

—subventionner le coût de l'électricité des industries et des consommateurs du sud de l'Ontario.

Ce n'est pas ce qui se produit. Dans le sud de l'Ontario on pourrait obtenir la même énergie grâce à des centrales au charbon. Les consommateurs d'énergie de cette région doivent payer tout aussi cher. Par conséquent, ils ne reçoivent en réalité aucune subvention. J'ai parlé du charbon de la Nouvelle-Écosse. On me dit que ce charbon sera mis à l'essai cette année à la centrale R.L. Hearn; s'il donne de bons résultats, je suppose que ce sera désormais l'une des sources d'approvisionnement.

Le PRÉSIDENT: A Toronto, monsieur Gray?

M. GRAY: Oui, à Toronto.

M. DRYSDALE: J'aimerais faire préciser un point au sujet du coût de l'énergie houillère qui est de l'ordre de 5 millièmes. Quel coût prévoyez-vous pour l'énergie atomique?

M. GRAY: Ma meilleure réponse, c'est de dire, je pense, que d'après nos prévisions, le troisième CANDU est la centrale dont la production pourra rivaliser directement, au point de vue économique, avec l'énergie coûtant 5 millièmes.

M. DRYSDALE: Quand prévoyez-vous atteindre ce résultat?

M. GRAY: Peut-être en 1968. Cela dépend de l'Hydro-Ontario. Ce n'est pas nous qui allons construire la deuxième et la troisième centrales.

M. DRYSDALE: Je voulais avoir une idée, car on nous a laissé entendre que la première produirait de l'énergie à six ou sept millièmes.

M. GRAY: Si le NPD donne les excellents résultats que nous espérons tous, j'imagine que ce sera vers 1968.

Les propos de M. Boyd au sujet de la Commission de contrôle de l'énergie atomique et de l'aspect "sécurité" sont très trompeurs. Au paragraphe 59, il signale que cette Commission doit compter sur l'aide de l'A.E.C.L. Il est bien certain que la Commission de contrôle obtient de l'aide, mais elle compte plus sur d'autres organismes que sur l'A.E.C.L. Je pense que quatre des douze membres du Comité consultatif sur la sécurité du réacteur sont des employés de l'A.E.C.L. On me permettra de dire en passant qu'aucun d'entre eux ne s'occupe personnellement de la création des plans de l'un ou l'autre de ces réacteurs.

Pour en venir à cette question des facteurs de sécurité, il y aurait plusieurs points à relever. Au paragraphe 62, M. Boyd a déclaré:

Cependant, à l'occasion, certains compromis touchent la sécurité publique et dans ce cas il y a toujours un organisme régulateur indépendant qui doit y voir. Par exemple, on pourrait améliorer la rentabilité de l'exploitation des avions si on pouvait augmenter leur charge utile en—

—et j'insiste sur le passage que voici—

—apportant de faibles réductions aux éléments qui ont présidé à l'élaboration de leurs plans et à la sécurité de leur fonctionnement.

J'en ai parlé hier à un homme qui s'occupe activement de plans d'avions, aussi bien de plans de moteurs que de plans de cellules, et il m'a dit qu'avec un facteur de sécurité de quatre, aucun avion au monde ne pourrait décoller. A sa connaissance, aucun avion n'a un facteur de sécurité de trois. D'habitude, le facteur de sécurité est de deux, plus ou moins, et il descend même jusqu'à 1.2. D'après moi, d'après lui et d'après tout le monde, c'est très sûr. Ce qu'ils font, c'est qu'ils accordent une attention spéciale aux facteurs de sécurité. Ils doivent démontrer aux Commissions—aux commissions de l'aéronautique des divers pays—que leur facteur de sécurité est bon et que les matériaux utilisés