



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

INDU • NUMÉRO 068 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 11 juin 2007

—
Président

M. James Rajotte

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

Le lundi 11 juin 2007

•(1530)

[Traduction]

Le président (M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC)):
La séance est ouverte.

Je sais que tous les membres du comité ne sont pas encore ici mais on me dit qu'il pourrait y avoir des votes après 17 heures de sorte que nous devrions nous y mettre sans tarder. Il suffit de trois députés pour l'audition des témoins.

Le Comité permanent des sciences, de l'industrie et de la technologie tient aujourd'hui sa 68^e réunion. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le comité poursuit son étude du prix de l'essence et des marges de raffinage.

La séance d'aujourd'hui sera divisée en deux blocs d'une heure. Dans un premier temps, nous recevons deux témoins du Bureau de la concurrence. Mme Sheridan Scott est commissaire de la concurrence. Elle est une habituée de notre comité.

Bienvenue, madame Scott.

Nous accueillons aussi M. Richard Taylor, sous-commissaire de la concurrence au Bureau de la concurrence, Direction générale des affaires civiles.

Bienvenue, monsieur Taylor.

J'ai cru comprendre, madame Scott, que vous présenteriez l'exposé liminaire et que vous serez tous les deux disponibles ensuite pour répondre aux questions des députés. Vous pouvez y aller.

Mme Sheridan Scott (commissaire de la concurrence, Bureau de la concurrence, ministère de l'Industrie): Monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, je vous remercie de m'avoir invitée aujourd'hui à participer à l'étude que mène le comité sur les prix de l'essence et les marges de raffinage.

Comme vous l'avez mentionné, monsieur le président, je suis accompagnée aujourd'hui de Richard Taylor, le sous-commissaire de la Direction générale des affaires civiles.

Comme vous tous, je suis consciente de l'importance que revêt l'essence pour les Canadiennes et les Canadiens dans leur vie au quotidien ainsi que pour l'économie en général. Personne ne veut payer des prix élevés, que ce soit pour l'essence ou pour tout autre produit. Il est vrai que nous, les Canadiens, sommes particulièrement attentifs aux prix de l'essence puisqu'ils sont affichés au coin de la rue tous les jours.

Avant que je n'aborde le sujet de façon plus détaillée, je crois qu'il est essentiel de bien comprendre quel est le mandat du Bureau exactement. Notre mission consiste à maintenir un marché efficace et concurrentiel et, pour ce faire, nous veillons à la mise en application de la Loi sur la concurrence et nous intervenons auprès des organismes de réglementation pour les convaincre de s'en remettre aux forces du marché, dans la mesure du possible.

Nous ne défendons pas la concurrence comme telle. Nous défendons la concurrence parce que le libre marché et la concurrence vigoureuse qui le soutient sont les moyens les plus efficaces d'améliorer le bien-être des consommateurs.

Sur le plan de la mise en application, le Bureau reçoit chaque année de très nombreuses plaintes. Nous vérifions si ces plaintes soulèvent des interrogations en vertu de la Loi et nous examinons l'importance des contraventions à la Loi. Le Bureau enquête et prend les mesures nécessaires lorsqu'il détient suffisamment de preuves d'une violation de la Loi.

[Français]

La loi contient des dispositions criminelles interdisant la fixation des prix et le maintien des prix, ainsi que des dispositions non criminelles ou civiles portant sur les fusions et l'abus de position dominante, notamment.

Dans le cadre de notre travail de mise en application, nous avons accès à plusieurs outils d'enquête que nous pouvons utiliser avec l'autorisation d'un tribunal : le pouvoir de délivrer des assignations à témoigner et de produire des documents, le pouvoir de perquisitionner et de saisir des éléments de preuve et le pouvoir d'utiliser l'écoute électronique.

Toutefois, nous ne sommes pas toujours obligés de nous servir de ces pouvoirs particuliers pour mener à bien notre travail. Nous avons plutôt recours à la recherche et à d'autres outils d'enquête pour analyser les enjeux et les facteurs qui sont susceptibles de nuire à la compétitivité du marché. Ces outils nous sont utiles également dans nos efforts de sensibilisation; ils nous permettent ainsi d'informer les acteurs du marché à propos de la Loi sur la concurrence, des problèmes de concurrence et de la concurrence en général. Ils sont aussi d'un précieux soutien dans nos efforts en vue de réaliser le volet de notre mandat qui consiste à jouer un rôle de défenseur éclairé de la concurrence.

•(1535)

[Traduction]

J'aimerais vous dire quelques mots sur la question des raffineries.

Comme pour tous les autres aspects de son mandat, le Bureau s'intéresse aux éventuelles contraventions à la Loi sur la concurrence. Les prix élevés, dans le cas qui nous occupe, les fortes marges des raffineurs, ne sont pas en soi une indication qu'il y a eu infraction à la Loi. Il y a déjà eu de longs débats au Parlement, dans les médias et ailleurs, sur les différents facteurs qui pourraient avoir contribué, ailleurs dans le monde ou ici en Amérique du Nord, à la situation actuelle. Je laisserai mes collègues de Ressources naturelles Canada vous expliquer ces enjeux plus en détail car ils sont probablement mieux placés que moi pour examiner cette question.

Au risque de me répéter, la seule question qui préoccupe le Bureau en ce qui concerne l'industrie de raffinage du pétrole, ou de tout autre secteur ou industrie de l'économie, est celle de savoir si une infraction à la Loi sur la concurrence a été commise.

Selon nous, la question serait de savoir si les raffineurs s'entendent pour diminuer la capacité. Nous prendrions très sérieusement n'importe quelle réduction de la capacité de raffinage qui résulterait d'un comportement anti-compétitif. Jusqu'ici, nous n'avons obtenu aucun élément de preuve de cela. Il semble également qu'un certain nombre de compagnies sont en train de proposer de construire de nouvelles raffineries dans un avenir proche.

[Français]

Je me permettrai également de mentionner les travaux de la Federal Trade Commission des États-Unis. Cette dernière a en effet conclu que le taux de capacité de raffinage n'était pas le fruit d'agissements anticoncurrentiels. Dans un rapport publié après l'ouragan Katrina, la FTC affirme que, et je cite :

La preuve indique que le taux de croissance de la capacité est une conséquence des forces concurrentielles du marché; ce sont ces forces qui ont fait en sorte que les nouveaux investissements dans la capacité de raffinerie ne sont plus rentables.

Cela ne signifie aucunement que le bureau ne pourrait pas à l'avenir parvenir à une conclusion différente. Comme je l'ai dit plus tôt, nous surveillons cette industrie sans relâche afin de détecter toute preuve de contravention à la loi. Toutefois, je tiens à souligner que le bureau peut agir uniquement lorsqu'il a une preuve qui supporte une allégation d'abus de position dominante ou de fixation des prix. Le public peut nous transmettre cette preuve. Nous avons également un programme d'immunité, qui s'est avéré fort utile.

Permettez-moi de répéter que dans l'éventualité où le bureau découvrirait une preuve de comportement anticoncurrentiel, que ce soit dans le secteur de l'essence ou dans tout autre secteur, il n'hésiterait pas à prendre les mesures qui s'imposent.

[Traduction]

Laissez-moi maintenant vous dire ce que le Bureau de la concurrence fait à propos des prix de l'essence. Le Bureau surveille les prix de l'essence en gros et au détail afin de déterminer s'ils résultent soit de comportements anti-concurrentiels ou des forces du marché. Le Bureau examine de façon accrue lorsqu'il y a des hausses importantes de prix. Historiquement parlant, ce marché est celui que le Bureau a examiné le plus. En fait, plus de ressources ont été allouées à l'étude des infractions potentielles dans ce marché que tout autre marché. Nous continuerons de le faire et prendrons les mesures nécessaires, s'il y a lieu.

Comme vous le savez sans doute déjà, le Bureau a mené plusieurs enquêtes sur l'industrie de l'essence au fil des ans; or, six enquêtes de grande envergure n'ont pas permis de trouver la moindre preuve indiquant que les augmentations périodiques de prix auraient été provoquées par un complot national ou par un abus de position dominante de la part des entreprises sur le marché. Par contre, les enquêtes du Bureau ont donné lieu à 13 procès criminels concernant les prix de l'essence ou du mazout. Huit de ces procès ont abouti à des condamnations. Comme je le disais, quand nous avons des preuves, nous agissons.

Je tiens à souligner que le Bureau de la concurrence reçoit des plaintes des consommateurs concernant les prix excessifs. Il est vrai que les hausses de prix ne sont pas faciles pour les consommateurs mais les prix élevés, comme tels, ne constituent pas une infraction à la Loi au même titre que les prix très bas.

Dans une économie de marché, il est généralement établi que dans la plupart des cas, il n'appartient pas aux gouvernements de déterminer ce qui représente une marge de profit appropriée. Les pouvoirs que nous confère la Loi sur la concurrence ne nous habilitent certainement pas à prendre une telle décision. Dans une économie de marché, les entreprises sont habituellement libres de fixer leurs propres prix, quels que soient les niveaux que le marché pourra supporter. Le simple fait que les prix montent en flèche ne signifie pas nécessairement qu'il y a eu contravention à la Loi sur la concurrence ou qu'il y a lieu de réglementer.

Les fournisseurs d'essence qui profitent de la faiblesse de l'offre pour augmenter leurs prix ne soulèvent pas de problèmes de concurrence; en effet, fixer des prix élevés en raison d'un surplus réel ou projeté de la demande n'enfreint pas la Loi.

● (1540)

[Français]

Les prix élevés sont une source de préoccupation pour le bureau s'ils sont la conséquence d'un manquement à la Loi sur la concurrence. Lorsque la preuve démontre que les entreprises ont participé à un complot en vue d'augmenter les prix, nous prenons les mesures nécessaires. Par exemple, les parties peuvent consentir à une ordonnance d'interdiction ou, lorsque approprié, des accusations criminelles peuvent être déposées en vertu des dispositions de complot. Lorsque nous trouvons une preuve que les prix sont élevés parce qu'il y a eu un abus de position dominante, nous avons plusieurs options, telles qu'un consentement entre les parties ou le dépôt d'une demande au Tribunal de la concurrence pour obtenir une ordonnance d'interdiction.

Rappelons que le gouvernement fédéral n'a pas la compétence voulue pour réglementer directement les prix de l'essence au détail. Sauf en situation d'urgence nationale, seules les provinces sont habilitées à réglementer les prix de l'essence.

Comme vous le savez, quatre d'entre elles ont décidé de fixer des prix plafonds pour l'essence, et la preuve démontre, dans ces quatre cas, que ce sont les forces du marché, et non la réglementation, qui ont permis d'avoir des prix plus bas.

[Traduction]

J'ai passé tous ces faits en revue parce que je pense qu'il est important de bien comprendre le rôle du Bureau de la concurrence. Nous ne fixons pas les prix et nous n'avons aucune opinion sur ce qui constitue une marge de profit acceptable, peu importe le secteur d'activité. Notre rôle consiste à nous assurer que tous les secteurs respectent les règles du jeu établies dans la Loi sur la concurrence. Lorsque nous trouvons des preuves confirmant qu'il y a eu infraction à la Loi, nous réagissons avec fermeté.

Cela dit, je voudrais vous parler d'un autre sujet connexe. Je suis fermement convaincue qu'un consommateur éclairé est un consommateur doté de plus de pouvoirs et, en ce qui concerne le marché de l'essence, il y a de l'information disponible pour aider les consommateurs. Le Bureau de la concurrence a de l'information disponible sur son site Web susceptible d'aider les consommateurs à comprendre ce marché. Pour obtenir plus de détails, je recommande de consulter le site Web « Info-carburant » de Ressources naturelles Canada. Il offre des renseignements clairs et opportuns sur les prix et les marchés de l'essence et propose des moyens de gérer les coûts de l'énergie. Des renseignements concrets et d'actualité sur les prix de l'essence aideront les Canadiens à mieux comprendre comment les marchés mondiaux du pétrole affectent leur vie.

