nord du 55° parallèle. C'est un conseil de développement qui va travailler avec l'OPDQ pour faire la planification du territoire. Encore, nous avons la participation des gens du territoire avec le gouvernement. Peut-être que cela pourra répondre à certaines questions que le ministre a soulevées et que vous avez soulevées.

Est-ce que c'est ce genre de structure, de démarche ou de philosophie que vous prévoyez ou préconisez dans votre mémoire? Et est-ce possible d'étendre ce principe de participation du public avec le gouvernement à d'autres endroits, de la même façon que nous l'avons fait pour l'entente de la baie James et du Nord québécois?

M. Jurdant: En ce qui concerne l'entente particulière de la baie James avec les autochtones, je ne suis pas particulièrement au courant, je n'ai pas été mêlé du tout à ce dossier. J'ai été mêlé au dossier écologique, mais pas en relation avec l'entente. Je pourrais difficilement me prononcer là-dessus.

Mais, en ce qui concerne d'autres mécanismes comme les conseils régionaux de développement, entre autres, l'OPDQ, également ce sont des organismes qui, sur papier, en théorie, sont les organismes vers lesquels il faudrait tendre. Mais, jusqu'à présent, je considère quand même que ces organismes sont des organismes qui sont sur papier, mais qui n'ont jamais été très efficaces.

Pourquoi n'ont-ils pas été efficaces? Je pense qu'ils ont surtout manqué de moyens. Jusqu'à présent, je pense que ce sont surtout des organismes sur papier. Je ne peux pas dire autre chose que cela. Il n'y a pas eu... Regardez le budget d'Environnement Québec, regardez le budget d'Environnement Canada, regardez le budget de ce qui se fait sur les questions environnementales au pays, cela n'est pas grand-chose, c'est vraiment minable.

M. Ciaccia: Je suis d'accord avec vous que ce qui s'est fait dans le passé n'est pas assez... Je voulais attirer votre attention sur les nouvelles structures. Quand je me réfère à l'OPDQ, c'est vrai que, peut-être, vous trouvez que cela a existé seulement sur papier. Ces nouvelles structures prévoient la participation du public avec le gouvernement. Ce n'est pas seulement la question de l'OPDQ, c'est la question d'un conseil régional de développement, non seulement du côté gouvernemental, mais du côté du public. Question d'environnement, non seulement décisions par le gouvernement, mais décisions en participation avec le public, en tenant compte des besoins de la société en général.

Vous avez soulevé la question du budget, par exemple. Sur la question des travaux "remédiateurs" d'environnement, il a été alloué une somme

de \$30 millions seulement pour la baie James. Je crois que ce sont de nouvelles façons d'aborder le problème. Je me demandais si vous pensiez que ces nouvelles façons pourraient aller à rencontre des problèmes que vous avez soulevés.

M. Jurdant: L'approche globale, l'approche théorique que vous avez soulevée, c'est une approche. Mais je ne vois pas tellement qu'on évolue vers cela. J'aimerais voir plus d'effets concrets. On a beau dire qu'à la baie James, il s'est dépensé \$4 millions ou \$5 millions sur la question de l'environnement, mais, par rapport à un budget de \$12 milliards, c'est presque rien.

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

M. Brochu: Je vous remercie, M. le Président. Ce que M. Jurdant soulève, cela rejoint les préoccupations d'un certain nombre de mémoires qui nous ont été présentés ici de façon intéressante, devant la commission. Pour faire suite un peu à la question que le ministre a posée, je serais tenté d'aller plus loin et plus directement peut-être là-dedans.

Vous faites appel, en fait, dans votre mémoire, à tout un type nouveau de société. Je pense qu'on peut se poser la question aussi: Où est-ce qu'on va commencer? A quelle place cela va démarrer, si c'est possible que cela se fasse? Vous faites appel, en fait, à la technologie douce, à un moment donné. C'est peut-être possible, mais, actuellement, il y a encore beaucoup de recherche à faire de ce côté. C'est un aspect.

Lorsque vous dites qu'on devrait aller du côté de certaines valeurs immatérielles au lieu de s'en tenir strictement à des valeurs purement matérielles, c'est quand même un changement de conception assez radical de tout l'ensemble de l'attitude d'une société.

De l'autre côté, vous parlez aussi de la philosophie qui sous-tend un peu toute la question de l'industrie, la production des biens. Je pense que les préoccupations que vous nous soulignez touchent vraiment à l'ensemble de notre société, à tout notre comportement social et aussi aux décisions gouvernementales en la matière, etc. Devant cela, lorsque le ministre dit: Où est-ce qu'on va commencer? Comment on va commencer? Je serais porté à vous poser la question suivante: Est-ce que vous croyez que c'est possible de le faire, étant donné qu'on s'attaque à un morceau aussi grand? Est-ce que c'est possible — je ne parle pas de souhaitable — de le faire? Est-ce que vous auriez également certains indices jusqu'ici qui vous permettent de croire que ce serait possible d'y arriver, soit des expériences qui ont été faites ailleurs où on a changé, par exemple, le comportement de groupes d'individus, où on a réussi à modifier leur comportement face aux biens de consommation, face à la façon de s'approvisionner en énergie, etc.? Est-ce que c'est possible d'y arriver à ce changement radical de la société que vous proposez? Deuxièmement, est-ce qu'il y a

des indices quelque part, ici ou ailleurs, qui peuvent nous permettre de croire ou d'espérer, selon la forme de pensée que vous émettez aujourd'hui?

M. Jurdant: Je crois fermement que c'est vraiment possible. La condition pour que cette possibilité se réalise, c'est d'utiliser les énergies qui existent au Québec. Je pense en particulier à un exemple, J'ai passé une fin de semaine avec 25 ou 30 animateurs, dans le cadre d'un cours sur l'environnement, un cours populaire dans le cadre de télé-Université, à l'Université du Québec. Quand on voit ces énergies humaines, ces 25 à 30 personnes, qui participaient certainement très profondément au genre d'idées que je viens de développer et les mêmes idées que la Société pour vaincre la pollution, toutes ces énergies se sentent très isolées, cela, je peux vous le garantir. Elles se sentent vraiment isolées et absolument non consultées face à ces problèmes.

Chaque fois qu'on fait face à un problème de développement au Québec, c'est automatique-ment vers des économistes, vers des ingénieurs, vers des solutions technologiques qu'on va et on évite les vrais problèmes, on les écarte, parce qu'on réalise que ce n'est pas cela qui est important pour le public. En face de \$1, une qualité, un élément qualitatif de la vie immatérielle ne fait pas le poids pour le moment. Il faut donner une chance soit à des organismes ou des citoyens ou des compétences de le faire. Comme organismes, comme indice, il y a des gens qui se retirent de la société, en ce moment. Il y en a tout le temps, il y en a tous les jours. On appelle cela des dropouts. Il y en a qui sont dropouts comme individus, il y en a qui sont dropouts par groupes. C'est évident que les gens qui pensent un peu les idées que j'ai pour le moment, parfois ils "toffent" pendant deux ans, trois ans, cinq ans, dix ans et, à un moment donné, ils se sauvent du système, ils se retranchent. Quand ils se retranchent dans la drogue, c'est une fuite. Il y en a d'autres qui se retranchent sur une terre, dans le fond d'une campagne et sont inutiles pour la société. Ce sont ces gens qu'il faudrait aller chercher et tenir compte de leurs avis, tenir compte de leurs réflexions pour faire évoluer la société.

M. Brochu: Autrement dit, ce qui vous préoccupe actuellement, c'est que, face au problème énergétique qu'on va affronter tôt ou tard et qu'on a devant nous, on soit porté à trouver des solutions dans les schèmes habituels de référence, c'est-à-dire un peu de la même façon qu'on a toujours fonctionné, à l'intérieur de ce qu'on connaît déjà, la voie la plus facile, ce qui nous amène, à un moment donné, soit vers le nucléaire, car cette chose-là, c'est ce qui vous préoccupe actuellement.

M. Jurdant: Oui, c'est ce qui me préoccupe. En fait, il y a des modèles, peut-être le modèle islandais; en Islande, il y a des idées à aller chercher, en Suède également. Je pense qu'ils vont bientôt atteindre le niveau de 1% dans le taux de

consommation d'énergie, du moins, ils le visent. Ils sont rendus à 2% ou 2,5% ou quelque chose comme cela.

M. Brochu: Lorsqu'on envisage la façon avec laquelle les décisions de ce type peuvent se prendre, à partir de schémas de référence plus connus, est-ce que cela ne veut pas dire aussi que c'est très difficile d'arriver à des changements majeurs par rapport à notre comportement en tant que consommateurs et aussi par rapport aux décisions gouvernementales en la matière, autrement dit la peur du nouveau?

