

Ressources énergétiques-Politique

Tandis que je lance cet appel aux usagers commerciaux et industriels d'énergie, j'aimerais apporter une précision. On s'attend que les industries suivent les directives sur les températures confortables et qu'elles améliorent partout où cela est possible le rendement de leur consommation d'énergie. Toutefois, en prévision des graves implications qu'une réduction du processus industriel énergétique pourrait avoir sur l'économie dans son ensemble, plus particulièrement en termes de rendement et d'emplois, il n'est pas demandé à l'industrie de réduire le rendement manufacturier dans le cadre de ce programme volontaire.

Les usagers industriels et commerciaux utilisent près de 25 p. 100 de l'huile à chauffage consommée au Canada; si des économies importantes sont réalisés dans ces secteurs, nous aurons fait un grand pas vers la réduction de la pénurie qui nous attend. Cependant, monsieur l'Orateur, le plus important usage particulier d'huile à chauffage au Canada est lié au chauffage des maisons, et le succès de tout programme volontaire de conservation doit finalement être basé sur la collaboration de chaque Canadien qui acceptera de réduire ses besoins en chauffage.

• (1710)

Dans le cas des gros immeubles logeant plusieurs personnes, le réglage de la température maximum est dépendant des divers besoins des nombreuses personnes qui habitent un tel immeuble. Les individus, dans leurs maisons, sont plus libres d'ajuster le degré de température selon leurs propres goûts. Le moins que l'on puisse demander, je pense, c'est que les particuliers maintiennent la température à un maximum de 68-70 degrés durant le jour et à cinq degrés plus bas la nuit ou lorsque le logement est inoccupé. J'espère également qu'à travers le pays, nous pourrions atteindre une réduction moyenne de la température de 5 à 7 degrés dans les maisons.

Je voudrais aussi souligner aux consommateurs canadiens qu'épargner du pétrole c'est épargner de l'argent. L'évaluation de telles épargnes varie puisqu'elle est liée à des facteurs tels que la capacité de la maison à retenir la chaleur à l'intérieur et l'efficacité du système de chauffage. Dans le but de réaliser des économies maximums, je dépose ce soir un document qui est une liste d'importants contrôles à effectuer et je demande à chaque Canadien qui a la responsabilité de chauffer un endroit quelconque de les mettre en pratique le plus tôt possible. Il est généralement admis que chaque degré moindre de température provoque une économie d'huile à chauffage de 2 à 3 p. 100. Si l'objectif que j'ai fixé ce soir—une baisse de 5 à 7 degrés de la température moyenne—peut être atteint, les consommateurs canadiens peuvent réaliser des économies de chauffage de 10 à 15 p. 100.

Il y a plusieurs façons différentes d'exprimer des économies de cette ampleur. Une de ces façons consiste à dire qu'elles peuvent se chiffrer au cours de cet hiver à plus de 375 millions de gallons d'huile à chauffage, mais j'estime que pour la plupart d'entre vous, ce renseignement a peu de résonance. Une meilleure façon serait peut-être de souligner qu'en argent, ces économies totaliseraient environ \$125 millions. Mais peut-être que le renseignement le plus significatif que je puisse vous donner consiste à ramener ces chiffres à une base individuelle. Une famille canadienne moyenne qui atteindrait les objectifs fixés ce soir, verrait son compte d'huile réduit de \$35 à \$50; et l'huile ainsi épargnée pourrait prolonger les approvisionnements de 3 à 4 semaines à la fin de l'hiver, soit au moment où l'impact de la pénurie risque de se faire le plus sentir.

[M. Macdonald (Rosedale).]

Monsieur l'Orateur, le deuxième domaine important de conservation d'énergie, après le chauffage, a trait à l'essence à moteur. J'ai déjà fait mention de l'état des approvisionnements d'essence dans lequel nous devons nous débattre cet hiver ainsi que le printemps et l'été prochains. Vous êtes tous au courant, pour l'avoir lu dans les journaux, de ce que la pénurie d'essence cause aux États-Unis et dans certains pays d'Europe.

Nous avons discuté avec les provinces des implications d'une réduction obligatoire des limites de vitesse sur la grand-route. Un tel geste occasionnerait une telle dépense pour les gouvernements provinciaux que nous avons conclu que, pour le moment, il n'était pas justifié. Le problème de réduire la conduite certains jours ou durant certaines périodes en est un difficile. A tout prendre, il semble plus juste—si la pénurie devient critique à ce point—de rationner l'essence et de laisser chaque automobiliste choisir ses propres périodes de conduite, plutôt que d'imposer arbitrairement des interdictions de conduite qui pourraient être injustes envers certaines personnes.

La nécessité de reconsidérer ces décisions et d'imposer des restrictions législatives sur l'emploi des véhicules-moteurs dépend du succès des gestes posés volontairement pour épargner l'essence. Réduire la vitesse de 70 à 50 milles à l'heure, a-t-on estimé, a pour résultat d'épargner de 20 à 40 p. 100 du carburant. Bien qu'aucune loi ne les y oblige actuellement, j'exhorte les Canadiens, dans les termes les plus vigoureux, de réduire volontairement leur vitesse sur la grand-route à 50 milles à l'heure. Je dépose également une liste de contrôles qui a trait aux plus importantes mesures de conservation que les automobilistes peuvent prendre.

Je voudrais aussi noter que je n'adresse ce soir aucune requête spécifique au secteur de l'économie relatif au transport. Nous n'aimerions pas voir, en ce moment, une interruption quelconque ou un sérieux ralentissement dans le mouvement des marchandises. Nous croyons également que ces marchandises doivent être transportées de la manière la plus efficace et la plus économique possible, et je demanderais à l'industrie du transport d'étudier son emploi de l'énergie et d'effectuer les réductions où la chose est possible.

Le gouvernement est à prendre des dispositions pour s'assurer que ces directives volontaires que j'ai proposées vont être appliquées aux véhicules officiels, sujet à des limites opérationnelles. De plus, des mesures ont été prises par le ministère des Transports pour s'assurer que le carburant est utilisé efficacement sur les vols commerciaux, et pour évaluer l'épargne possible que provoquerait une hausse des opérations ferroviaires dans les régions urbaines dans le but de réduire la circulation automobile.

Avant de quitter ce sujet, je voudrais dire un mot sur l'utilisation des voitures en équipe puisqu'il y a là une énorme possibilité d'économies. Des calculs font voir que la formation d'une équipe de quatre personnes dans une voiture et l'élimination de trois automobiles parcourant chacune cinq milles pour arriver à un endroit de travail pourraient épargner deux gallons d'essence par jour, \$40 par mois, tandis que chaque membre de l'équipe épargnerait \$6 par mois. D'ici l'été prochain, l'économie réalisée par une seule de ces équipes se chiffrerait à 240 gallons d'essence, et les gens épargneraient \$40 chacun seulement pour le carburant. Ces économies sont considérables; c'est pourquoi j'incite ce soir les employeurs, y compris tous les niveaux de gouvernement, de prendre tous les moyens possibles pour faciliter la formation de telles équipes de transport automobile. Parmi ces moyens, il y a notamment