De plus, l'industrie pourrait et devrait faire plus d'efforts pour aider les consommateurs à comprendre les systèmes de prix et à en profiter. Il serait utile pour les consommateurs d'avoir accès à de l'information sur les cycles locaux des prix de l'essence au détail, ce qui leur permettrait de planifier leurs achats. À ce chapitre, l'un des meilleurs exemples est le site Web de Shell Australie, sur lequel les consommateurs peuvent trouver des conseils pour déterminer quels sont les moments les plus avantageux pour acheter de l'essence.

Je serai maintenant heureuse de répondre à vos questions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci de votre exposé, madame Scott.

Chaque intervenant aura six minutes pendant la première ronde de questions et d'observations et je donne la parole à M. Bevilacqua.

L'hon. Maurizio Bevilacqua (Vaughan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Madame Scott, merci de l'exposé que vous nous avez livré.

Comme vous le savez, les députés des deux côtés de la Chambre ont à traiter de cette question tous les jours. Nous recevons de nombreuses lettres et requêtes de nos électeurs qui voudraient bien qu'on leur explique ceci: comment se fait-il que le prix de l'essence varie autant d'un jour sur l'autre?

J'aimerais savoir si d'après vous la Loi sur la concurrence donne au Bureau de la concurrence suffisamment de pouvoirs pour qu'il puisse réellement agir dans ce dossier?

Mme Sheridan Scott: Je crois que c'est important, et je n'essaie pas d'utiliser vos six minutes, même si j'aimerais vous fournir une réponse assez complète, parce que cette question revient assez fréquemment et je tiens à exposer aussi clairement que possible les types de comportement à considérer et les cas où d'après nous la loi est suffisamment rigoureuse et les cas où elle ne l'est pas.

Les plaintes que nous recevons souvent de la part des consommateurs — dont un grand nombre sont adressées aux députés et nous sont également envoyées pour information — portent fréquemment sur les prix abusifs et non pas sur la fixation des prix. On parle en fait de prix abusifs quand on assiste à une augmentation rapide des prix en réponse à une pénurie d'approvisionnements. C'est généralement la pratique des prix abusifs dont on est témoin et c'est souvent ce que les gens croient constater dans le secteur pétrolier. Un bon exemple d'une augmentation excessive des prix est d'ailleurs survenu dans le contexte de la tempête de verglas, lorsque le prix des génératrices a grimpé en flèche. Ce produit se faisait alors rare, et de nombreux consommateurs souhaitaient s'en procurer.

Ce problème peut également survenir dans l'industrie des hydrocarbures, et les représentants de Ressources naturelles Canada vous indiqueront sûrement comment ces prix peuvent se comporter en réponse à la pénurie dans l'approvisionnement d'essence, comme on l'a constaté à l'automne.

Pour ce qui est de notre capacité à faire face à des prix abusifs, nous croyons que la loi ne manque pas de mordant. Nous pensons qu'il n'est pas approprié pour la Loi sur la concurrence d'interdire l'augmentation excessive des prix, et ce, pour quelques raisons.

Premièrement, nous pensons que s'efforcer de contrôler ces fluctuations de prix peut nuire aux forces du marché et, en fait, aller à l'encontre des objectifs de la Loi sur la concurrence, parce que l'augmentation des prix est souvent due à des pénuries réelles ou prévues par les fournisseurs.

Plus important encore, pour avoir l'autorité nécessaire pour intervenir dans des cas d'augmentation abusive des prix, il nous

faudrait déterminer le taux de rentabilité approprié d'une entreprise ou ce que serait un prix raisonnable. Selon nous, il serait difficile, voire impossible, d'agir ainsi. Pour nous, ce serait une tâche difficile, voire impossible. Ça ressemble énormément à la réglementation d'une industrie, de sorte qu'il faudrait également se demander si cela relèverait des provinces plutôt que du gouvernement fédéral; le gouvernement fédéral peut, lors d'urgences nationales, réglementer les prix, mais il ne peut pas le faire quotidiennement pour les produits de base.

Certaines provinces ont en fait choisi de réglementer les taux; elles le font pour les uniformiser plutôt que pour déterminer ce qui constitue un prix raisonnable. C'est ce qui arrive, et les consommateurs l'apprécient, mais ça ne fait pas diminuer les prix sur le marché. En fait, une étude publiée en Nouvelle-Écosse il y a quelques mois a révélé que la réglementation des prix de l'essence a entraîné une légère augmentation des prix plutôt qu'une diminution. Il faut également tenir compte des coûts liés à cette réglementation, qui sont acquittés par les deniers publics.

Voilà donc un certain nombre de questions que vous pourrez examiner, mais selon nous, l'augmentation abusive des prix, en particulier, n'existe pas dans la Loi sur la concurrence, et il ne conviendrait pas de l'inclure dans la loi.

Je vais simplement vous signaler à quels autres problèmes nous pourrions faire face. La loi comporte d'autres aspects portant, par exemple, sur l'abus de position dominante ou l'établissement des prix. D'ailleurs, à cet égard, le comité a proposé, en 2002, certains changements à apporter qui seraient susceptibles de nous aider à être plus souple lorsque nous intervenons dans le marché de l'essence ainsi que dans d'autres marchés. Si vous voulez connaître notre point de vue à cet égard, je serais ravi de vous le donner, mais je soupçonne que c'est surtout la question des prix abusifs qui concernent vos électeurs.

• (1545)

L'hon. Maurizio Bevilacqua: C'est exact.

Tout d'abord, je tiens à profiter de l'occasion pour vous féliciter du leadership que vous ont confié les commissaires à la concurrence à l'échelle internationale. Pouvez-vous m'expliquer si cette expérience internationale vous a aidée à vous occuper de cette question en particulier, et nous indiquer les leçons que nous pouvons tirer de votre expérience internationale?

Mme Sheridan Scott: Bien sûr — c'est une question très intéressante.

Il y a deux semaines, j'ai assisté à la réunion du Réseau international de la concurrence. Il s'agit du groupe qui représente 100 organismes antitrust partout dans le monde, et je suis désormais présidente du groupe directeur. Nous avons souvent l'occasion de nous réunir avec nos homologues. Le prix de l'essence est une grande question dont nous discutons en fait entre nous.

Ce qui est assez intéressant, c'est qu'il s'agit d'une question très importante dans certains pays et pas du tout importante dans d'autres pays. Pour les Japonais, cela ne pose pas problème, et j'en ai discuté avec mon homologue japonais. Il dit qu'il ne s'agit pas d'une question qui préoccupe le public. Mon homologue britannique m'a expliqué que ce problème était beaucoup plus grave, mais aujourd'hui, c'est une question en particulier dont se plaignent souvent les consommateurs.

Le pays avec lequel nous faisons cause commune, ce sont les États-Unis. Là, la Federal Trade Commission a des pouvoirs similaires aux nôtres. J'ai cité un peu plus tôt les résultats de l'une des études faite par cette commission en réponse à la flambée des prix de l'essence à la suite de l'ouragan Katrina. Je dirais que l'approche adoptée par la Federal Trade Commission est très semblable à la nôtre; son analyse également. En ce qui concerne les prix abusifs, elle considère que cela ne doit pas être du ressort d'un organisme antitrust.

Nous avons bien entendu échangé des notes. La dirigeante de la FTC a proposé de m'envoyer le cahier qu'elle est en train de préparer pour tâcher d'expliquer la cause des fluctuations du prix de l'essence. Donc, nous échangeons également de l'information.

• (1550)

Le président: Très bien, je vous remercie, monsieur Bevilacqua.

Nous allons maintenant passer à Mme Brunelle.

[Français]

Mme Paule Brunelle (Trois-Rivières, BQ): Bonjour, madame et bonjour, monsieur. Merci d'être venus nous rencontrer. Vous savez que le prix de l'essence est très important pour les citoyens qu'on représente, parce qu'il affecte l'économie et le prix des biens les plus essentiels, comme la nourriture.

Vous nous avez dit dans votre présentation que la question qui préoccupe le bureau concernant l'industrie du raffinage de pétrole est de savoir s'il y a une infraction à la Loi sur la concurrence. Vous nous avez dit que, selon vous, la question est de savoir si les raffineurs s'entendent pour diminuer la capacité. Si je comprends bien, on peut parler de collusion.

Par ailleurs, on a appris à ce comité, il y a quelques années, que si la marge de raffinage était de 4 ¢ à 7 ¢ le litre, cela serait suffisant pour que les pétrolières fassent un profit raisonnable. On a vu en avril, entre autres, que la marge de raffinage avait augmenté à 19,5 ¢ le litre et qu'à la fin de mai, cette marge était de 27 ¢ le litre.

Vous voyez donc venir ma question. Peut-on agir à cet égard? Croyez-vous avoir les pouvoirs nécessaires pour ce faire? Comment peut-on expliquer cette situation aux gens? On fait des hypothèses. On se dit que le nombre d'entreprises de raffinage a beaucoup diminué.

J'aimerais vous entendre à ce sujet.

Mme Sheridan Scott: Pour commencer, vous avez parlé de profit raisonnable. Comme je l'ai expliqué, la détermination d'un prix ou d'un profit raisonnable n'est pas de notre ressort. On peut faire ce genre d'analyse pour voir si on a une raison de soupçonner des agissements anticoncurrentiels. Le fait qu'un montant est supérieur à un autre montant ne veut pas dire qu'il y a collusion ou des agissements anticoncurrentiels.

Je vais donner la parole à mon collègue, qui pourra vous expliquer comment on voit cela. On fait partie du marché de l'Amérique du Nord, sinon mondial. On fait des comparaisons, peut-être pas chaque année, mais on compare nos marges avec celles des États-Unis pour

déterminer s'il y a vraiment une dimension collective. Je crois que les gens de Ressources naturelles Canada qui viendront témoigner devant ce comité pourront vous en parler. Ils suivent les prix du marché beaucoup plus que nous, car cela relève de leur mandat et non du nôtre.

Vous avez dit qu'il y avait une diminution du nombre de raffineries. Nous avons fait une étude, puisque nous sommes responsables des fusions. Il n'y a pas eu de fusion dans l'industrie pétrolière depuis 10 ans. Si on fait la comparaison sur plusieurs années, la concentration actuelle dans l'industrie n'est pas plus élevée que par le passé.

Mme Paule Brunelle: Vous dites que la diminution du nombre de raffineries n'a pas d'incidence sur les prix. On peut peut-être soupçonner que lorsque des événements se produisent à un endroit ou un autre dans le monde, la demande s'accroît. Il y a alors un manque et on ne peut suffire à la demande.

Mme Sheridan Scott: Nous analysons si la concentration a pour objectif d'obtenir une position dominante et si la concurrence dans le marché a diminué. On a constaté que le nombre de raffineries a diminué, mais cela ne veut pas dire qu'on en a fini avec les compagnies qui peuvent, d'après notre analyse, exercer un pouvoir sur le marché. On pense en fait que la diminution du nombre de raffineries résulte en une industrie qui est plus efficiente que par le passé.

Je vais demander à mon collègue de vous dire quelques mots sur les comparaisons qu'on fait, par exemple, entre les marges des raffineries des États-Unis et celles du Canada. Le groupe qui nous suit pourra vous donner d'autres détails également.

M. Richard Taylor (sous-commissaire de la concurrence, Bureau de la concurrence, Direction générale des affaires civiles, ministère de l'Industrie): Nous avons comparé les marges des raffineries des États-Unis avec celles du Canada. Nous avons constaté qu'elles étaient pratiquement les mêmes. Lorsque la marge des raffineries augmente au Canada, elle augmente d'autant aux États-Unis. Toutes les sources publiques disent qu'il s'agit présentement d'une question de pénurie d'essence aux États-Unis, c'est-à-dire que la demande d'essence aux États-Unis est plus grande que l'offre, ce qui fait augmenter grandement la marge. La seule façon de rétablir l'équilibre serait de diminuer la demande ou d'augmenter l'offre. C'est ce qui arrive maintenant avec l'importation d'essence de l'Europe.

• (1555)

Mme Paule Brunelle: Merci.

J'aimerais vous parler, madame Scott, de votre pouvoir d'enquête. Votre prédécesseur a dit à ce comité, en 2003, que la Loi sur la concurrence avait des lacunes importantes. Il a dit, et je cite : « [...] la loi actuelle ne donne pas au Bureau le pouvoir de mener une étude sur l'industrie ». Il a ajouté qu'il serait préférable qu'une étude sur l'ensemble de la situation soit faite par un organisme indépendant qui aurait des pouvoirs, qui pourrait faire comparaître des témoins et recueillir de l'information.