M. Jurdant: Oui.

M. Brochu: Est-ce que cela ne veut pas dire que cela rend la chose très difficile d'arriver à ce type de société que vous décrivez?

M. Jurdant: C'est très difficile et cela doit être très difficile d'être dans des situations comme la vôtre, d'avoir à prendre des décisions face à une opinion publique qui n'est pas nécessairement motivée pour accepter des décisions qui relèvent de considérations qui vont passer inévitablement. Je suis sûr que c'est comme cela que c'est perçu, comme étant du rêve, de l'utopie. C'est cela qui est dur. C'est très difficile.

M. Brochu: Oui, c'est un fait. Les décisions ne demeurent pas faciles. Je l'ai, d'ailleurs, souligné au début de la commission. Je pense que de plus en plus les problèmes sont plus gros que les solutions qui se présentent. On s'en va vers certains culs-de-sac dans certains domaines. Maintenant, peut-être une autre question, M. le Président, si vous me permettez; j'aimerais avoir l'opinion d'un écologiste sur la situation en général. Si, par exemple, on devait continuer le modèle de société qu'on connaît actuellement, quelles sont, d'après vous, les conséquences prévisibles à l'intérieur de vos préoccupations? Quelles échéances vous verriez, si on devait continuer le modèle de société tel qu'on l'a actuellement?

M. Jurdant: La conséquence la plus prévisible, c'est d'abord la famine, avant tout une famine mondiale. Au train où cela va, s'il y avait la famine mondiale, René Dumont parcourt le monde sans arrêt pour le dire et le crier partout et il n'y a rien à faire. Cela ne change pas grand-chose. La famine mondiale est quelque chose d'insupportable. Cela va créer des ennuis profonds au niveau de l'humanité tout entière. Ici au Québec, nous ne serons pas exempts des problèmes qui vont se créer par cette famine mondiale. Ce n'est pas en envoyant quelques surplus dans les pays sous-développés qu'on va résoudre le problème. Nous allons avoir à pâtir de cette famine mondiale, même dans notre portefeuille.

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

M. Gagnon: M. le Président, les questions que

je voulais poser ont pas mal été posées par notre ministre, et ensuite par M. Brochu aussi. Je voudrais tout simplement ajouter un mot pour féliciter M. Jurdant d'avoir le courage de venir présenter un mémoire comme celui-là qui nous fait réellement réfléchir. En tout cas, personnellement, cela correspond à beaucoup de mes inquiétudes personnelles. On nous a posé la question à savoir par où on doit commencer pour essayer de changer le rythme actuel de notre société qui, certainement, s'en va vers l'autodestruction. Est-ce que cela ne serait pas actuellement en mettant beaucoup d'énergie, par exemple, dans le domaine de l'éducation, dans le domaine des conférences, sensibiliser le public? A ce moment, est-ce que vous verriez une obligation de la part du gouvernement d'y investir des sommes d'argent peut-être pour essayer de faire prendre conscience à la société qu'il va falloir un jour, assez rapproché, revenir à des moyens peut-être un peu plus humains et s'en aller, comme vous dites, vers la croissance zéro? Est-ce que ce n'est pas cela actuellement que vous cherchez surtout, ce moyen de faire prendre conscience à la société?

M. Jurdant: L'éducation est peut-être à plus long terme que... Mais l'éducation d'abord et avant tout, et aussi l'information. Dans le sens de l'information, je pense que la commission parlementaire ici en a encore été un bel exemple. Quand l'Hydro-Québec est là, la salle est remplie. Quand c'est un groupement comme SVP, cela se vide. L'information, même si elle n'est pas partielle, elle est partielle. Etant partielle, elle devient partielle. J'aurais peut-être une suggestion pratique, concrète à faire à ce sujet au niveau de l'information.

Par exemple, s'il y a un groupe, peut-être 500 ou 1000 citoyens, qui parvient à présenter une information, qu'il puisse avoir, par exemple, un certain temps d'antenne à la radio ou à la télévision, parce qu'ils sont 1000 membres ou 1200 membres. Je pense que ça existe au Danemark, je crois, et par fraction de membres. N'importe quel organisme, que ce soit un organisme qui veut une société matérialiste ou n'importe quel groupement de citoyens, pour autant qu'il ait un certain nombre de membres, a droit à un certain temps d'antenne. A ce moment-là, plus ils ont de temps d'antenne, plus ils ont l'occasion de faire valoir leurs idées. Si, par exemple, moi, je parviens à réunir 5000 personnes et que ça me donne cinq minutes d'antenne pour faire valoir les idées que j'ai développées ici, ça va peut-être me permettre, le mois suivant, d'avoir 10 000 membres, pour avoir dix minutes d'antenne, et donc, d'amorcer un processus de conscientisation qui va aller en augmentant. C'est une suggestion.

Le Président (M. Laplante): M. le ministre Bérubé, de Matane.

M. Bérubé: J'ai particulièrement aimé votre mémoire. Je pense qu'il rejoint également les préoccupations de groupements comme Sauvons Montréal, et je pense qu'il nous pose les réelles

questions auxquelles il faut répondre. Cela m'amène, en fait, à répondre à une question de M. Giasson.

Un groupe nous a parlé, à un moment donné, de l'utilisation des forêts comme source possible d'énergie, une énergie écologique renouvelable. Evidemment, on s'est posé la question, puisqu'un autre groupe a carrément rejeté, balayé ça du revers de la main — une société pétrolière, en particulier — là, on s'est posé la question à savoir si, effectivement, c'est valable ou non. Depuis deux jours, j'ai maintenant les chiffres sous les yeux. Effectivement, le potentiel peut s'avérer intéressant. Le potentiel global de l'exploitation forestière au Québec, ça représente à peu près, 1200 billions de BTU potentiels, sous forme calorifique ou sous forme d'alcool de bois ou autre. Même si on se contentait d'exploiter les rejets actuellement, on aurait un cinquième de cette valeur au point de vue quantité calorifique. On peut même se poser la question, parce que ce ne sont pas que les volumes qui sont importants, mais également, est-ce que c'est intéressant? Or, effectivement, depuis deux ans, il y a maintenant trois sociétés, au Québec, qui ont remplacé le chauffage, le séchage du bois, par des approvisionnements directement à partir des rejets, et on constate que les investissements sont payés en dedans de deux ans.

Or, si on regarde ça, on s'aperçoit donc que, même dans la situation économique actuelle, pour des usages précis, ça pourrait déjà être rentable. C'est donc assez intéressant, et je pense qu'on l'a laissé de côté. Si on voulait, évidemment, faire une exploitation rationnelle de nos rejets, il faudrait peut-être une augmentation des puits de pétrole. Je pense qu'il ne fait aucun doute. Mais, ce qui nous semble intéressant, finalement, dans la question de gens comme vous qui nous est posée aujourd'hui, c'est qu'on constate qu'il y a peut-être des solutions qu'on balaie du revers de la main sans vouloir vraiment s'y arrêter. Quand je constate qu'un cinquième de l'énergie, simplement, est rejeté sous forme de sciure, planure et autres, et écorce, ça représente toute l'énergie dans l'électronucléaire qu'on prétend développer au Québec pour 1995.

Moi, ces chiffres m'ont frappé. J'ai regardé ça. Je soumettrai ça, d'ailleurs, à M. Joron. Je pense qu'il y a là un potentiel dans la mesure où on peut démontrer que, déjà, avec les technologies actuelles, il y a une possibilité — d'ailleurs, c'est rentable dans des cas précis — qu'une exploitation rationnelle de la forêt pourrait abaisser les coûts. Moi, je pense que si on additionne tout ça, il y a au moins une question qui mérite d'être posée. Je pense qu'on a peut-être trop facilement balayé les questions du type de celles que vous apportez.

M. Jurdant: Oui, il faudrait, cependant, mentionner... Là, il y a certainement une source énergétique fantastique dans les forêts, et, comme ingénieur forestier, ça me touche particulièrement de près. Cependant, il faut reconnaître que la ressource forêt, en tant que ressource de matières ligneuses, en ce moment, c'est une autre ressource

renouvelable qui est vraiment mal ou pas aménagée du tout. Elle n'est certainement pas aménagée à plus de 50% de son potentiel.

Le Président (M. Laplante): M. le député d'Anjou.

M. Johnson: Oui, j'aimerais...

Le Président (M. Laplante): Dernière intervention.