Le Bureau de la concurrence que vous représentez est-il toujours en faveur de la création de ce qu'on avait appelé à ce moment un office de surveillance du secteur pétrolier, comme le souhaitait votre prédécesseur et des membres de l'industrie pétrolière?

[Traduction]

Le président: Brièvement, madame Scott.

[Français]

Mme Sheridan Scott: La création d'un tel office permettrait de faire des études de marché, car la loi comporte d'autres lacunes, comme en font état les rapports du présent comité. Nous pourrions mener des études de marché, surtout auprès de l'industrie pétrolière, où il y a beaucoup d'information publique, comme celles qu'on a faites depuis 1990, si on était prêt à nous accorder des outils qui nous donnent un peu plus de flexibilité. Alors, si on nous accordait un peu plus de pouvoir pour faire des études de marché, on serait en mesure de le faire sans devoir soupçonner qu'on a contrevenu à la loi pour ordonner, par exemple, la production de documents.

Cela dit, on pense avoir été en mesure de faire ce travail jusqu'ici. On serait prêt à mener ces études si on nous accordait les ressources nécessaires, car ce genre d'études coûtent cher. En Angleterre, ils ont le mandat de mener de telles études, qui coûtent quelques millions de dollars.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Nous allons passer à M. Carrie.

M. Colin Carrie (Oshawa, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens moi aussi à vous féliciter. J'ai lu aujourd'hui que vous aviez porté des accusations contre 11 personnes pour télémarketing trompeur, conformément aux dispositions de la Loi sur la concurrence.

Mme Sheridan Scott: Effectivement.

M. Colin Carrie: Nous tous ici présents vous en remercions.

J'aimerais commencer par une question en deux parties.

À Oshawa récemment, l'un de mes électeurs m'a appris qu'il y avait pénurie d'essence et que certaines stations d'essence n'avaient pas d'essence. La raison pour laquelle il m'a téléphone, c'est qu'une station d'essence avait affiché des prix qu'il considérait excessifs. Cette station était toujours ouverte et vendait l'essence à ce prix excessif qu'il jugeait abusif.

La première partie de ma question est la suivante. Que peuvent faire nos électeurs lorsqu'ils constatent des cas comme celui-ci? Quelle est la procédure à suivre s'ils constatent ce qu'ils estiment être des prix abusifs?

Sauf erreur, quatre éléments déterminent le prix de l'essence. Pourriez-vous nous les expliquer et nous indiquer comment chacun d'entre eux détermine le prix de l'essence afin que nous puissions mieux l'expliquer à nos administrés?

Mme Sheridan Scott: Très bien. En ce qui concerne votre première question au sujet de la pénurie d'essence et de l'augmentation des prix, nous considérons en fait qu'il s'agit d'une réaction normale du marché. En cas de pénurie d'un produit, le prix augmente. C'est la loi de l'offre et de la demande.

Quant à essayer de contrôler les prix abusifs, si c'est effectivement le cas — et j'ignore s'il s'agit de prix abusifs parce que c'est très difficile à définir — nous considérons ce contrôle comme une ingérence sur le marché et cela transmet de mauvais messages.

Cela ne signifie pas que la situation est facile pour les consommateurs. Elle est extrêmement difficile. C'est la raison pour laquelle j'ai dit dans mon exposé que nous accueillerions avec plaisir le rôle que joue RNCan, qui fait du très bon travail dans ce domaine

à l'heure actuelle et nous aimerions également que l'industrie fournisse plus de renseignements aux consommateurs afin qu'ils puissent comprendre la fluctuation des prix de l'essence sur le marché.

Je le répète, nous suivons ce marché de très près, et surveillons toute mesure anticoncurrentielle. RNCan suit la situation encore plus attentivement que nous, et nous constatons ces fluctuations. Mardi soir, le prix de l'essence sera peut-être un peu moins élevé qu'un vendredi. On se demande souvent pourquoi le prix de l'essence augmente le vendredi. Si vous possédez des rudiments d'économie, c'est plutôt évident. Les gens ont tendance à voyager les fins de semaine. La demande d'essence est plus importante les fins de semaine. Il n'est pas étonnant que le prix de l'essence augmente à ce moment-là.

On peut donc constater une fluctuation des prix. Nous pensons qu'il est utile que les consommateurs soient mieux armés pour déterminer les fluctuations et prennent des décisions en matière d'achat sur le marché qui reflètent l'offre et la demande.

Pour ce qui est des quatre éléments, je céderai à nouveau la parole à Richard, qui s'y connaît très bien dans ce domaine.

J'aimerais également ajouter que vous pourrez obtenir plus d'aide et de précision de la part des représentants de RNCan qui vont nous suivre, mais nous sommes assez bien au courant de la façon dont fonctionnent ces éléments de prix.

Richard.

• (1600)

M. Richard Taylor: Je vous remercie.

L'un des quatre éléments dont l'on tient habituellement compte dans le cas d'un litre d'essence, ce sont les taxes, qui s'échelonnent entre 33 p. 100 et 35 p. 100. Mais comme les taxes varient d'une province à l'autre, nous examinons surtout le prix de l'essence sans compter les taxes. Lorsque nous comparons notre prix à celui en vigueur aux États-Unis, nous constatons que notre prix sans compter les taxes pour un litre d'essence est très semblable. Les trois autres éléments, mis à part les taxes, si nous parlons d'un prix hors taxes, sont le pétrole brut qui à l'heure actuelle, de 2000 jusqu'à présent, en représente 67 p. 100; la marge de gros, qui jusqu'à présent est d'environ 25 p. 100; et puis la marge de détail qui est d'environ 8 p. 100. Voilà les trois éléments.

De toute évidence, compte tenu de la situation actuelle, la marge de détail qui est de 0,10 \$, 0,11 \$, 0,12 \$ habituellement, a augmenté et est en fait en train de diminuer. La semaine dernière, elle a diminué d'environ 0,05 \$ et se situe maintenant aux environs de 0,14 \$. Dans les périodes de pointe, particulièrement au printemps, elle dépasse 0,20 \$.

Ce n'est pas à cause du pétrole brut, qui est le plus important facteur déterminant du prix et qui historiquement a été le plus important élément qui a augmenté. Ce que nous constatons plus souvent, surtout au printemps et après des catastrophes naturelles, ce sont des hausses brusques des marges des raffineries en raison de préoccupations concernant l'approvisionnement.

M. Colin Carrie: Merci beaucoup.

On a beaucoup parlé des marges des raffineurs. Une chose m'intrigue. Si le gouvernement modifiait ses règlements pour que l'on produise des carburants plus propres pour l'environnement, est-ce que cela augmenterait le coût du raffinage? Avons-nous au cours de la dernière année, environ, modifié les règlements sur le carburant, ce qui aurait pu entraîner une augmentation des coûts?

Mme Sheridan Scott: J'ignore si Richard a quelque chose à ajouter, mais je dois avouer que le groupe qui nous suivra sera probablement mieux en mesure de répondre à cette question. Ce que nous suivons en fait, ce sont les prix sur le marché.

Richard.

M. Richard Taylor: J'ajouterais simplement qu'étant donné que les États-Unis consomment à l'heure actuelle de 43 p. 100 à 45 p. 100 de l'approvisionnement mondial en essence et que nous en consommons 3 p. 100, lorsque les États-Unis prennent des mesures qui modifient les conditions d'approvisionnement, cela crée des problèmes partout dans le monde et elles se répercutent sur les prix partout dans le monde. Comme vous le savez, la Californie impose des restrictions très rigoureuses et elle a augmenté ses normes nationales d'émission également. Cela a entraîné certains changements là-bas qui nous touchent indirectement, parce que si leurs prix augmentent, nos raffineries établissent leurs prix en fonction de ce marché.

Le président: Vous avez 20 secondes en tout.

M. Colin Carrie: Nous avons entendu dire qu'il fallait améliorer la capacité de raffinage. Pouvez-vous nous expliquer le rôle que pourrait jouer le gouvernement pour améliorer la capacité de raffinage au Canada? Une augmentation du nombre de raffineries permettrait-elle en fait de faire baisser le coût de l'essence, à votre avis?

Mme Sheridan Scott: Ici encore, je crois que c'est une question à laquelle nos collègues seraient mieux en mesure de répondre. Elle ne concerne pas vraiment les pratiques commerciales anticoncurrentielles que nous pourrions constater dans l'industrie du raffinage. Ce qui nous intéresse surtout c'est de déterminer si ces groupes se réunissent et s'entendent pour établir une marge ou un prix approprié.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Je tiens à vous remercier de comparaître devant nous à nouveau.

Lorsque Petro-Canada a fermé sa station de raffinage à Oakville, est-ce que cela a profité ou a nui aux consommateurs au Canada?

M. Richard Taylor: Cela n'a pas eu de grandes conséquences, si nous examinons le genre de production. En 2005, la production était de 43,9 milliards de litres. À la suite de la fermeture en 2006, la production était de 42,3 milliards de litres. Les répercussions n'ont pas été importantes.

Si vous examinez les derniers rapports de Statistique Canada que j'ai obtenus aujourd'hui, notre production totale d'essence automobile est essentiellement de 42 000 mètres cubes, donc elle a augmenté. On a ajouté une certaine capacité.

M. Brian Masse: En ce qui concerne la situation que nous avons constatée en Ontario, à cause de l'incendie chez Esso et du fait que Petro-Canada doit maintenant en dépendre pour sa distribution, cela n'a-t-il pas réduit le choix des consommateurs, surtout à ce moment-là? Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'être préoccupés s'ils cessaient complètement leurs activités? Nous n'avons pas semblé nous inquiéter au moment de la cession d'Oakville; pourquoi ne nous inquiéterions-nous pas si nous réduisons davantage la capacité d'Esso? Elle ne fonctionne même pas à pleine capacité pour l'instant.

M. Richard Taylor: Si vous parlez de l'incendie qui a eu lieu à la raffinerie de Petro-Canada en février, la Loi sur la concurrence ne peut pas protéger les raffineries contre les incendies. Les raffineries sont des endroits très dangereux. Il s'agit d'un événement naturel que

personne ne peut contrôler. Ils se produisent effectivement assez souvent. Les raffineries sont des endroits dangereux. Il y a eu une fluctuation éphémère pendant environ un mois, puis les approvisionnements sont arrivés et ont permis de rétablir l'équilibre.

Mais à moins que l'industrie ne soit prête à avoir une capacité de production non utilisée de 10 p. 100, 20 p. 100 ou 30 p. 100... les raffineries fonctionnent à environ 95 p. 100 de leur capacité, la construction coûte environ 5 milliards de dollars et s'étend sur 12 ans. On a annoncé récemment que Shell envisageait de construire une nouvelle raffinerie à Sarnia. Si cette raffinerie est construite, un incident comme celui que vous avez décrit n'influerait pas sur les prix comme cela a été le cas en février.

• (1605)

M. Brian Masse: D'accord, je suppose que nous rendons les consommateurs plus vulnérables à ce genre de situation si l'on ne se soucie pas de l'absence d'investissements. Je dois avouer que compte tenu des milliards de dollars de profits qui sont réalisés, on devrait avoir des attentes.

J'aimerais maintenant passer, madame Scott, à certains des commentaires que vous avez faits au sujet de l'offre et de la demande. Je suppose que cela explique en partie la frustration que l'on éprouve. Disons, par exemple, qu'il commence à faire chaud et que Canadian Tire vend des piscines. Si leur stock de piscines commence à diminuer, ils ne vont pas augmenter le prix de 10, 15 ou 20 p. 100 parce qu'ils savent qu'ils auront ce produit en juillet et en août. Donc, ils n'augmentent pas les prix. Dans le cas des stations d'essence, vous dites que ce sont des principes économiques de base, mais d'une année à l'autre, nous savons que les clients vont avoir davantage recours à ce produit à un moment en particulier.

Vous pouvez peut-être me reprendre si je me trompe, mais le long de la 401, au cours des dix dernières années — mis à part la capacité de raffinage — lorsque les choses fonctionnaient normalement, je ne me souviens pas que les stations d'essence aient en fait installé des panneaux indiquant qu'elles n'avaient plus d'essence, parce que les gens doivent se rendre à leur chalet, ou faire un voyage ou aller en Floride.