M. Johnson: ...d'abord vous remercier, M. Jurdant, de la qualité du mémoire que vous avez présenté et qui représente, je crois, non seulement une expérience vécue comme celle que vous nous avez décrite avec une certaine poésie, d'ailleurs, de la baie James, mais également un effort, je pense, de synthèse assez remarquable.

Je vois plutôt des problèmes, un peu comme M. Joron le soulignait tout à l'heure, qui sont posés que des solutions qui sont amorcées. A ce niveau-là, je pense essentiellement à la notion de valeur que vous avez soulignée, la conséquence structurelle, à vos yeux, d'une préoccupation ou d'une prise de conscience des problèmes des valeurs à savoir, la création parallèle, par exemple, au Conseil du trésor, d'un conseil de l'écologie, enfin, je caricature un peu, je simplifie, et je vois évidemment ce problème qui m'apparaît fondamental et de base, qui est la capacité pour le Québec de commencer des changements en profondeur et de sabrer littéralement dans l'ensemble du système économique nord-américain, peut-être carrément à contre-courant du reste de l'Amérique.

A mon avis, cela peut poser des difficultés sérieuses. Je voulais vous soumettre ces réflexions. Toutefois, à mes yeux, au sujet d'une attitude comme la vôtre et celle que défendent d'autres groupes, comme le groupe pour nous sauver de la pollution, il ne faut quand même pas avoir trop d'espoirs quant à la façon dont, au niveau structurel, cela peut se traduire, mais avoir un espoir qu'au niveau de l'ensemble des structures existantes il y aura cette préoccupation et cette sensibilisation des individus qui prennent les décisions. Dans le processus des décisions, je pense qu'il faut d'abord et avant tout faire confiance à la capacité des hommes qui prennent ces décisions d'être sensibles à ce point de vue.

Je pense que c'est déjà un pas énorme dans une société comme la nôtre que les hommes en place... Je ne parle pas seulement du nouveau gouvernement, évidemment. Je pense également à certains membres de l'Opposition qui ont déjà travaillé à certaines de ces choses et je pense à l'ensemble du personnel-cadre dans les sociétés d'Etat. Selon les mémoires qu'on a eus, d'ailleurs, jusqu'à maintenant, de ces gens, ils m'apparaissent préoccupés par cette dimension, peut-être exception faite, à votre point de vue, de l'attitude de l'Hydro-Québec concernant le nucléaire; je veux bien accepter cette réserve.

M. Jurdant: En ce qui concerne les valeurs

dont vous parliez, encore une fois, je demande qu'on utilise au maximum les ressources qui existent au Québec. Elles sont, malheureusement, éparpillées dans des organismes ou dans des personnes qui ne se connaissent même pas entre elles et qui n'ont pas l'occasion de pouvoir travailler ensemble.

Le Président (M. Laplante): Les membres de la commission vous remercient du travail que vous leur avez apporté. Merci

Le groupe APA.

Vous avez environ 45 minutes, messieurs, pour exposer votre mémoire et pour la période des questions. Si vous voulez identifier le monsieur qui est avec vous, s'il vous plaît.

Association pour la protection des automobilistes

M. Edmonston (Philippe): Merci, M. le Président. M. le ministre, messieurs les membres de l'Assemblée nationale, ici à ma droite, M. Jean Mercier qui travaille avec nous à l'APA comme chercheur. Je m'appelle Philippe Edmonston. Je suis toujours président de l'APA. La démission que j'ai donnée a été refusée ce matin par le conseil d'administration. Alors, je ne parlerai pas de politique, mais de questions d'énergie aujourd'hui.

Avant de commencer le mémoire de l'APA, je veux bien attirer votre attention sur le fait qu'il est très difficile pour les groupes populaires, les groupes de protection du consommateur, par exemple, de présenter des mémoires ici. Nous avons déjà envoyé une lettre au président de l'Assemblée nationale, Me Clément Richard, sur la question de 100 copies d'un texte.

Nous avons préparé un texte de seulement trois pages. Nous avons beaucoup de choses à dire, mais, malheureusement, avec un texte de 45 pages ou de 50 pages, cela coûte très cher de faire des photocopies.

À l'avenir, nous espérons qu'avec la réforme parlementaire on va rendre le Parlement et surtout les commissions parlementaires beaucoup plus accessibles aux groupes populaires en faisant des réformes comme sur cette question de 100 copies de mémoire. C'est très difficile à faire.

C'est pour cette raison que nous avons préparé un mémoire de trois pages seulement avec une annexe d'approximativement vingt pages que je vais vous présenter aujourd'hui.

L'annexe parle surtout des fils électriques en aluminium comme d'une chose qui gaspille de l'énergie et qui est aussi très dangereuse dans la maison et dans les maisons mobiles.

Pour terminer notre préambule sur la commission parlementaire, je voudrais vous proposer quelques petites idées. Premièrement, qu'on ne demande pas 100 copies du mémoire à un groupe populaire, parce que c'est tellement cher. Vous auriez peut-être le pouvoir d'un subpoena pour aider les groupes populaires et vous-mêmes à trouver des informations de la coopération des

industries, parce que souvent les commissions parlementaires sont seulement de bonnes relations publiques pour de grosses compagnies ou des agences gouvernementales.

Une dernière chose. Si vous pouviez penser à vous déplacer de temps en temps; vous rendre à Montréal, Chicoutimi, ailleurs pour écouter les gens là-bas qui ne sont pas attachés aux gros organismes ou associations qui ont l'argent pour payer un représentant pour venir ici à Québec.

Donc, le fond de notre mémoire c'est, en première partie, ce que nous croyons que nous pouvons faire dans le domaine de l'automobile; deuxièmement, c'est l'électricité; troisièmement, c'est le fil électrique en aluminium, et une conclusion.

Le ministre Joron a déjà posé la question à plusieurs groupes, à savoir quels mécanismes il faut pour avoir la participation du public pour arrêter le gaspillage énergétique ou le gaspillage d'énergie. Nous trouvons qu'il y a peut-être trois moyens. Il y a un moyen volontaire où le gouvernement peut facilement, croyons-nous inciter le grand public à réduire volontairement la consommation d'énergie. Mais il ne s'agit pas seulement d'inciter le public, il faut trouver un moyen pour encourager volontairement les énergivores, si je peux dire, de l'industrie. Je trouve qu'aujourd'hui, étant donné la façon dont le tarif de l'électricité est fait, cela coûte souvent moins cher si vous en utilisez plus. Les gens qui en utilisent très peu, cela leur coûte plus cher. C'est comme si quelqu'un conduisait une Cadillac et quelqu'un conduisait une Volkswagen et que cela coûterait plus cher de conduire une Volkswagen qu'une Cadillac. Avec la consommation d'énergie aujourd'hui, l'électricité et tout cela, je crois que les gens défavorisés, les gens qui sont maltraités, ce sont les gens qui n'ont pas beaucoup d'argent, qui n'utilisent pas beaucoup d'électricité. J'ai certaines suggestions là-dessus.

Mais pour commencer avec l'automobile, nous avons pensé à certains mécanismes coercitifs pour obliger les automobilistes à épargner de l'énergie. Nous sommes une association pour la protection des automobilistes, mais notre mandat c'est la protection du public en général. Nous trouvons que l'automobile gaspille, comme plusieurs gens l'ont dit, pas mal d'énergie, de l'essence, de l'acier, toutes sortes de choses qui prennent de l'énergie pour les fabriquer ou l'énergie elle-même avec l'essence.

Pour les automobiles, nous devons, premièrement, imposer par la loi une taxe sur les véhicules automobiles neufs, selon le poids et aussi la consommation d'essence. Je ne parle pas d'une loi draconienne, mais je pense que le public acceptera cela, si on peut légiférer dans ce sens pour les automobiles neuves, pas pour les automobiles usagées. Il ne faut pas faire ça rétroactif, mais à l'avenir, pour les automobiles neuves, je crois qu'avec cette taxe, on va obliger l'industrie automobile à nous fabriquer des voitures qui gaspillent moins d'essence. Quand je vois les voitures d'aujourd'hui qui font seulement 8 ou 9 milles au gallon, je trouve ça assez ridicule si on parle de gaspillage d'énergie. Alors, comment obliger les

compagnies d'automobiles à fabriquer des voitures qui font 50 milles au gallon? On a certains moyens, mais aussi longtemps que le consommateur ne criera pas, n'est pas choqué... faire une prise de conscience et acheter une voiture plus petite, on va toujours avoir le problème de l'énergie, avec les questions d'essence surtout.

Comme deuxième suggestion, il y a dans plusieurs provinces, le droit pour les automobilistes de tourner à droite sur un feu rouge après avoir fait un arrêt. Je trouve ça très logique, je ne suis pas de l'avis de plusieurs que nos automobilistes sont des tuteurs qui vont utiliser ce moyen pour faire la chasse aux piétons. Je trouve qu'ils sont un peu plus matures que ça, j'espère; parce que je crois que c'est une bonne idée ailleurs, dans plusieurs Etats américains et dans plusieurs provinces canadiennes. Même, une chose assez drôle, c'est que même les gens qui se rendent en Floride, plusieurs Québécois chaque année, si on parle de la onzième province, c'est ça... Il me semble qu'en Floride, les Québécois sont bien habitués à tourner à droite sur un feu rouge, après avoir fait un arrêt.

Question de vitesse, vous avez déjà eu la remarque d'une autre association d'automobilistes, d'obliger les policiers à surveiller vraiment la vitesse et appliquer le Code de la route. Je trouve que c'est très important et je crois que ces jours-ci, souvent pour la vitesse sur la grand-route, les policiers aussi sont coupables en ce sens que ce n'est pas seulement le bureau d'assurance du Canada qui a déjà parlé de ça, mais plusieurs groupes ont déjà dit que nos habitudes routières sont surveillées par les forces routières, ça laisse beaucoup à désirer.

Je trouve aussi que pour la question des automobiles qui ont le droit d'entrée dans des villes déjà congestionnées, je crois que nous devons limiter les droits des gens de prendre leur voiture et s'en aller seul dans une grosse voiture, Impala, Cadillac, Oldsmobile, aller à Montréal, comme on dit, chercher un paquet de cigarettes ou aller rencontrer des amis. Je trouve que nous devons, d'une façon coercitive, rendre ça très cher, pour aller dans les villes congestionnées déjà, tout seul dans une automobile.

Il y a des Etats américains qui ont réussi avec cette idée, surtout parce qu'ils ont déjà trouvé ça pas mal congestionné, je parle de la Californie, par exemple, qui a un problème très sévère avec la pollution, ils ont décidé que les gens qui veulent entrer dans certaines villes de la Californie, dans une voiture seule, ça coûtera \$0.50 ou \$1.00, mais si vous avez trois ou quatre individus dans la voiture, ça ne coûtera rien.

Je crois que nous devons penser à ça, surtout dans des villes comme Montréal, nous pouvons facilement exiger un tarif aux gens qui vont y entrer, selon le nombre de passagers dans le véhicule. Il ne faut pas oublier le fait que conduire une automobile, aujourd'hui, ce n'est pas vraiment un droit, c'est un privilège. Avec tous les problèmes que causent les automobiles, c'est une nécessité de conduire une automobile, mais c'est quand

même un privilège. Quand le droit des automobilistes est contraire au droit de la société, de la collectivité, il faut adopter certaines mesures coercitives.

L'argent qu'on aura ramassé avec un tel régime, on peut le canaliser dans la promotion du transport en commun, pour mieux desservir la collectivité québécoise.

La deuxième partie du mémoire concerne l'électricité. Je trouve que, pour les gens qui utilisent l'électricité, on n'a pas besoin de sensibiliser les consommateurs aux problèmes d'énergie, au gaspillage d'électricité. Ils sont déjà sensibilisés, ils sont même sursensibilisés dans le sens que cela coûte très cher, de plus en plus cher.

Il faut regarder votre facture d'huile à chauffage, de même que le montant d'argent que cela coûte pour l'électricité dans la maison. Je trouve que les gens ordinaires sont très sensibilisés déjà. Mais le problème n'est pas de sensibiliser les consommateurs là-dessus, c'est de regagner la confiance des consommateurs. Je crois que, comme gouvernement... Les industries, les corporations ont tous deux perdu la confiance des consommateurs.

C'est tellement difficile de croire que vous voulez vraiment vous pencher sur la question du gaspillage d'énergie quand il faut tellement chaud ici que nous sommes en train de crever. C'est vraiment difficile à croire que les compagnies veulent vraiment contrôler ce gaspillage, arrêter ce gaspillage d'énergie quand on voit les lumières ouvertes la nuit dans les grands bâtiments, quand on parle des affiches publicitaires et tout cela.

Vous avez vraiment perdu la confiance du public. Vous pouvez en parler ce soir, demain soir et quand vous voudrez. Mais peut-être qu'on a moins besoin de "parlage" et de "placotage" et plus besoin d'action.

Je crois que, pour parler de notre mémoire sur l'électricité, nous croyons qu'il y a certaines choses que nous pouvons faire. Premièrement, pour les gens qui utilisent très peu d'énergie dans les maisons résidentielles, les gens qui utilisent l'énergie normale, on doit avoir un tarif très bas.

Mais, pour les grosses industries qui utilisent beaucoup d'énergie, on ne doit pas rendre cela moins coûteux pour chaque unité d'électricité qu'elles utilisent. Je trouve que cela encourage le gaspillage de l'énergie, le gaspillage de l'électricité. Les consommateurs qui utilisent l'énergie en dehors des heures de pointe, de huit à dix heures, par exemple, pour faire la vaisselle ou autres choses, je trouve que ces gens-là doivent avoir une réduction de tarif. Les gens qui utilisent très peu d'électricité, comme je l'ai dit, doivent avoir une réduction de tarif, à chaque unité, sur les unités d'électricité qui sont utilisées.

Pour terminer, j'aimerais parler de la question — ce que je trouve très important, en électricité — des fils électriques en aluminium. Selon les ingénieurs ontariens et plusieurs compagnies qui sont des experts et qui fabriquent les fils électriques en aluminium pour les maisons, il semble que premièrement, c'est une façon de vraiment

gaspiller l'énergie, et, deuxièmement, c'est dangereux; cela provoque des incendies. Sans vous faire trop peur là-dessus, je peux vous dire qu'il y a une poursuite collective qui a déjà été intentée en Ontario, à Toronto, pour être exact, vendredi dernier. Un groupe de propriétaires de condominiums, avec l'aide l'APA, a intenté une poursuite de \$2 millions. Ils ont fait une recherche et ont trouvé finalement que les fils électriques en aluminium gaspillaient l'électricité et étaient aussi dangereux, parce qu'ils pouvaient provoquer des incendies et qu'ils ont déjà causé des incendies aux Etats-Unis 400 fois. C'était rapporté dans le Consumer Product Safety Commission.

Je sais que cela vous surprend un peu qu'on parle d'aluminium. Je ne vous propose pas la nationalisation de l'Alcan, loin de cela, mais je vous propose de regarder cela très bien, parce que je trouve qu'il y a suffisamment d'informations pour vous convaincre que l'utilisation des fils électriques en aluminium dans les maisons et dans les maisons mobiles ici, au Québec, est dangereuse. C'est récent cela, depuis 1965 jusqu'à aujourd'hui, parce que le prix du cuivre était plus cher que l'aluminium, mais, aujourd'hui, ils sont presque au même prix. Je trouve que vous devriez vraiment réfléchir sur cette question, parce que je crois que c'est une question qui va vous revenir si vous ne faites pas quelque chose maintenant. Qu'est-ce que je m'attends que vous fassiez?

J'aimerais bien que, comme ministre délégué à l'énergie, vous fassiez une recherche avec l'Hydro-Québec et le service des incendies de plusieurs municipalités et aussi avec la ville de Kirkland qui vient de déclarer un moratoire pour bannir, à l'avenir, la construction de maisons avec des fils électriques en aluminium. Il y a trois municipalités ontariennes qui ont banni cela aussi.

Pour vous aider, j'ai eu un rapport confidentiel du gouvernement fédéral. C'est un membre du gouvernement fédéral qui l'a envoyé à trois ministères, un député libéral, de l'Ontario, M. Cafik. Il a fait une recherche là-dessus, avec notre association et une association avec laquelle nous travaillons en Ontario. C'est ça l'annexe que nous n'avons pas pu produire avec notre mémoire, parce que cela aurait pu nous coûter trop cher. J'aimerais bien vous laisser cela et vous demander la permission de la mettre dans le journal des Débats. Elle a environ seize pages, en français et en anglais. Nous l'avons traduite nous-mêmes. Elle peut vous renseigner sur cette question de gaspillage d'énergie avec ces fils électriques en aluminium.