Donc, pourquoi l'industrie ne devrait-elle pas elle-même corriger ce problème qui se produit systématiquement chaque année sans exception pendant les vacances? Pourquoi est-il acceptable qu'elles augmentent leurs profits alors qu'elles disposent toujours de réserves au cours de cette période en particulier?

Mme Sheridan Scott: Je le répète, les entreprises réagissent souvent à des pénuries prévues ou réelles. Même si elles ont du carburant dans leurs citernes, elles peuvent prévoir des pénuries et prendre des mesures d'établissement des prix pour y pallier.

M. Brian Masse: Avez-vous déjà fait enquête pour savoir si une pénurie est déjà survenue pendant les périodes où il y avait eu en fait une flambée des prix?

Mme Sheridan Scott: Nous examinons la quantité d'essence disponible et son lien avec les flambées de prix, et c'est précisément cela qui attire notre attention. C'est alors que nous intervenons si nous croyons que des agissements anti-concurrentiels pourraient avoir été commis afin de voir s'il y a une entente entre les concurrents ou s'il s'agit simplement de gens qui profitent de la situation.

Comme je l'ai dit, la Loi sur la concurrence ne vise pas à empêcher les entreprises de tirer parti d'une situation précise.

M. Brian Masse: Mais a-t-on déjà pu prouver qu'il y a eu pénurie pendant ces périodes de pointe de vacances, que les entreprises ont manqué de carburant et ont dû s'en remettre à une flambée des prix pour décourager les gens...? Dans une certaine mesure, lorsque les prix augmentent, les gens se précipitent pour en acheter plus, ce qui fait augmenter les prix encore plus. Mais savez-vous s'il y a déjà eu une enquête alors qu'on a pu en fait défendre l'argument que vous nous exposez — le principe économique fondamental, l'offre et la demande —, indiquant qu'il y a réellement eu pénurie pendant les vacances, en particulier lorsque les entreprises ont dû augmenter le prix d'avance?

Mme Sheridan Scott: Selon moi, il s'agit davantage d'une question de demande que d'une question d'offre. Nous examinons l'augmentation de la demande avant le week-end.

M. Brian Masse: Mais si l'offre est suffisante, pourquoi les entreprises ont-elles le droit d'augmenter les prix?

Mme Sheridan Scott: En raison de la loi de l'offre et de la demande, on prévoit ce qu'on peut obtenir sur le marché en périodes de forte demande, et les prix grimpent lorsque la demande est plus élevée.

M. Brian Masse: Très bien, mais les entreprises ont-elles pu prouver qu'il s'agit pour elles d'une question d'offre, en fonction des craintes liées à cette demande?

Mme Sheridan Scott: Eh bien, nous enquêtons pour savoir s'il y a eu des agissements anticoncurrentiels plutôt que pour savoir si les entreprises établissent les prix comme il convient. Je le répète. Comme je l'ai dit, notre loi n'interdit pas aux gens de faire des bénéfices. Elle dit qu'ils ne peuvent pas agir de façon anti-concurrentielle. On ne peut pas établir les prix ou abuser d'une position dominante pour limiter la concurrence sur le marché. Nous devons trouver des preuves de tels agissements avant d'entreprendre des enquêtes.

M. Brian Masse: Encore une fois, le problème est que nous acceptons leurs arguments mais ne faisons rien pour régler le problème qui revient sans cesse. Selon moi, c'est simplement inacceptable.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Masse.

Poursuivons maintenant avec M. McTeague.

L'hon. Dan McTeague (Pickering—Scarborough-Est, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci également à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Madame la commissaire, monsieur le sous-commissaire, je dois vous dire que je n'étais pas entiché de discuter encore une fois de l'essence, mais peut-être pourrions-nous jeter un coup d'oeil à certains des chiffres que vous avez fournis, monsieur Taylor.

J'étais réticent à entreprendre cette discussion, simplement parce que je pense qu'il est trop tard pour faire quoi que ce soit au sujet des fusions qui se sont déjà produites. Mon collègue, M. Masse, a cité le nombre de raffineries qui ont fermé leurs portes; elles sont passées de 44 à 17; un grand nombre d'entre elles ont d'ailleurs des taux d'utilisation très élevés. J'ai moi aussi vu des stations Essor qui n'avaient plus d'essence aujourd'hui; cela résulte sans aucun doute d'un problème quelconque à la raffinerie de Nanticoke. Je me contenterai de dire que nous en sommes à un point où il y a très peu d'approvisionnement, ou du moins un approvisionnement suffisant pour répondre à la demande dans notre pays et, bien entendu, dans notre région.

Monsieur Taylor, vous avez mentionné des chiffres qui vont certainement intéresser les détaillants indépendants, qui voudront les remettre en question. Vous avez dit que, normalement, la marge de détail se situe aux alentours... avez-vous dit de 20 ¢ le litre? Est-ce ce que vous avez dit?

• (1610)

M. Richard Taylor: Non, pas la marge de détail, la marge de gros.

L'hon. Dan McTeague: Je m'excuse, je pensais que vous parliez de la marge de détail.

M. Richard Taylor: Non, la marge de détail se situe autour de 5 ¢, le litre, comme vous le savez.

L'hon. Dan McTeague: Toutefois, ces dernières années, et certainement depuis l'ouragan Katrina, votre marge de gros a probablement doublé, je pense, pour refléter le marché international. Est-ce exact?

M. Richard Taylor: Je ne suis pas certain du chiffre exact. Si on examine les périodes de pointe lorsqu'elles sont de 25 ¢, cela dépend de ... Selon le Conference Board, la marge est d'environ 11 ¢. En 2007, jusqu'à maintenant, elle est élevée. En 2005, c'était 14 ¢ et 15 ¢.

On peut donc toujours retracer de petites périodes comme cette pointe — la plus importante pénurie d'essence raffinée jamais enregistrée aux États-Unis. Selon l'EIA, c'était sans précédent, et cette pénurie a fait grimper les prix, de sorte que nos pétrolières ont établi les prix selon le marché.

N'oubliez pas que nous sommes à l'heure actuelle le plus important fournisseur d'essence des États-Unis.

L'hon. Dan McTeague: Madame la commissaire, vous avez dit que la marge de gros pour l'essence se situe entre 6 et 10 ¢ le litre pendant une période de 10 semaines et que c'est normal, puisque cela reflète ce qui se passe aux États-Unis. Je reconnais que lorsqu'il y a une crise au sud de la frontière, nous avons tendance à payer 4 ou 5 ¢ le litre de plus qu'eux.

Cela m'amène à ce que je voulais dire, monsieur Taylor, au sujet de vos points de référence pour l'essence. Bien entendu, Montréal sera comparé à Burlington, Toronto à Buffalo, et ainsi de suite, un peu partout au pays. L'ironie, pour ceux d'entre nous qui ont étudié la situation, c'est qu'aucune de ces collectivités ne compte de raffinerie. Ils sont simplement des preneurs de prix, et ils sont littéralement la minorité qui se fait obéir, du point de vue de leur taille, de leur capacité de production et de leurs seuils.

Je pourrais peut-être vous demander, lorsque vous faites votre analyse... Et je présume que vous la réalisez de la même façon que moi. Dans environ 20 minutes, je vais obtenir les prix de gros pour toutes les entreprises pour demain, qui sont, ironiquement, identiques dans toutes les collectivités partout au pays pour refléter la concurrence —

M. Richard Taylor: Ils sont identiques d'un bout à l'autre du pays?

L'hon. Dan McTeague: Non, non. Dans chaque région, comme vous le savez, monsieur Taylor, il y en a un qui fixe le prix et les autres suivent immédiatement.

Selon moi, vous pourriez examiner Bloomberg. Je ne sais pas exactement comment obtenir ces renseignements. Ça va beaucoup plus loin que mon simple petit ordinateur ici. Vous pourriez également avoir recours à Platts.

Cela a amené le comité à adopter une résolution, il y a quelques années, en vue de créer une agence de surveillance des prix du pétrole, transparente et indépendante, qui examinerait non seulement les prix relatifs, comme on le fait en Ontario et ailleurs dans les villes frontalières, mais également les prix de gros, de la rampe de chargement à la raffinerie, des terminaux à la raffinerie, pour les comparer entre eux.

Voici ce que je veux vous demander. Par exemple, si le prix de gros vendredi à Toronto est établi à 65,3 ¢, à 65,2 ¢ à Ottawa, et qu'il n'y a aucune variation dans le marché de gros, où et comment pourrait-on rétablir la concurrence dans ce secteur afin que les Canadiens puissent être de nouveau certains que nous obtenons des prix concurrentiels pour notre essence — et quels effets subissons-nous des États-Unis.

Vous avez parlé de très hauts taux d'utilisation, 95 à 98 p. 100. On peut soutenir que le nombre de fusions ayant eu lieu sous l'œil attentif de la Loi de la concurrence en 1986 nous place dans une situation où l'on constate les dangers potentiels qui font que les Canadiens doivent payer et déboursier de plus en plus pendant des mois. Selon vous, comment peut-on briser ce monopole des prix que nous voyons à 16 heures chaque jour, prix qu'acquittent les consommateurs et que tout le monde croit pouvoir savoir exactement quel sera le prix le lendemain, miraculeusement, parce qu'on peut prédire parfaitement toutes les autres valeurs?

M. Richard Taylor: Je pense qu'une observation, c'est que vous ne connaissez pas en fait le prix. Nous le savons, parce que nous avons examiné certaines des données. On ignore les escomptes qu'obtient Canadian Tire grâce aux prix de gros, et on ignore — Loblaws, Costco et maintenant Wal-Mart obtiennent des prix de gros, donc c'est un facteur important. Tout ce que l'on voit, ce sont les prix qui sont affichés. Mais selon la quantité que l'on achète, on peut obtenir des escomptes importants. Je ne suis pas libre de vous dire en quoi ils consistent, mais ils sont importants. C'est donc le premier point.

En ce qui concerne Ottawa, il existe au moins quatre fournisseurs qui affichent des prix à la rampe de chargement sur Hunt Club, dans le parc industriel, et il y a au moins cinq fournisseurs qui font de même à Toronto. Dans la plupart des marchés, quatre ou cinq fournisseurs — Nous n'avons que deux compagnies aériennes, WestJet et Air Canada, et même elles se livrent à des guerres de prix. Donc la notion selon laquelle nous avons quatre fournisseurs — N'oublions pas que Imperial —

• (1615)

L'hon. Dan McTeague: Je n'ai que quelques minutes.

Le président: Il vous reste 30 secondes.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Taylor, je connais un peu l'industrie aérienne. C'est suite à ma recommandation que l'on a procédé à l'établissement de prix d'éviction propres à cette industrie, ce qui a permis de stimuler la concurrence longtemps après.

Permettez-moi de vous poser directement la question suivante concernant le prix de gros: qu'il s'agisse d'escomptes ou non, pourquoi l'industrie soutient-elle que ces prix doivent toujours être supérieurs à ceux en vigueur aux États-Unis? En ce qui concerne vendredi dernier, les prix de gros étaient de 5 ¢ supérieurs aux prix à la rampe de chargement aux États-Unis, et non les mêmes comme vous l'affirmez.

Le président: Pourriez-vous répondre en sept secondes?

M. Richard Taylor: Si vous examinez le prix d'un jour, cela me rappelle que la personne la plus âgée au Canada a 107 ans, mais je ne

miserais pas sur le chiffre le plus élevé; je le mettrais sur la moyenne qui est de 76.

Donc, si nous examinons les prix moyens, nous n'examinons pas le prix... Il peut y avoir des différences à Toronto, une différence de quelques cents entre Toronto et Buffalo; il peut y avoir des différences. Mais NRCan a les données et si vous examinez les prix à la rampe de chargement à Toronto et à Buffalo au cours de l'année, ils ne présentent pas de différences importantes sauf peut-être deux ou trois sous, ce qui n'expliquera pas l'augmentation des prix que nous avons connue et qui est probablement attribuable simplement aux coûts du transport.

Le président: Je vous remercie.

Nous allons passer à M. Shipley.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci beaucoup, commissaires, d'être des nôtres.