Cette recherche a été faite il y a sept ou huit mois. Elle a été adressée à l'honorable M. Danson, ministre des Affaires urbaines, à M. Bryce Mackasey, ancien ministre de la Consommation et des Corporations, et à l'honorable Alastair Gillespie, ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Malgré le fait que ce mémoire leur a été présenté, jusqu'à présent, on n'a rien fait là-dessus. Même, on a eu des contradictions épouvantables avec les déclarations du ministre fédéral de la

Consommation, M. Abbott, qui vient de déclarer qu'il n'a jamais entendu parler de ce problème que le consommateur considère assez important. Alors, pour l'électricité, quand on parle de fils électriques en aluminium, nous aimerions qu'un comité soit formé pour étudier les dangers pour la sécurité des habitants des maisons mobiles et des résidences, et qu'on décrète un moratoire sur l'utilisation de ce type de fils dans la construction de maisons jusqu'au résultat de l'étude. Et si on trouve que les consommateurs ontariens, les consommateurs américains et les consommateurs québécois ont raison — et je crois que vous allez trouver que nous avons raison — j'espère qu'on va mettre en place un mécanisme pour compenser les propriétaires de maisons qui vont être obligés de changer ce système d'électricité qui utilise les fils en aluminium.

Je sais que ce n'est pas une chose dont vous avez entendu parler très souvent. Je sais que vous êtes surpris un peu là-dessus, mais je peux vous dire que déjà, selon plusieurs lettres confidentielles, les gens de l'industrie de l'aluminium savent qu'à l'avenir ils vont avoir de gros problèmes avec cette question.

Le Président (M. Laplante): Est-ce que vous en avez encore long à dire sur votre mémoire? Actuellement, vous donnez la réponse à la question. Je me demande ce qu'il va rester de temps aux membres de la commission pour vous poser des questions. Il vous reste à peu près dix minutes de temps.

M. Edmonston: Je ne savais pas qu'on e'tait chronométré.

Le Président (M. Laplante): 45 minutes à tous les groupes.

M. Edmonston: C'est pour tout le monde?

Le Président (M. Laplante): A peu près.

M. Edmonston: A peu près, bon.

Le Président (M. Laplante): Environ.

M. Edmonston: D'accord. Je reste disponible pour environ dix minutes, peut-être une heure.

Le Président (M. Laplante): Merci. Il y a une petite remarque que vous avez faite sur la difficulté des groupes de se faire représenter ici à cette commission. J'aurais aimé que vous regardiez les listes des gens qui sont passés ici devant cette commission. Vous vous seriez aperçu que 30% au moins des groupes sont des groupes populaires. Dans un domaine aussi important que l'énergie, il fallait aussi entendre ceux qui fabriquaient, qui employaient l'énergie. C'est seulement une petite mise au point que je désirais faire avant de donner la parole au député d'Anjou.

M. Johnson: D'abord, je voudrais excuser le

ministre de son absence. Il m'a demandé de vous rappeler que c'est avec beaucoup d'intérêt qu'il a lu votre mémoire et qu'il était heureux que votre groupe puisse témoigner. Malheureusement, un imprévu à la dernière minute, qui est survenu vers 3 h 30, a fait qu'il a dû s'absenter il y a environ un quart d'heure pour assister à une réunion extrêmement importante.

Deuxièmement, vous faites état, toujours sur une préliminaire, de ce problème de diffusion des mémoires. Nous allons en prendre note. Effectivement, un autre groupe s'est déjà plaint de la difficulté que représente la confection de 100 exemplaires de chacun des mémoires. Cela limite, évidemment, certains groupes quant à l'importance ou la taille du mémoire qu'ils veulent soumettre. D'autre part, je peux vous dire que vous êtes invités, évidemment, à déposer tout document que vous jugez pertinent, même s'il n'est pas produit dans les 100 exemplaires nécessaires. Le document que vous évoquez sur la question de l'aluminium, je crois que cette commission peut le recevoir.

Quant aux tournées, d'abord, je voudrais abonder dans le sens du président de cette commission qui a évoqué le fait que tout près de 30% des groupes qui ont présenté des mémoires ici sont des groupes privés d'associations de consommateurs, groupes de citoyens, etc.

Je suis évidemment sensible, et je suis sûr que cette commission est sensible à la difficulté que cela représente pour des groupes qui n'ont pas des dizaines de techniciens avec des salaires considérables et des moyens considérables pour produire des documents. Nous sommes sensibles à cela. Qu'il soit question d'une commission rogatoire, éventuellement, n'est évidemment pas écarté, mais, compte tenu du fait que l'entresession est quand même relativement limitée, que le gouvernement doit, d'ici quelque temps, déposer les bases de cette politique énergétique, entreprendre une tournée devenait extrêmement difficile. Je dois vous dire qu'au niveau de l'état d'esprit, je pense, qui a animé le ministre dans la formation de cette commission, bien au contraire, nous ne voulions pas fermer la porte à des groupes comme le vôtre, d'autant plus que le ministre est extrêmement sensible aux types de perspectives que vous évoquez.

J'aurais une série de remarques et de questions que je vous donnerai comme ça, en vrac, quitte à ce que vous y répondiez l'une après l'autre.

D'abord, en ce qui concerne la consommation d'essence par les véhicules, vous nous mettez bien en garde contre les statistiques des fabricants. Je pense que votre suggestion ne manque pas d'intérêt, d'analyser finalement des flottes d'automobiles à l'intérieur d'une institution aussi importante que l'ensemble des services automobiles du gouvernement. Je pense qu'on peut en prendre note également.

J'aurais une question spécifique là-dessus: Dans quelle mesure est-ce que la production de véhicules à basse consommation d'énergie n'est

pas contradictoire avec la législation en matière de fabrication de dispositifs antipollution? C'est-à-dire, est-ce un préjugé populaire ou est-ce sur une base scientifique? On affirme que les mécanismes antipollution amènent une surconsommation d'essence. Oui?

M. Edmonston: Les dispositifs antipollution, sans doute, qui sont sur les automobiles depuis 1966 surtout, sont vraiment un problème dans le sens qu'ils augmentent la consommation d'essence. Un document confidentiel, que je n'ai pas pu obtenir du fédéral, Énergie, Mines et Ressources, démontre même que l'essence sans plomb, qui coûte énormément cher, augmente la consommation d'essence presque de 25%. Depuis 1975, nous avons eu tellement de plaintes des consommateurs qui sont vraiment, comme on dit, en "maudit", à cause de l'antipollution, que nous avons demandé à plusieurs ministères de faire quelque chose là-dessus. Il semble que l'industrie automobile veut avoir une certaine vengeance sur la collectivité, parce qu'elle fut obligée de poser des dispositifs antipollution sur les véhicules. Nous avons trouvé, par exemple, que les compagnies comme Honda, qui ont repensé le moteur des véhicules, n'ont pas besoin de ce système traditionnel d'antipollution. Nous avons vu ça, et ça va très bien.

Nous avons vu, aussi, que Chrysler avec un moteur totalement repensé, le gros moteur de Chrysler, le 400cc, n'a pas besoin de convertisseur catalytique. C'est un système antipollution un dispositif antipollution qui est attaché au tuyau d'échappement et qui a déjà provoqué deux morts. Ainsi, un individu a été calciné dans sa voiture parce que sa voiture a pris feu. Tout dernièrement, aux États-Unis, on a trouvé que de tous les systèmes antipollution depuis 1971 — suite à une vérification de l'efficacité sur les automobiles — que seulement 10% de ces voitures qui ont été utilisées répondent après un an, aux normes américaines contre la pollution.

Donc, on est face à des systèmes antipollution sur les véhicules automobiles qui sont d'une qualité très douteuse et ce système antipollution sur les automobiles peut être dangereux pour la vie des individus. Troisièmement, ces systèmes antipollution, ces dispositifs antipollution sur les automobiles coûtent énormément cher à acheter, à entretenir, et à remplacer, parce qu'on est obligé d'utiliser l'essence sans plomb.

Alors, quelle est la solution? C'est de repenser la situation comme Honda et Chrysler l'ont fait et non pas ajouter toutes sortes de pièces de plomberie, de tuyaux, toutes sortes d'affaires là-dessus. Ce n'est pas nécessaire. Il y a une chose assez intéressante, à notre égard, c'est que le gouvernement canadien n'oblige pas les fabricants d'automobiles à appliquer ce système, par exemple, les convertisseurs catalytiques, sur la presque totalité des voitures vendues au Canada.

Notre loi fédérale n'oblige pas le fabricant à les utiliser. Il peut recourir aux anciens systèmes qui étaient au moins un peu moins dangereux,

mais, parce que le fabricant américain et ceux qui fabriquent des véhicules à Windsor, Ontario, opèrent surtout ici, au Canada, ils trouvent cela moins difficile de nous vendre cela avec les convertisseurs catalytiques américains. Ils nous vendent cela équipé avec ce convertisseur catalytique; mais, si vous voulez, vous pouvez exiger de votre concessionnaire qu'il vous commande une voiture sans ce système antipollution, avec l'ancien système qui était, nous croyons, presque aussi efficace.