L'une des choses que j'ai lues dans les documents préparés par l'ancien commissaire, il y a deux ou trois ans, c'est que nous n'avons jamais constaté de cas de collusion sauf au niveau très local. C'est toujours un sujet de préoccupation. J'ignore où on doit mettre l'accent. Est-il plus facile de cibler les fournisseurs du marché local que les grandes multinationales? Quand le dernier procès pour collusion a-t-il abouti à des condamnations, pas seulement des petites stations d'essence locales qui se concertent et qui sont faciles à repérer dans nos collectivités, à quand remonte la condamnation la plus récente visant les grandes pétrolières?

Mme Sheridan Scott: C'est une question de preuve. Il nous faut des preuves pour pouvoir intervenir. Nous communiquons constamment avec le public pour lui demander de nous fournir tous les renseignements qu'il peut et nous nous ferons un plaisir de faire enquête. Rien ne nous plaît autant que de disposer des renseignements nécessaires qui nous permettent de mener une enquête de façon efficace. Ce n'est pas que nous décidons de cibler les marchés locaux; c'est simplement que les preuves que l'on nous communique concernent souvent ces marchés.

Étant donné que nous tâchons de suivre ce marché, et en raison du type de frustrations dont vous nous avez fait part et que nous entendons souvent, nous avons décidé de façon indépendante d'effectuer des projets de recherche. Nous n'avons aucun preuve de l'existence d'un comportement anticoncurrentiel, mais nous exécutons ces projets de recherche exhaustifs pour tâcher de déterminer s'il existe des motifs qui justifient que nous intervenions, parce qu'il pourrait y avoir un complot à l'échelle nationale. Nous avons fait six de ces études depuis 1990. Chaque fois, nous le faisons avec un regard neuf et jusqu'à présent nous n'avons trouvé aucune preuve de collusion à l'échelle nationale dont certains craignent l'existence.

Nous continuerons donc d'agir lorsque nous aurons des preuves. Nous avons les exemples que nous avons donnés des 13 poursuites que nous avons intentées, et à l'heure actuelle, nous sommes en train de mener une enquête également.

M. Bev Shipley: S'agit-il de collusion au niveau local, essentiellement?

Mme Sheridan Scott: Non, à l'heure actuelle nous sommes en train d'enquêter sur des collusions au niveau régional.

M. Bev Shipley: Comment les membres du public peuvent-ils obtenir des preuves? On a beau dire qu'il faut que le public nous présente des preuves, donc on a les électeurs de l'endroit — je reçois des lettres et des courriels, et vous vous dites il faut qu'ils présentent des preuves. Si je leur dit de présenter des preuves, tout ce qu'ils peuvent faire c'est peut-être de traiter avec la station d'essence locale. Ils ne vont pas traiter avec Esso ou l'une des grandes sociétés.

Comment peut-on faire pour obtenir des preuves?

Mme Sheridan Scott: Comme je l'ai déjà dit, il ne faut pas oublier qu'il ne nous appartient pas d'intervenir dans les cas de prix abusifs. Je dirais que dans l'ensemble la plupart des plaintes que nous recevons au bureau concernent les prix abusifs et non la fixation des prix.

En ce qui concerne la fixation des prix, comme je l'ai dit, nous serions heureux de recevoir des preuves des membres du public, et cela est extrêmement difficile pour eux. Il y a toutefois certaines autres choses que nous pouvons faire. Nous avons un programme d'immunité, qui est extrêmement efficace. Grâce à ce programme, le membre d'un cartel viendra témoigner contre des membres du même cartel en échange de quoi il ne sera pas assujéti à des sanctions criminelles ou financières.

M. Bev Shipley: Comment ce programme fonctionne-t-il?

Mme Sheridan Scott: Il est extrêmement efficace. Cependant, aucun représentant de l'industrie pétrolière et gazière n'est venu témoigner. Beaucoup de membres de nombreuses autres industries l'ont fait. L'année dernière, nous avons imposé un nombre record d'amendes au Canada en ce qui concerne la fixation des prix dans l'industrie du papier fin dont les compagnies Domtar, Cascades et Unisource ont chacune payé 12,5 millions de dollars d'amende parce qu'elles ont pratiqué la fixation des prix. Donc nous avons beaucoup de succès dans ce domaine, tant à l'échelle nationale qu'internationale.

Aucun membre d'un cartel de l'industrie pétrolière et gazière ne s'est présenté. Nous serions heureux de recevoir ce genre de preuve si elle était offerte.

• (1620)

M. Bev Shipley: Pouvez-vous prendre l'initiative d'une enquête?

Mme Sheridan Scott: Nous pouvons le faire si nous avons des raisons de croire que la loi a été enfreinte.

Une autre source pour nous de renseignements étonnamment utiles, ce sont les médias. Nous sommes en train de faire une enquête à l'heure actuelle dont je ne peux pas vous parler en détail. Mais je peux vous dire que ce sont les reportages dans les médias, et non un participant à notre programme d'immunité, qui nous ont permis de lancer une enquête assez exhaustive qui se déroule à l'heure actuelle. Parfois, certains diront des choses comme, « Mon concurrent ne respecte pas l'entente que nous avons conclue pour imposer le même prix ». Lorsque nous lisons ce genre de choses dans les journaux, nous intervenons immédiatement.

M. Bev Shipley: J'ai entendu dire que c'est au ministre de l'Industrie de lancer une enquête —

Mme Sheridan Scott: Absolument pas.

M. Bev Shipley: — vous dites que ce n'est pas le cas, que c'est un processus auquel le public peut avoir accès.

Mme Sheridan Scott: En fait, il est extrêmement inhabituel que ce soit le ministre qui propose une enquête. Nous travaillons de façon indépendante. Nous pouvons entamer des enquêtes de trois façons différentes. Il est possible que les ministres demandent que

l'on fasse enquête, mais cela est très rare. Nous pouvons décider nous-mêmes de faire enquête lorsque nous avons des raisons de croire que la loi a été enfreinte. Il existe un processus appelé la règle de la plainte déposée par six résidents, selon laquelle six résidents du pays peuvent signer une plainte dans laquelle ils décrivent l'existence possible d'une infraction à notre loi, et alors nous examinons la situation.

Le président: Très bien, je vous remercie.

Je vous remercie, monsieur Shipley.

Nous allons maintenant passer à M. Vincent.

[Français]

M. Robert Vincent (Shefford, BQ): Merci, monsieur le président.

En ce qui a trait à la concurrence, lorsque deux organismes vendent le même produit, n'est-il pas naturel qu'ils cherchent à baisser le prix de leur produit pour aller chercher un maximum de part du marché? À mon avis, c'est ce à quoi ressemble la concurrence. Êtes-vous de cet avis?

Mme Sheridan Scott: On voit que le prix de l'essence monte et descend.

M. Robert Vincent: Non. Je vous demande...

Mme Sheridan Scott: C'est le cycle. C'est ce qu'on voit dans le marché...

M. Robert Vincent: Je m'excuse de vous couper la parole.

La question que je vous pose est la suivante: pour vous, une libre concurrence, que l'on parle des pétrolières ou d'autres qui vendent le même produit, est-ce que ça veut dire essayer de s'accaparer la plus grosse part du marché en vendant le produit le moins cher possible? À votre avis, la concurrence est-elle ainsi?

Mme Sheridan Scott: Non, cela dépend. Il est question de choix, d'innovation ou de qualité. Cela peut varier selon les marchés.

Il n'y pas de marché parfait, où les produits vendus sont complètement semblables aux autres produits et où un marché parfait est composé de six, sept ou huit compétiteurs, comme cela est écrit dans les livres d'économie. Cela n'existe pas. C'est une exception.

M. Robert Vincent: D'accord.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi on payait 73 \$ le baril de pétrole et 1,06 \$ le litre d'essence il y a un an, et qu'aujourd'hui, l'essence se vend 1,15 \$ le litre alors que le prix du baril de pétrole est de 61 \$? Je comprends mal comment cela peut être possible. Je comprends bien pourquoi il est à ce prix et je vais vous le dire. Il y a deux raisons.

Vous avez parlé tout à l'heure d'abus de position dominante. Comment peut-il y avoir une saine concurrence quand, à Halifax, Esso raffine pour toutes les pétrolières; au Nouveau-Brunswick, c'est Irving; au Québec, c'est Ultramar et à Montréal, c'est Petro-Canada et Shell. Comment peut-on arriver à une saine concurrence quand un même raffineur fournit tout le monde? Je ne vois pas comment il peut y avoir de la concurrence dans un tel marché si un même raffineur fournit tout le monde.

Ensuite, vous avez dit que sur le prix du raffinage, on ne peut pas avoir... Vous avez un prix pour le raffinage.

Dans le journal *Les Affaires*, il est écrit qu'ExxonMobil a encaissé un imposant bénéfice de 9,3 milliards de dollars pour les trois premiers mois, comparativement à 8,4 milliards de dollars l'an dernier. Pourtant, le chiffre d'affaires de la plus grande pétrolière au monde a reculé de 2 p. 100. Alors, le chiffre d'affaires a reculé, mais ses profits ont tout de même progressé de 10 p. 100. Savez-vous pourquoi? Puisque les revenus de ExxonMobil ont diminué, à quoi le géant doit-il sa hausse de profits? Il faut jeter un coup d'oeil aux marges de profit. Donc, on baisse le prix du pétrole, qui était de 73 \$ le baril, à 61 \$, mais si on veut faire les mêmes profits, on monte le prix du raffinage. C'est facile et tout le monde y gagne dans ces pétrolières, car il y a un raffineur dans chaque province. Donc, le raffineur qui fait un profit de 14 ¢ peut décider d'en faire un de 27 ¢ le lendemain parce que le prix du baril de pétrole a baissé.

Pensez-vous vraiment que cela n'est pas une position dominante?

Mme Sheridan Scott: Je ne sais pas si j'ai saisi toutes vos questions.

Tout d'abord, vous avez parlé du prix du pétrole, de sa variation et de son reflet sur le prix actuel du marché. Je pense que c'était votre première question.

M. Robert Vincent: Oui.

Mme Sheridan Scott: À ce sujet, je donnerai la parole à mon collègue, à la fin de mon intervention, afin qu'il vous explique un peu. Cependant, les gens de Ressources naturelles Canada sont mieux placés que nous pour vous décrire comment...

M. Robert Vincent: C'est vous qui faites les enquêtes. Cela devrait vous intéresser de savoir pourquoi on est passé de 14 ¢ pour le raffinage à 27 ¢ quand on a baissé le prix du baril de pétrole.

• (1625)

Mme Sheridan Scott: Non.

[Traduction]

Le président: D'accord, brièvement.

[Français]

Mme Sheridan Scott: On fait des enquêtes quand on voit qu'il y a possibilité de contravention à la loi. Notre mandat est très précis à ce sujet. On voit s'il y a fixation des prix. Si on croit qu'il y a une preuve que les prix sont fixés, on peut aller de l'avant. Ce que vous décrivez, c'est plutôt la façon dont les prix changent sur le marché ou les raisons pour lesquelles les prix montent et descendent.

M. Robert Vincent: Non, je ne parle pas du prix qui change sur le marché. Je vous dis que lorsqu'il y a une baisse du prix du baril de pétrole, on monte le prix du raffinage.

Mme Sheridan Scott: Oui, c'est une possibilité.

M. Robert Vincent: Comment se fait-il que toutes les pétrolières font cela?

Mme Sheridan Scott: Parce que cela peut varier selon certains critères, certains éléments. Ce n'est pas toujours le prix du pétrole qui aura l'impact final sur le prix de détail. Richard ou les gens de Ressources naturelles Canada pourront vous donner des détails.

Deuxièmement, quand vous parlez des raffineries dans les provinces, la distribution en ce qui a trait au raffinage ne constitue pas un marché provincial. On voit cela dans un contexte plus large, car il est possible d'envoyer le pétrole à l'extérieur de la province. Richard a d'ailleurs fait allusion aux nombre de compétiteurs qu'il pourrait y avoir dans un même marché.

Ensuite, vous avez parlé des marges de profit des grosses compagnies...

[Traduction]

Le président: D'accord, brièvement.

[Français]

Mme Sheridan Scott: ... des pétrolières. Comme je l'ai dit, nous ne réglementons pas les prix et les profits.

[Traduction]

Le président: Très bien, je suis désolé, votre temps est écoulé.

Nous allons passer à M. Arthur, notre dernier intervenant.

M. André Arthur (Portneuf—Jacques-Cartier, Ind.): Je vous remercie monsieur le président.

[Français]

Bonjour, madame Scott. La fixation des prix est une pratique interdite. Si vous attrapez quelqu'un à faire de la fixation de prix, vous allez le punir. La fixation des prix, c'est quand les vendeurs sont assez stupides pour se téléphoner pour fixer le prix.

Mme Sheridan Scott: Ils font cela par écrit ou verbalement.

M. André Arthur: Ils communiquent entre eux.

Mme Sheridan Scott: Oui.

M. André Arthur: Ils posent un geste.

Mme Sheridan Scott: Ils communiquent et ils s'entendent.

M. André Arthur: On ne peut pas agir sur le *price gouging*, parce que ce sont les lois du marché. Le *price gouging*, c'est quand les vendeurs sont assez intelligents pour ne pas se téléphoner.

Mme Sheridan Scott: Non, pas nécessairement, parce que c'est un vendeur qui profite de l'occasion...

M. André Arthur: — d'une situation.

Mme Sheridan Scott: — pour faire monter —

M. André Arthur: Le prix finit par être le même que s'il avait été fixé.

J'ai des amis policiers qui font tous les soirs une prière pour rendre hommage à Dieu et le remercier qu'il y ait des criminels stupides. Ça rend la tâche tellement plus facile. J'ai l'impression qu'avec les distinctions que vous apportez, vous vous condamnez à ne jamais les attraper. Pour faire un profit, on doit investir. C'est du moins ce qu'on m'a enseigné, et je ne suis même pas certain d'avoir réussi le cours. On se rend compte actuellement que dans l'industrie du raffinage, la clé du profit est de ne pas investir.

Le nombre de raffineries diminue. Alors, la première société qui investira dans une raffinerie à côté d'Irving au Nouveau-Brunswick, d'Ultramar à Québec, d'Esso à Halifax, de PetroCan ou de Shell à Montréal va se faire mettre à la porte du *country club*. Ils n'auront pas besoin de se téléphoner, mais son nom ne sera pas très bon.

Fait-on semblant de ne pas voir la réalité?

Mme Sheridan Scott: Je dirais que non. Deux compagnies sont intéressées à investir dans la construction de raffineries. Elles n'attendent que les approbations pour ce faire. La construction d'une raffinerie coûte excessivement cher et nécessite des investissements assez élevés sur plusieurs années. Aussi, il n'est pas garanti que les prix de l'essence resteront toujours élevés. Les gens ne restent pas à l'extérieur; ils se préparent à faire des investissements.

Les gens qui décident d'agir de façon indépendante reflètent le marché. Quant à l'affirmation selon laquelle on a besoin de gens stupides pour appliquer notre loi, je peux vous dire qu'on est très actifs pour ce qui est de la fixation des prix et du télémarketing frauduleux, qui ont été mentionnés. On lance des poursuites contre ces gens et on obtient du succès. On n'a pas besoin de bêtises.

M. André Arthur: J'aimerais revenir sur la question que M. Vincent vous a posée. La domination du marché peut être, en soi, un facteur dangereux ou même excessif.

Mme Sheridan Scott: C'est certain.

M. André Arthur: On ne parle pas d'acte criminel ou de complot. On parle d'une situation qu'il suffit de ne pas changer pour créer un abus.

• (1630)

Mme Sheridan Scott: Il est certain qu'un abus de position dominante n'est pas un acte criminel. On exerce notre compétence lorsqu'une compagnie dominante pose des gestes qui entraînent un impact anticoncurrentiel sur le marché. De tels cas se produisent, mais il arrive aussi qu'un tel comportement s'avère très positif pour le marché. On parle, par exemple, des prix d'éviction, qu'on appelle également des prix prédateurs. Il s'agit de prix très, très bas, ce qui est une bonne chose pour les consommateurs. Les pétrolières indépendantes se plaignent souvent des prix d'éviction, mais il y a quand même un bénéfice pour les consommateurs. Cela relève du civil et ne constitue pas du tout un acte criminel. Toutefois, certaines conditions doivent être respectées, et on exerce une surveillance à cet égard.

C'est pour cela qu'on parle d'un abus de position dominante. Il n'est pas illégal d'avoir une position dominante. En fait, c'est ce que tous les hommes d'affaires veulent obtenir. Ils veulent un monopole. Néanmoins, il faut déterminer si le monopole résulte d'actes anticoncurrentiels ou d'un investissement fructueux. On ne veut pas punir les gens qui ont du succès sur le marché et qui en viennent à occuper une position dominante. Cependant, ils n'ont pas le droit d'abuser de leur position.

M. André Arthur: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Arthur.

Je tiens à vous remercier, madame Scott et M. Taylor, d'être venus ici aujourd'hui. Comme vous pouvez le constater, les membres du comité s'intéressent beaucoup à cette question. C'est de toute évidence une question qui intéresse beaucoup nos électeurs.

Mme Sheridan Scott: Je tiens à vous assurer, monsieur le président, que nous consacrons d'importantes ressources à ce domaine, parce que nous sommes conscients qu'il est important, pour les Canadiens, et pour vous également, que nous examinions la situation sur ce marché.

Le président: Je vous remercie.

J'ai un rappel au Règlement de M. McTeague.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur le président, il pourrait être utile pour le comité — et je sais que mes collègues de notre côté aimeraient certainement que cela se fasse — si nous pouvions demander aux attachés de recherche de nous fournir une fois de plus une version à jour du rapport du Comité d'industrie de 2002 dont la commissaire a parlé, avec raison.

Deuxièmement, les attachés de recherche pourraient-ils nous fournir de l'information ou des articles récents concernant les liens entre Imperial Oil et je crois Canadian Tire en ce qui concerne

l'administration de leurs méthodes de commercialisation. Je pense que ces renseignements sont disponibles.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Très bien, je vous remercie, monsieur McTeague. Je suis sûr que les attachés de recherche pourront examiner la chose et vous fournir ces renseignements.

Je vous remercie, madame Scott et M. Taylor, d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Si vous avez d'autres renseignements à fournir au comité, vous pouvez le faire par mon intermédiaire ou par l'intermédiaire du greffier. Nous nous ferons un plaisir de les recevoir.

Mme Sheridan Scott: Bien sûr.

Le président: Chers collègues, nous allons suspendre la séance pendant quelques instants. Nous allons demander aux prochains témoins de prendre place immédiatement et nous commencerons dès qu'ils seront prêts.

- _____ (Pause) _____
- _____

Le président: Je vous remercie.

Nous allons entamer la deuxième partie. Il est 16 h 35. Nous allons essayer de poursuivre la séance jusqu'à 17 h 35 — même si je crois savoir que nous aurons peut-être un vote sur la prolongation des heures. Nous verrons bien.

Nous avons quatre ou cinq témoins. Nous accueillons tout d'abord du ministère des Finances, Mme Lise Potvin, directrice, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt, et M. Geoff Trueman, chef, droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt. Nous accueillons deux représentants du ministère des Ressources naturelles : M. Howard Brown, SMA, secteur de la politique énergétique, et M. Philip Jennings, directeur général, direction des ressources pétrolières.

Je suis désolé, mais je n'ai pas le nom de l'autre personne.

• (1635)

Mme Sandy MacLaren: Je m'appelle Sandy MacLaren et je travaille pour la Direction du développement économique et des finances intégrés, au ministère des Finances.

Le président: Je vous remercie.

Je crois que nous allons commencer par Mme Potvin. Est-ce que vous présentez votre exposé au nom du ministère des Finances?

Mme Lise Potvin (directrice, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt, ministère des Finances): Oui.

Le président: Très bien, si vous pouviez vous limiter à cinq minutes environ pour vos exposés, ce serait très utile pour le comité. Comme vous pouvez le constater, les membres du comité posent beaucoup de questions. Donc, je demanderais aux représentants des Finances et des Ressources naturelles de faire un exposé de cinq minutes chacun.

Madame Potvin.

[Français]

Mme Lise Potvin: Bonjour. Je suis ici aujourd'hui pour vous donner un bref aperçu de la taxation fédérale des produits pétroliers, notamment l'essence.

[Traduction]

La taxation fédérale des produits pétroliers comporte deux éléments. D'abord, des taxes d'accise fédérales spécifiques qui s'appliquent à un taux fixe à certains produits pétroliers, et deuxièmement, la taxe sur les produits et services, ou TPS, s'applique de façon générale aux produits pétroliers tout comme à la plupart des biens et services consommés au Canada. J'aimerais d'abord traiter des taxes d'accise et ensuite passer à la TPS.

[Français]

En ce qui concerne les taxes d'assise, le gouvernement fédéral perçoit des taxes d'assise sur l'essence, l'essence d'aviation, le diesel et le carburant d'aviation. Aucune taxe d'assise fédérale ne s'applique à d'autres types de combustibles, comme le mazout domestique, le propane, le gaz naturel ou l'électricité.

La taxe d'assise fédérale sur l'essence et l'essence d'aviation est de 10 ¢ le litre, tandis que la taxe d'assise fédérale sur le diesel et le carburant d'aviation est de 4 ¢ le litre. Ce sont des montants fixes qui ne varient pas en fonction de l'évolution du prix de détail des carburants.

[Traduction]

Cela signifie que les revenus tirés des taxes d'accise fédérales sont fonction des volumes de carburant vendus et non du prix de détail. En conséquence, les récentes hausses des prix de détail de l'essence et du diesel n'ont pas d'impact direct sur les revenus tirés des taxes d'accise fédérales. De fait, dans la mesure où l'augmentation des prix à la pompe amène les automobilistes à moins utiliser leur véhicule et à réduire leur consommation de carburant, les revenus tirés des taxes d'accise fédérales pourraient diminuer.

Les recettes des taxes d'accise fédérales vont au Fonds du revenu consolidé et sont utilisées pour financer un vaste ensemble de programmes et de services pour les Canadiens et les Canadiennes. Par ailleurs, il existe un lien entre les revenus tirés de la taxe d'accise sur l'essence et l'investissement en infrastructure.

Le gouvernement du Canada a annoncé dans le budget de 2007 des investissements en infrastructure de plus de 16 milliards de dollars sur sept ans. Compte tenu du financement annoncé dans le budget de 2006, l'aide fédérale prévue en vertu du plan à long terme pour l'infrastructure se chiffre à 33 milliards de dollars pour la période allant de 2007-2008 à 2013-2014. Un élément clé de ce programme visant à investir en infrastructure est le Fonds de la taxe sur l'essence qui prévoit un financement important, stable et à long terme pour les municipalités. Le budget de 2007 prévoit 8 milliards de dollars pour la prolongation du Fonds de la taxe sur l'essence, à raison de 2 milliards de dollars par an entre 2010-2011 et 2013-2014. Ces sommes, qui équivalent en principe à 0,05 \$ le litre de la taxe d'accise fédérale sur l'essence, représentent plus du tiers des 33 milliards de dollars investis dans l'infrastructure.

[Français]

Ceci conclut mon aperçu des taxes d'assise fédérales sur les carburants. J'aimerais maintenant traiter de la taxe sur les produits et services.

La taxe sur les produits et services s'applique à la plupart des produits et services consommés au Canada, notamment les produits pétroliers comme l'essence, le diesel, le mazout domestique, le gaz naturel et le propane.

La TPS est une taxe *ad valorem* s'appliquant au prix de vente final des produits et services. Le maintien d'une large assiette permet de la percevoir à un taux relativement bas et de faciliter la conformité pour

les entreprises. Le taux de la TPS a été réduit de 7 p. 100 à 6 p. 100 le 1^{er} juillet 2006.

[Traduction]

L'une des principales caractéristiques de la TPS est que les entreprises sont en mesure de réclamer des remises complètes « crédits de taxes sur intrants » de la TPS qu'elles paient lors de l'achat de produits et de services qu'elles utilisent pour faire des fournitures taxables. C'est ainsi que la plupart des entreprises commerciales sont en mesure de réclamer des crédits de taxes sur intrants au titre de la TPS qu'elles paient sur leurs achats de produits pétroliers, y compris l'essence et le diesel. Dans le cas des consommateurs, le crédit pour TPS, versé aux familles à faible revenu, vise à atténuer les répercussions de la TPS pour ceux qui en ont le plus besoin.