Pour répondre à votre question, oui, les consommateurs sont mécontents de ce système antipollution, mais ce n'est pas parce qu'ils ne veulent pas contribuer à l'assainissement de l'environnement, c'est parce qu'ils sont des otages dans cette querelle entre le gouvernement et l'industrie automobile. Je trouve votre exemple de l'automobile très bon dans ce sens et il y a aussi le consommateur dans la question de l'électricité. Il n'est plus question de l'énergie, mais le consommateur n'a plus confiance qu'un gouvernement ait vraiment l'intention de faire quelque chose d'assez radical pour changer le système; et il est certainement moins convaincu que l'industrie de l'énergie ait la conscience requise pour bien servir le public.

Je peux ajouter une chose. Ce matin, on pouvait lire dans le journal *The Gazette* que le Congrès américain qui a maintenant le pouvoir d'émettre des subpoenas a trouvé, après une étude, que la compagnie Texaco a intentionnellement refusé, cet hiver, d'envoyer du gaz — je ne parle pas d'essence, mais je parle de gaz naturel — aux consommateurs américains qui en ont vraiment eu besoin. Ils ont été obligés de nous demander du gaz ici, au Canada, et Texaco a décidé de ne pas en envoyer aux Américains, parce qu'elle a voulu attendre que le prix soit assez haut pour augmenter ses profits. Un tel pouvoir, c'est incroyable.

M. Johnson: Au sujet du virage à droite et de l'application des normes de diminution de vitesse sur les autoroutes, entre autres sur les autoroutes, je pense que ce sont là deux exemples de changements qui, sans avoir des chiffres et des moyens de quantification bien précis, permettraient une diminution, même si elle n'est pas très sensible de la consommation d'essence, et sans changement bien radical. L'application du code de la route et le virage à droite ne m'apparaissent pas être de la nature d'une révolution sociale. Quant aux droits d'entrée sur l'île de Montréal, je vais vous poser la question. D'abord, est-ce qu'à votre connaissance il existe de tels droits en Amérique du Nord, dans certains Etats? Je crois que cela existe dans la ville de Singapour ou peut-être à Hong-Kong, je ne m'en souviens plus, quelque part en Asie. Est-ce qu'en Amérique du Nord, à votre connaissance, ou en Europe, il existe de tels droits d'entrée dans des villes?

M. Edmonston: Je sais que c'est appliqué en Californie. Je ne peux pas comparer la loi améri-

caine avec la loi canadienne. Peut-être que M. Ciaccia connaît cela mieux que moi. Je ne veux pas parler de la question... Je pensais seulement que c'était une question de droit fédéral, provincial et municipal. Vous êtes un expert là-dessus. Je ne sais pas. Sans avoir toute une batterie d'avocats et d'experts en droit, je trouve que, si on doit approcher cette question d'une façon très pragmatique, il faut demander: Est-ce que cela s'est fait ailleurs? Oui. Comment ont-ils implanté une telle chose? Comment ont-ils fait cela? Je préfère cela à la théorie. Dans les suggestions que je vous ai proposées aujourd'hui, il n'y a aucune théorie là-dedans. Toutes ces choses sont déjà faites ailleurs. Les modalités pour les implanter, je ne les connais pas, mais je crois qu'il doit exister un moyen ou un autre pour le faire.

M. Johnson: Je suis assuré qu'il y a des moyens, mais je me demandais si, à votre connaissance, en Amérique du Nord, cela existait. Vous dites en Californie.

M. Edmonston: En Californie, oui.

M. Johnson: En ce qui a trait à l'électricité, je vous trouve peut-être un peu sévère à l'égard des institutions publiques en disant qu'elles perdent leur crédibilité quand on voit d'immenses édifices publics avec les lampes allumées toute la nuit. Je vous ferai remarquer que ce n'est plus le cas. Je me souviens que, dans les années soixante, les gens de l'Hydro-Québec se faisaient... Enfin, je parle d'employés de l'Hydro-Québec qui se faisaient une joie de dire que l'édifice de l'Hydro-Québec, sur le boulevard Dorchester, était allumé 24 heures par jour et que cela faisait suer plusieurs Américains qui passaient. Je pense que ce n'est plus le cas. Je pense que maintenant, de plus en plus, on veut faire en sorte que le public comprenne que, contrairement à ce qu'on disait dans les années cinquante et soixante, il n'en coûte pas plus cher d'éteindre et de rallumer par la suite, au moment de l'utilisation, les systèmes électriques à l'aide d'un commutateur simple.

Il est vrai qu'à une certaine époque l'effet au niveau de la jonction des circuits faisait qu'éteindre et rallumer des édifices énormes, à l'époque où l'énergie coûtait très peu, finalement, c'était une opération tout aussi coûteuse. Je pense que ce n'est plus le cas aujourd'hui et je pense que, comme gouvernement et comme Etat, au Québec, on en est conscient.

En ce qui a trait aux fils électriques d'aluminium, sans entrer dans toute la plomberie, ce que vous évoquez, je vous demanderais peut-être de déposer le document dont vous faisiez état... il est reçu? Bon.

Deuxièmement, vous parlez d'un gaspillage d'énergie à cause de fils, j'aimerais que vous expliquiez peut-être rapidement ce point et, d'autre part, nous dire ce que représente ce fameux fil d'aluminium, les dangers d'incendie, évidemment, vous les avez évoqués, en tenant pour acquis que tout cela est absolument exact, il est bien évident

qu'il faudrait regarder ça de près et rapidement. J'aimerais que vous évoquiez, en termes de quantité, ce que ça représente, la production de ce filage à base d'aluminium. Est-ce que ça représente 10%, 5% ou 100% de ce qui est produit, depuis entre autres, la limitation des importations du Chili?

Est-ce que l'ensemble de l'industrie de la maison mobile... si je comprends bien, c'est surtout utilisé dans les maisons mobiles? Est-ce qu'en somme l'industrie des maisons mobiles utilise ce fil d'aluminium et au niveau de l'Hydro-Québec, à votre connaissance, quelle est l'utilisation qu'on en fait?

M. Edmonston: D'abord, les maisons mobiles ont presque toujours utilisé l'aluminium, parce que c'est plus léger, aussi parce que c'est moins coûteux. Il vient d'y avoir une standardisation d'ACNOR récemment (Association canadienne de normalisation), qui exigeait une connexion différente pour attacher le fil électrique en aluminium avec le terminal, c'est une vis. C'est là où le problème se pose, soit dans les maisons construites entre 1967 et 1977, aujourd'hui. Le problème, je vais expliquer comme il arrive. Il arrive à un point où le fil d'aluminium est attaché à la prise, dans chacune des prises dans une maison. C'est bien le nom, prise?

Or, si vous pouvez dévisser la prise et l'ouvrir, vous allez voir si c'est en aluminium ou en cuivre. Le problème avec l'aluminium, c'est qu'il ne peut jamais être attaché, correctement, comme il faut, parce que c'est un métal assez mou; ce qui arrive, c'est qu'il y a un phénomène qui s'appelle oxydation. Au moment où le fil électrique en aluminium est attaché, il est déjà "loose" au point de départ, il n'est pas bien serré. Parce que ça ne fait pas une bonne connexion, ça crée une résistance entre la vis et le point où il est attaché. Je suis au courant, parce que j'ai vu plusieurs exemples. Parce que sa résistance est augmentée, ça crée de la chaleur. Cette chaleur a une tendance à obliger le métal à se tendre, "contraction". La chose qui arrive, c'est qu'il est encore moins serré, ou plus "loose".

Cette oxydation continue, cela continue et cela continue jusqu'à un point où vous avez un feu dans la maison, surtout à l'endroit où se trouve la prise. Je dois vous dire que je viens de démissionner auprès d'un autre représentant des consommateurs à Ottawa. Je viens de démissionner de l'ACNOR, parce que je trouve que ces gens n'ont pas voulu vraiment corriger ces problèmes parce qu'ils ont été "sur-représentés" par les hommes d'affaires. Les hommes d'affaires cherchent, malheureusement, souvent à remplacer le système par un système moins coûteux pour eux mais plus dangereux pour le consommateur, où ils peuvent "maximiser" le profit.