Parce que la TPS s'applique en pourcentage du prix final, les revenus qui en sont tirés varient en fonction de l'évolution du prix de vente final des produits et des services. Par exemple, une hausse de 0,10 \$ le litre du prix de détail de l'essence se traduira par une augmentation des revenus tirés de la TPS de 0,06 \$ le litre.

● (1640)

[Français]

Ce montant additionnel de TPS n'implique pas nécessairement que l'impact sur le revenu du gouvernement fédéral sera positif. Dans la mesure où la hausse des dépenses consacrées à un produit, comme l'essence, entraîne une réduction de la consommation d'autres produits et services, les répercussions nettes sur les revenus globaux de la TPS pourraient être négligeables.

De plus, des hausses du prix de vente de certains produits, dont l'essence et le mazout domestique, influent sur l'Indice des prix à la consommation, ce qui entraîne des augmentations des prestations versées par le gouvernement du Canada dans le cadre de programmes comme le crédit pour la TPS à l'intention des contribuables à faible revenu, la Prestation fiscale canadienne pour enfants, la Sécurité de la vieillesse et le Supplément de revenu garanti.

Ceci conclut mes observations au sujet de la taxation fédérale des produits pétroliers.

[Traduction]

Il me fera bien plaisir de répondre aux questions que vous pourriez avoir à ce sujet, avec mes collègues Geoff Trueman et Sandy MacLaren.

Le président: Merci beaucoup, madame Potvin.

Monsieur Brown, je crois que vous allez présenter un exposé au nom du ministère.

M. Howard Brown (sous-ministre adjoint, Secteur de la politique énergétique, ministère des Ressources naturelles): Je vais demander à mon directeur général des ressources pétrolières, Phil Jennings, de faire l'exposé, si cela vous convient.

Le président: Certainement.

Monsieur Jennings.

M. Philip Jennings (directeur général, Direction des ressources pétrolières, ministère des Ressources naturelles): Merci. Je vous ai fait parvenir un exposé. J'espère que tout le monde en a un exemplaire.

Bonjour et merci de m'avoir invité ici aujourd'hui pour parler du prix de l'essence et des facteurs qui influencent ce dernier.

Tout d'abord, j'aimerais vous parler brièvement de la politique énergétique du Canada dans laquelle fonctionnent les marchés de l'essence.

Selon une entente conclue avec les provinces de l'Ouest, le gouvernement du Canada s'est engagé à maintenir une politique énergétique axée sur les marchés depuis 1985. Cela signifie que le Canada établit les prix en se fondant sur des marchés concurrentiels. La politique se fonde sur le fait que les prix établis sur des marchés libres et concurrentiels offrent les meilleurs signaux aux producteurs et aux raffineurs lorsqu'ils prennent des décisions d'investissement et aux consommateurs pour ce qui est du type d'énergie qu'ils utilisent et la façon dont ils l'utilisent. En établissant le prix du pétrole en fonction du marché, cela aide à assurer qu'il y a un approvisionnement suffisant aux prix les plus concurrentiels. Sauf en cas d'urgence nationale, le gouvernement du Canada n'a pas de pouvoir de réglementation directe sur les prix du pétrole. Aux termes de la Constitution canadienne, les provinces ont par contre ce pouvoir.

Parlons maintenant des facteurs qui influent sur le prix de l'essence. Le pétrole brut est l'élément le plus coûteux du prix de l'essence à la pompe. C'est peut-être évident, mais tout développement qui influe sur l'offre ou la demande de pétrole brut aura une incidence sur le prix du pétrole. Cela comprend des événements géopolitiques qui contraignent la production ou encore mettent l'approvisionnement en danger; des événements liés à la météo, notamment un hiver plus chaud ou plus froid; et le marché des produits de base qui réagit aux changements perçus en ce qui a trait à l'offre et à la demande.

Toutefois, les marchés de l'essence subissent leurs propres pressions d'offre et de demande qui influent à leur tour sur le prix au détail, en plus de la taxe de consommation. Ces facteurs vont souvent dans la même direction des prix du pétrole brut mais peuvent à l'occasion aller dans la direction opposée. Nous en avons eu un exemple lorsqu'il y a eu des problèmes récents dans les raffineries d'Amérique du Nord et après l'ouragan Katrina, alors que ces événements ont eu une incidence sur le prix de l'essence mais pas sur le prix du pétrole brut.

À la diapo suivante, on retrouve une comparaison des principales composantes du prix moyen de l'essence au Canada entre 2003 et 2006. On retrouve les quatre principales composantes qui entrent dans le prix à la pompe, comme on peut le voir sur ce tableau. La première est le pétrole brut qui, comme je l'ai dit, est la principale composante et représente presque la moitié du prix en 2006. Les taxes fédérales, provinciales et municipales de consommation représentent environ le tiers du prix. Vient ensuite la marge du raffineur qui est la différence entre le coût du pétrole brut et le prix de gros de l'essence et le prix de vente au détail ou la marge du négociant qui est la différence entre le prix de gros et le prix de détail. Ces deux marges ensemble représentent environ le cinquième du prix à la pompe en 2006. Je vais maintenant parler de chacune de ces composantes.

La première est le prix du brut. Les producteurs pétroliers canadiens sont des preneurs de prix. Ils établissent le prix de leur pétrole, comme le pétrole brut part d'Edmonton, pour faire concurrence à West Texas Intermediate et à Brent dans la mer du Nord. Les prix de tous les types de pétrole brut s'alignent les uns sur les autres, et ne sont ajustés que pour les différences de qualité et le coût de transport vers les marchés importants.

Le prix mondial du brut a triplé depuis 2002. L'augmentation du prix du pétrole est attribuable en partie à la demande accrue provenant des marchés de l'Amérique du Nord et des marchés

émergents, notamment la Chine et l'Inde, et par des événements géopolitiques au Moyen-Orient et au Nigeria, régions qui contribuent à l'approvisionnement mondial en pétrole.

Bien qu'il y ait un lien évident entre les augmentations récentes du prix de détail et les prix qui n'ont jamais été aussi élevés qu'à l'heure actuelle pour le pétrole brut, comme on l'a vu précédemment, le prix du brut n'est pas le seul élément à déterminer le prix que paient les Canadiens à la pompe.

Sur la diapo suivante, on compare les taxes à la pompe dans différentes villes. Comme vous pouvez le voir, il y a une taxe d'accise fédérale qui est établie à 10 ¢ le litre et qui n'a pas changé depuis 1995. Les taxes *ad valorem* comprennent la TPS de 6 p. 100 qui est une taxe fédérale, et une taxe de vente harmonisée de 14 p. 100 au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador. Au Québec, nous avons une taxe de vente au détail de 7,5 p. 100.

Chaque province et chaque territoire prélève également une taxe par litre. Cette taxe varie considérablement, pouvant être aussi peu élevée que 6,2 ¢ au Yukon pour atteindre jusqu'à 20,2 ¢ le litre à l'Île-du-Prince-Édouard.

Certaines municipalités ont également des taxes. C'est le cas notamment de Montréal, Vancouver et Victoria.

Passons maintenant à la diapo suivante. Nous devons démontrer comment les marges ont changé au fil du temps pour les raffineurs et les négociants. Ce que l'on constate, c'est que pour les raffineurs, la marge représente environ 14 p. 100 du prix à la pompe en 2006. La marge ne reflète pas les profits mais couvre essentiellement le coût de raffinage du brut et donne aux raffineurs un taux de rendement sur les dépenses d'investissement. Les marges des raffineurs sont typiquement volatiles et généralement saisonnières.

- (1645)

Comme on le voit sur le graphique, les marges des raffineurs ont augmenté considérablement au cours des premiers mois de 2007 ce qui reflète le déséquilibre entre l'offre et la demande pour l'essence en Amérique du Nord ce printemps. À Ressources naturelles Canada, nous avons suivi jusqu'à présent plus de 30 événements distincts cette année qui ont réduit l'utilisation de la capacité de raffinage au Canada et aux États-Unis.

Enfin, il y a la marge des négociants qui représente la composante la moins élevée du prix à la pompe, c'est-à-dire environ cinq cents du prix à la pompe en 2006. Cette marge est restée relativement stable au fil du temps. En fait, il y a eu une petite diminution, car beaucoup de gens qui vendent de l'essence commencent maintenant à vendre d'autres choses, car ils ont ajouté un dépanneur, un lave-auto ou un comptoir d'alimentation. Ils sont donc en mesure de fonctionner avec une marge moins élevée.

La diapo suivante montre la tendance historique des principales composantes du prix moyen de l'essence au Canada et la variation de ce dernier au cours de la dernière décennie. J'ai déjà parlé des événements qui ont fait augmenter le prix du brut. Les composantes fiscales ont augmenté d'environ trois cents le litre au cours de cette période, ce qui reflète surtout les taxes *ad valorem* qui augmentent avec les prix plus élevés. Au fédéral, il y a eu une compensation partielle grâce à la réduction de 1 p. 100 de la TPS l'an dernier.

Lorsque l'on examine les marges, il est important de ne pas oublier qu'elles ne sont pas, je le répète, des bénéfiques et que des marges plus élevées ne se traduisent pas nécessairement par des bénéfiques plus élevés. Les marges couvrent les coûts liés au raffinage, à la distribution et à la commercialisation du produit, et elles permettent d'avoir un pourcentage de rendement sur l'investissement. Une marge accrue reflète partiellement les coûts accrus de production du carburant, notamment l'observation des règlements environnementaux.

Le tableau suivant montre la tendance récente des prix du brut et de l'essence au Canada. L'augmentation saisonnière de la demande d'essence qui s'étend typiquement d'avril à septembre, se traduit habituellement par un prix plus élevé pour l'essence pendant l'été. Cependant, comme je l'ai souligné précédemment, cette année il y a un certain nombre de problèmes d'approvisionnement en Amérique du Nord qui viennent s'ajouter à la pression à la hausse qui s'exerce sur les prix. Cette année, les stocks extrêmement bas aux États-Unis en raison de problèmes imprévus dans le secteur du raffinage ont fait augmenter les prix de l'essence en gros en Amérique du Nord qui ont atteint des niveaux records alors que l'on s'apprête à entrer dans la période la plus occupée pour les automobilistes, c'est-à-dire la saison estivale.

Sur la diapo suivante, on voit différentes raisons pour lesquelles il y a des différences de prix entre les marchés. On compare les différentes villes au Canada. Je vais vous en parler très brièvement.

La première est les taxes, comme je l'ai mentionné, de sorte qu'il y a une différence entre les provinces, et dans certains cas entre les villes, pour ce qui est des taxes sur l'essence. Pour les marchés qui sont éloignés, les coûts de distribution sont plus élevés. Il y a des économies d'échelle pour ce qui est de la quantité d'essence qui est en fait vendue aux postes à essence. Et les marchés locaux peuvent parfois jouer un rôle pour ce qui est d'établir un prix différent.

Il y a cinq provinces à l'heure actuelle qui réglementent les prix : le Québec, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et Labrador et la Nouvelle-Écosse.

Une dernière observation. Même si rien n'indique que les prix seraient moins élevés en raison de la réglementation, cette dernière a réduit la volatilité. Comme nous l'avons constaté lors de l'ouragan Katrina, les prix dans les provinces réglementées ne sont pas sans réagir aux forces du marché. À Terre-Neuve et Labrador, par exemple, il a fallu ajuster les prix à trois reprises en six jours après l'ouragan Katrina pour refléter la réalité du marché.

Je parlerai très rapidement de la prochaine diapo. On y compare les différences entre les niveaux de taxation et les marges avec le temps. Ce que l'on constate, comme je l'ai déjà mentionné, c'est le fait que les marges ont en fait diminué au fil du temps depuis les années 1980.

La dernière diapo présente une comparaison entre le Canada et les autres pays du G8 pour ce qui est du prix à la pompe. On voit qu'à l'exception des États-Unis, ce qui s'explique par les niveaux de taxation, le prix à la pompe est relativement peu élevé au Canada.