Aujourd'hui, si vous ne savez pas si vous avez des fils électriques en aluminium dans votre maison, je vous suggère de regarder cela, d'enlever la prise, parce que, comme je vous l'ai déjà répété, il y a 400 incendies qui ont été rapportés aux États-Unis. Ce pays songe sérieusement à obliger les en-

trepreneurs et les différents membres de l'industrie de l'aluminium américaine à payer pour un rappel. C'est une agence gouvernementale fédérale qui s'appelle The Consumer Product Safety Commission.

Je trouve qu'ici... Parce que c'est un vrai danger et c'est un vrai gaspillage, d'après un expert d'Ottawa à qui j'ai parlé, M. Bob Jurabuk. M. Jurabuk a estimé que cette connexion, qui n'est jamais bonne, comme il faut le voir, peut gaspiller de 10% à 20% d'électricité. C'est pour cela que le feu éclate souvent avec la résistance, la chaleur qui se produit ensuite. Le seul avertissement de cela serait des odeurs un peu étranges ou les lumières dans votre maison qui s'éteignent de temps en temps. C'est un premier avertissement que vous avez des problèmes avec le système électrique.

M. Johnson: Une dernière question, pour être bien sûr qu'on parle de la même chose. Quand on parle des maisons mobiles, on parle de celles fabriquées entre 1967 et 1977, qui sont munies de ces fils d'aluminium?

M. Edmonston: Je ne parle pas des maisons mobiles. Les maisons mobiles, c'était bien avant cela.

M. Johnson: Mais vous diriez que l'ensemble des maisons mobiles sont dotées de ce fil d'aluminium?

M. Edmonston: Exactement.

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

M. Forget: Vous indiquez, au début de votre mémoire, une possibilité d'imposer les véhicules automobiles en fonction de leur consommation d'essence par mille et non pas seulement selon le poids.

Vous pouvez peut-être contredire cette affirmation, c'est une affirmation qui a été faite devant nous. Le facteur principal pour expliquer la consommation d'essence par mille d'un véhicule automobile, c'est le poids.

Est-ce que vous différez d'opinion là-dessus? Est-ce la raison pour laquelle vous insistez sur l'autre facteur?

M. Edmonston: Oui, je diffère beaucoup. En théorie, vous savez, cela doit marcher comme cela, mais j'ai rencontré des gens qui ont acheté de petites voitures supposément économiques. Je vais vous citer seulement un jugement du juge Alexandre Bastien de la Cour provinciale de Thetford Mines, de la Cour des petites créances, dans la cause Marchand versus Grondin/Ford.

Dans ce jugement de sept pages de la Cour provinciale, le juge Bastien a entendu un consommateur qui a acheté une Pinto 1974, de compagnie Ford, par l'entremise de son concessionnaire de Thetford Mines. Cette voiture était censée — c'est dans la preuve soumise à la

cour — faire trente milles au gallon. Ce n'est pas vraiment un fort millage, parce que, en réalité, aujourd'hui, la Honda Civic, aux Etats-Unis, est censée faire cinquante milles au gallon, ainsi que la Renault 5. En tout cas, ils ont parlé de trente milles au gallon et le consommateur n'a fait que onze milles au gallon avec sa Pinto 1974. Le juge a exonéré le consommateur et il l'a bien mérité. Il a condamné le concessionnaire Grondin et aussi la compagnie Ford à \$300 de dommages pour le consommateur. J'ai hâte que le consommateur retourne en cour, parce que cela peut être comme une pension alimentaire pour lui, pour sa voiture, chaque année, parce qu'il ne fera que onze milles au gallon avec une Pinto. Des gens qui ont des voitures de six cylindres, assez pesantes, font beaucoup plus de millage.

Il faut établir nous-mêmes, ici au Québec, combien de milles les voitures font par rapport à la consommation d'essence, par rapport à chaque gallon d'essence. Vous allez avoir des surprises, parce que le ministère fédéral des Transports n'a même pas vérifié les déclarations des fabricants d'automobiles américains. C'est une chose assez drôle. Vous avez vu — je suis certain que vous avez vu cela — toutes les annonces publicitaires des compagnies d'automobiles déclarant que les voitures, selon le ministère des Transports canadien, peuvent faire 10, 15, 30 ou 50 milles au gallon. C'est surprenant de savoir que le ministère fédéral des Transports n'a même pas vérifié, parce qu'il n'a pas l'équipement pour le faire. On a seulement traduit les statistiques américaines en gallons impériaux canadiens.

En réalité, je peux vous dire qu'il y a passablement de gens qui sont au courant de cela qui vont vous dire qu'avec les voitures canadiennes il va falloir couper le montant déclaré dans les annonces, si c'est 30%, il faut enlever au moins 20% de ces chiffres. Ils font erreur pour au moins 20%. Ce n'est pas seulement parce que la température est plus froide ici, à certains endroits, que la voiture ne peut pas utiliser l'essence d'une façon très efficace, c'est aussi parce que les automobiles fabriquées par ces compagnies d'automobiles ne peuvent pas faire le millage tel que déclaré. C'est une preuve qui a été citée, une preuve qui a été donnée à la Cour provinciale des petites créances à Thetford Mines.

M. Forget: Cet exemple que vous nous citez, est-ce qu'on doit en conclure que votre suggestion vise à ce que la taxe varie d'un véhicule à l'autre? J'avais compris que c'était pour des classes de véhicules ou des marques de véhicules. Vous voulez que ce calcul soit fait pour chaque voiture individuellement et que la taxe varie en fonction de chaque voiture?

M. Edmonston: Je crois qu'il faut avoir un certain barème. Par exemple, les autos qui font de 10 à 20 et de 20 à 30, de 30 à 40, de 40 à 50 ou 60, cela va obliger... Comprenez-vous l'idée?

M. Forget: Oui, je comprends. Précisément, votre réponse...

M. Edmonston: C'est oui, mais pas pour chaque automobile.

M. Forget: Oui, attendez un peu. N'anticipez pas sur la question. Si vous avez des barèmes, si vous avez des classes, alors l'exemple de Thetford Mines, le jugement que vous avez cité, n'a rien à voir avec votre raisonnement, parce que vous pourrez toujours avoir, par rapport à un barème, à une classe, à une catégorie, des variations. On ne s'attend pas à ce que, dans une armée, toutes les recrues soient de la même taille. Il y a des plus grands, il y a des plus petits. C'est la même chose dans tout. Une moyenne, cela ne veut pas dire que chaque véhicule, individuellement, va avoir exactement la même consommation. Si on revient au barème, alors, vous avez un système très compliqué qui va finalement dépendre assez largement du poids du véhicule. Alors, pourquoi la complication?

M. Edmonston: Parce que, d'abord, je crois que ce qu'ils font aux Etats-Unis, nous pouvons le faire ici. Nous pouvons nous-mêmes vérifier le millage des automobiles, avec la flotte des automobiles.

M. Forget: Alors, c'est un autre problème. Si vous permettez, si le fabricant fait une fausse déclaration, on peut évidemment le vérifier. Une fois qu'on a établi, par un moyen ou par un autre, que cela n'a rien à voir avec une politique de l'énergie, c'est une question de vérification des dires des fabricants. On va se retrouver devant des consommations différentes. Je voulais tout simplement savoir pourquoi c'était si important d'avoir la consommation par mille plutôt que le poids. Je ne vois rien dans votre argumentation qui y ressemble.

J'aimerais attirer votre attention sur une chose, c'est que, non seulement a-t-on, dans le moment, une certaine progression selon le poids, mais il ne faut pas oublier que pour le véhicule qui—et ça, sur une base individuelle—consomme deux fois l'essence d'un autre pour le même millage annuel on va payer, au prix actuel, quelque chose comme \$500 de taxe par année sur l'essence qui est achetée. Alors, si on veut aller au-delà de ça, l'ordre de grandeur des taxes spéciales qu'il faut envisager surprendrait bien des gens. On parle ici d'une taxe annuelle, pour décourager la consommation, de \$700 ou \$800 par année, par véhicule. Si on veut aller plus loin que ce qui est implicite dans les lois actuelles et dans la fiscalité actuelle, il me semble que ce sont des sommes qui vont faire bondir bien des gens. Je me demandais si vous vouliez aller si loin que ça.

M. Edmonston: Je crois qu'en parlant du poids d'un véhicule automobile, il faut surtout évaluer l'automobile sur sa performance, et nous, ici, au Québec, nous pouvons évaluer les automobiles sur la performance, sans gaspiller trop d'argent ni d'énergie. Nous pouvons le faire d'une façon avec les flottes que nous avons ici, quand nous ache-

tons des automobiles ici, au Québec. Nous pouvons établir des barèmes sur la performance des véhicules, plutôt que sur le poids, comme vous l'avez bien suggéré. Je suis d'accord avec vous. Parce qu'il y a une différence pour chaque modèle. Il ne faut pas seulement se baser sur le poids, comme ça. Vous avez bien raison. Il va y avoir certaines voitures qui peuvent faire de 20 à 30 milles au gallon, certaines de 30 à 40 et certaines de 40 à 50. On va dire aux consommateurs: Ecoutez! Si vous achetez une voiture qui peut faire 40 à 50 milles au gallon, on va vous faire payer moins de taxe là-dessus. Si vous achetez une voiture qui fait seulement 10 milles au gallon, selon nos propres chiffres, que nous avons établis nous-mêmes, vous allez payer pas tellement pour l'essence, mais vous allez payer plus cher pour les taxes sur la voiture quand vous allez l'acheter. Je parle d'une voiture neuve.

Je trouve que ça va inciter non seulement les consommateurs à acheter les voitures qui sont plus rationnelles, qui sont plus raisonnables quant à l'utilisation de l'énergie, mais ça va inciter... Vous allez être surpris. Le fabricant d'automobiles, au moment où il voit que le consommateur est obligé d'acheter des voitures un peu moins grosses, un peu plus rationnelles quant à l'utilisation de l'énergie, vous allez trouver que, tout de suite, les fabricants d'automobiles vont vous donner les voitures qui vont faire de plus en plus de milles au gallon d'essence. Mais si on ne fait pas ça maintenant, avec toute l'expérience que j'ai eue en parlant avec les fabricants d'automobiles, je trouve qu'ils vont continuer de nous donner des voitures qui vont gaspiller l'énergie.

M. Forget: Je peux conclure de votre réponse qu'à la limite, si la première taxe n'est pas suffisamment élevée pour décourager l'achat de véhicules comme vous le souhaitez — on a eu plusieurs indications en commission que la hausse des prix, cela a quand même augmenté considérablement à la fois le prix des véhicules et le prix de l'essence — il s'agira finalement de trouver une taxe qui va finir par décourager les gens.

On peut aller très loin avant que cela ait l'effet recherché. Ne serait-il pas plus honnête, pratiquement, d'avoir des taxes ou une interdiction? C'est à cela que ça mène. On peut tourner, évidemment, autour du pot, mais, si on veut vraiment économiser de l'énergie, on arrive à des solutions qui vont forcer les gens à ne pas acheter tel genre de voitures. C'est un peu la logique de votre argumentation. Si la première taxe n'est pas assez élevée, votre suggestion serait de la hausser la deuxième année et, si ce n'est pas encore assez élevé, de la hausser encore pour produire l'effet désiré, parce que le but que vous recherchez n'est pas un but fiscal, mais c'est celui de décourager un certain type de consommation. Il vaudrait peut-être mieux l'interdire tout simplement que de taxer les gens pour des préférences qu'ils ont, en prétendant qu'on va vraiment les laisser choisir. On ne les laissera peut-être pas finalement choisir.

Mais j'aimerais poser une question sur la page 2. Vous avez parlé — je ne sais pas si c'est votre

dernière réponse là-dessus — de la taxe d'entrée dans certaines villes pour les véhicules avec un seul occupant.

Vous avez ignoré une pratique qu'on retrouve aussi aux Etats-Unis d'avoir des voies à accès protégé pour l'entrée dans les villes des véhicules occupés par plus de deux personnes.

M. Edmonston: C'est un échec.

M. Forget: J'aimerais bien savoir comment l'autre peut être un succès. J'essaie d'imaginer quel genre de muraille il faut construire autour d'une ville avec des portes et des percepteurs à chaque porte. Est-ce ainsi que cela fonctionne? Il me semble que c'est assez invraisemblable.

M. Edmonston: En Californie, c'est ainsi que ça fonctionne. Pour les villes en question, je ne me souviens pas si c'est San Francisco ou Los Angeles, mais je peux vous dire que, dans ce sens, la surveillance nécessaire sur les voies rapides pour les "carpooling", comme on appelle cela lorsqu'il y a plusieurs consommateurs ou plusieurs personnes dans une voiture, c'était tellement difficile de surveiller cela que, la plupart du temps, les gens ont utilisé cette voie d'accès, même lorsqu'ils n'avaient qu'un individu dans la voiture. C'est très difficile.

Les endroits où ce serait plus facile, c'est dans les villes où il y a déjà des entrées assez faciles à surveiller, comme une ville située sur une île, comme Montréal. Je ne propose pas cela aux autres villes où ce serait très difficile à contrôler, mais nous pouvons pousser peut-être l'argument jusqu'à l'absurde, et je ne veux pas faire cela non plus. Je sais qu'on utilise cela à un endroit et je sais que cela marche. Je propose cela peut-être comme une alternative pour nos problèmes à Montréal où on a déjà une ville très congestionnée par les automobiles.

Mais pour répondre à votre argument, c'est une question d'interdiction, parce que je n'ai pas répondu à cela. Je vais répondre très brièvement là-dessus. Limiter le choix des consommateurs sur certains véhicules, parce qu'on va limiter sa liberté de choix avec cette taxe. Vous avez raison. Je trouve qu'il faut commencer à penser à la collectivité dans le sens que, comme je le disais, je représente une association pour la protection des automobilistes, mais à certains moments, la protection des automobilistes, c'est un non-sens quand on parle de la protection de la collectivité. Il faut avoir l'esprit assez large pour le comprendre. Quand on parle d'interdire certaines choses sur les automobiles, je ne crois pas qu'on va interdire les choses. On va obliger l'automobiliste à prendre conscience que, s'il achète une voiture, il la paie plus cher parce qu'il gaspille l'énergie plus que les autres automobiles. Je peux vous dire que j'étais présent aux commissions d'enquête du Sénat américain, il y a douze ans, en 1965, quand il a voulu mettre le premier dispositif de sécurité sur les automobiles. Les fabricants d'automobiles ont dit: Si vous mettez les ceintures de sécurité sur les automobiles, vous allez interdire le choix des

consommateurs de se faire tuer. Nous sommes en face d'un problème aussi sérieux avec l'énergie, je trouve. Il ne faut pas badiner là-dessus. Il faut prendre des mesures qui ne coûtent pas cher, des mesures à court terme peuvent être réalisables et à long terme également.

Pour terminer là-dessus, je peux dire que, quand le ministre Joron a parlé auparavant, il a demandé quel mécanisme on peut utiliser pour amener le public à participer à ne pas gaspiller l'énergie, ou à épargner l'énergie. Je trouve qu'il y en a trois.

Premièrement, le mécanisme volontaire, comme l'information, établir un bureau d'information pour aider les consommateurs, savoir certaines choses, parce que le consommateur est déjà sensibilisé à ce que ça coûte cher. Mais pour enseigner comment économiser l'énergie, il va falloir faire ça et aussi peut-être l'aide des gouvernements sur les questions de taxe. Peut-être que le propriétaire de maison, qui veut arranger sa maison parce qu'il veut utiliser l'énergie le moins possible, pourrait avoir une ristourne sur les taxes, avoir du rabais. C'est un moyen foncier de taxation pour rendre ça plus volontaire de la part des consommateurs.

Un deuxième moyen ou mécanisme, c'est la coercition, mais pas seulement le consommateur,

parce que nous avons déjà été victimes de ça, mais de la part des compagnies. Vous autres, les gouvernements, que vous preniez les moyens coercitifs pour résoudre le problème.

Troisièmement, il faut que vous donniez l'exemple aux consommateurs; comme on en a déjà parlé, les membres du Parlement, vous êtes déjà...

Le Président (M. Laplante): Le député de Champlain, dernière intervention, courte s'il vous plaît.

M. Gagnon: J'ai eu ma réponse. Merci.

Le Président (M. Laplante): Il nous reste, comme membres de la commission, à vous remercier, messieurs, du rapport que vous avez bien voulu nous soumettre.

Nous ajournons les travaux jusqu'à demain, 14 heures, avec les organismes suivants: Ecole polytechnique de Montréal, Fusion-Energie Fondation, Association des industries forestières, Joseph De Bané, Trans-Canada Pipe Lines; numéros 77, 62, 11, 83 et 59.

Merci.

(Fin de la séance à 17 h 37)

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexes.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

Pour plus de 25 exemplaires des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

L'abonnement au journal des Débats est de \$8 par année et l'index est disponible au coût de \$2. Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances et envoyés au service des documents parlementaires.

*Le directeur,
Benoît Massicotte,
Bureau 74-A,
Téléphone: 643-2890*