La dernière chose que je voudrais dire, c'est que cette information et d'autres informations utiles se trouvent sur le site Web Info-Carburant de Ressources naturelles Canada.

Je répondrai volontiers à vos questions.

• (1650)

Le président: Merci beaucoup.

Les députés vont maintenant vous poser des questions. Je précise à l'intention des témoins que les députés disposent de cinq ou six

minutes en tout; répondez donc le plus brièvement possible. La première série de questions durera six minutes.

Monsieur McTeague.

L'hon. Dan McTeague: Merci, monsieur le président.

Monsieur Jennings, monsieur Brown, madame Potvin, monsieur Trueman, madame MacLaren, merci d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Jennings, je veux donner suite sur-le-champ à votre offre de répondre à nos questions. Pouvez-vous expliquer au comité la différence entre le brut léger et le brut lourd, l'écart de prix...? De combien au baril parlons-nous entre le West Texas Intermediate, le brut Brent et le léger non sulfuré? Avez-vous l'information?

M. Philip Jennings: En fait, je n'ai pas le chiffre ici.

L'hon. Dan McTeague: Mais il est juste de dire que c'est tout pareil aujourd'hui.

M. Howard Brown: Ce serait entre 20 et 25 \$, je pense, potentiellement, sur la remise sur le brut lourd.

L'hon. Dan McTeague: On parle donc d'un écart important en fonction du genre de brut que vous mettez.

Une chose est très claire. Vous avez une analyse qui a été faite. Cela me soulage de voir que cela vienne de Ressources naturelles Canada. Je pense que c'est la première présentation de Ressources naturelles Canada qui ne porte pas le nom M.J. Ervin and Associates ou d'autres sources, et je m'en réjouis. Cela fait plaisir de voir que le gouvernement donne son propre avis là-dessus.

Pourriez-vous nous dire combien d'essence est produite chaque année au Canada, combien est vendue aux États-Unis et quelle est l'importance de la demande dans la même année?

M. Philip Jennings: Laissez-moi vous trouver ces chiffres; je les ai.

L'hon. Dan McTeague: Pendant que vous cherchez, je signalerai à l'intention du comité que le prix de l'essence va augmenter de 2,2 ¢ le litre demain dans la région d'Ottawa et que le prix du gros à Ottawa est de 65,4 ¢.

Aux États-Unis, à raison de 2,15 \$ le gallon américain, cela revient à 60,2 ¢ le litre, si bien qu'il y a un écart de 5,2 ¢ entre le prix de gros à New York et ce qu'il est à Ottawa.

Le bureau a déclaré que les prix étaient les mêmes. Or, ce n'est pas le cas, ce qui montre bien pourquoi il nous faut de meilleurs points de référence.

Monsieur Jennings.

M. Philip Jennings: En ce qui concerne l'essence, la production au Canada en 2006 était d'environ 725 000 barils par jour. Les ventes à l'échelle nationale sont de 705 000 barils par jour, soit à peu près la même chose.

Les importations de dérivés d'essence étaient de 108 000 barils par jour et les exportations de 136 000 barils par jour. C'est donc dire que les exportations nettes d'essence étaient de 30 000 barils par jour. Il s'agit ici de l'essence. Si vous incluez le diesel et le mazout, nous avons en fait une balance nette d'exportation plus élevée.

L'hon. Dan McTeague: La Energy Information Administration des États-Unis est le centre de référence pour quiconque comprend le secteur et veut en savoir davantage. Elle donne d'habitude une moyenne de cinq ans. Ces moyennes de cinq ans pour la quasi-totalité des produits énergétiques sont bien connues et c'est dans ces moyennes que nous nous situons.

Faites-vous la même chose? Est-ce que le ministère des Ressources naturelles a lui aussi une comparaison quinquennale des prix des produits énergétiques?

M. Philip Jennings: Pour le prix de l'essence, oui, et le rapport Info-carburant est publié toutes les deux semaines. Nous avons aussi un rapport annuel qui a été publié en 2006 et nous faisons des comparaisons longitudinales. Nous avons aussi des moyennes mobiles sur l'évolution des prix.

L'hon. Dan McTeague: Je sais qu'il y a une section chargée des affaires du consommateur chez vous; c'est peut-être à Industrie, mais c'est passé d'un endroit à l'autre au fil des années. Si le ministère des Ressources naturelles voulait informer les Canadiens, les consommateurs en particulier, en quoi serait-il difficile de calculer ou d'obtenir le prix de gros que l'industrie du pétrole d'une région à l'autre affiche à trois heures chaque jour, ce qui ne donne guère à un petit député d'arrière-ban comme moi la possibilité de trouver le prix précis pour le lendemain? Qu'est-ce qui empêche le ministère de faire ce travail au lieu de passer à travers cette — vous me pardonnerez l'expression — comparaison lamentable avec Buffalo, qui ne produit aucune essence et qui suit le prix affiché à la rampe de chargement de Toronto? Qu'est-ce qui empêche le ministère de le faire? Y avez-vous songé?

• (1655)

M. Philip Jennings: Essentiellement, la raison pour laquelle nous rassemblons l'information est de fournir à un Canadien un cliché des tendances. Pour ce qui est d'Infocarburant, nous avons décidé qu'une fois toutes les deux semaines c'était notre objectif au sujet de cette information. Nous compilons effectivement le prix du gros à la rampe de chargement toutes les semaines et nous pouvons donc fournir l'information aux Canadiens.

L'hon. Dan McTeague: Avez-vous le prix du gros à la rampe de chargement par région et par ville, monsieur Jennings?

M. Philip Jennings: Nous l'avons par région. Je ne pense pas que nous l'ayons par ville mais nous l'avons par région.

L'hon. Dan McTeague: Serait-il possible de donner à la population l'occasion d'avoir accès à cette information puisqu'elle est affichée? Si ce n'était pas affiché, je hurlerais qu'il pourrait s'agir ici de collusion. Mais je vois que le prix affiché pour demain à Toronto est de 65,5 ¢ le litre. À Ottawa, il sera de 65,2 ¢ le litre et je peux énumérer ainsi la liste de toutes les villes.

Pour le savoir, il suffit de consulter Bloomberg, parce que ces compagnies affichent leurs prix et disent à l'industrie et aux actionnaires aux États-Unis: ce sera le prix demandé aux Canadiens demain.

Pourquoi ne pouvez-vous pas pour quelques dollars aller en ligne — je pense que ça coûte 800 \$ — obtenir ces prix et les afficher à cinq ou six heures de l'après-midi pour que mes électeurs sachent non pas ce qu'ils étaient il y a deux semaines mais ce qu'ils seront demain matin. S'ils parviennent même à obtenir de l'essence, ce qui n'est pas le cas à Oshawa?

M. Philip Jennings: La réponse simple c'est que la décision que nous avons prise à propos du rapport Infocarburant est de rassembler l'information une fois par semaine et c'est l'information que nous recueillons également auprès des détaillants au sujet de ce qu'ils vendent dans 60 centres au pays. Nous avons jugé que c'était une manière efficace de fournir aux Canadiens l'information dont ils ont besoin pour prendre leurs décisions.

L'hon. Dan McTeague: Mais je pense que les Canadiens se fieraient —

Le président: Six minutes.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur le président, ils le savent chaque jour; le prix du brut est affiché toutes les trois ou quatre minutes. Peut-être pourrait-on obtenir que Ressources naturelles Canada fasse la même chose pour l'essence. Ce n'est pas du brut que je mets dans mon réservoir, c'est de l'essence.

Ce n'est qu'une suggestion, monsieur Jennings et monsieur Brown.

Merci.

Le président: Nous allons passer à Mme Brunelle.

[Français]

Mme Paule Brunelle: Bonjour. Monsieur Jennings, dans un des tableaux de votre présentation intitulé « Prix moyen à la pompe de l'essence ordinaire », la composante « Coûts et marges du négociant et raffineur » me frappe beaucoup, car elle augmente de façon incroyable: elle est passée de 9,1 ¢ le litre en 1996 à 24,3 ¢ en 2007.

Comment peut-on expliquer une hausse semblable?

[Traduction]

M. Philip Jennings: Je pense que le graphique qui l'explique le mieux est à la page 9. Il recense les principaux événements qui sont survenus.

Pour ce qui est des marges du raffineur, ce que nous voyons ici, c'est la différence entre le prix du pétrole brut et le prix que peut toucher le raffineur lorsqu'il vend à un détaillant. La hausse des prix observée récemment est attribuable à une situation critique des approvisionnements, autrement dit, la capacité du système d'équilibrer l'offre et la demande.

Comme je l'ai déjà dit, les 30 événements divers qui sont survenus cette année ont limité une partie de la capacité des raffineurs. Certains de ces événements, certains très importants, se sont produits au Canada.

[Français]

Mme Paule Brunelle: Selon vous, les marges de raffinage que les compagnies prennent sont correctes.

M. Philip Jennings: Les marges sont les marges. Les compagnies de raffinage ont un marché et cherchent à vendre leurs produits au prix le plus élevé possible. Lorsque les produits sont rares, les compagnies peuvent évidemment vendre leurs produits plus cher.

Mme Paule Brunelle: Vous dites donc qu'il est impossible de discipliner l'industrie.

M. Philip Jennings: Je vous dis que ce n'est pas quelque chose qu'on fait.

Mme Paule Brunelle: D'accord.

Madame Potvin, l'année dernière, les profits nets combinés des six grandes pétrolières au Canada ont atteint 12 milliards de dollars, soit une hausse de 5 milliards de dollars par rapport à 2004. C'est une augmentation de 70 p. 100, ce qui est important.

L'adoption du projet de loi C-48 a fait en sorte que l'impôt versé au gouvernement fédéral a diminué et continuera sur cette lancée dans les prochaines années.

Quelle perte cela représente-t-il pour le gouvernement? Quel impact cette loi a-t-elle sur le revenu fiscal du gouvernement? Faut-il un cadeau aux pétrolières? Il me semble qu'elles n'en ont pas tellement besoin. Pourquoi devaient-elles payer moins d'impôt au cours des trois dernières et pourquoi devraient-elles en payer moins à l'avenir?

●(1700)

Mme Lise Potvin: L'impôt des entreprises ne fait pas vraiment partie de mon champ d'expertise. Quand les pétrolières font plus de profits, on les taxe. La réduction des taux d'imposition qui s'appliquent aux sociétés est une mesure générale visant à éliminer certaines distorsions et à rendre le Canada plus concurrentiel. Je ne suis pas vraiment en mesure de vous donner plus de détails. Ma collègue qui devait être ici n'y est pas.

Mme Paule Brunelle: J'ai lu une étude de l'Association canadienne des producteurs pétroliers dans laquelle on évalait sur trois ans l'impact de ce que je pourrais appeler l'ensemble des cadeaux fiscaux aux pétrolières. Ces derniers représentaient, en 2005, plus de 5 milliards de dollars. En 2008, ils représenteront 2,362 milliards de dollars. Chaque année, on fait de gros cadeaux aux pétrolières. Cela me semble une mesure quelque peu déraisonnable pour une industrie en aussi bonne position. J'ai de la difficulté à expliquer cela aux commettants de mon comté.

Mme Lise Potvin: Je ne peux pas commenter l'étude, mais je peux dire que plusieurs avantages fiscaux accordés à ce secteur ont été éliminés: le décret de remise pour Syncrude, l'allocation pour ressources et la dépréciation accélérée pour les sables bitumineux. Malheureusement, je ne peux pas faire de commentaires sur les chiffres contenus dans cette étude.

Mme Paule Brunelle: Quand le prix du baril de pétrole était très bas, en comparaison, le coût de l'extraction du pétrole des sables bitumineux était élevé. Mais quand le baril est à 62 \$ ou à 65 \$, il me semble que ces entreprises font une très bonne affaire. Est-ce le genre de bénéfice qu'on a enlevé aux entreprises? Selon vous, les exemptions accordées aux entreprises sont-elles quand même raisonnables?

Mme Lise Potvin: Comme je vous l'ai dit, cela ne fait pas partie de mon champ d'action et je ne veux pas trop m'avancer. Selon ce que je comprends, la plupart des avantages fiscaux qui étaient accordés au secteur ont été éliminés.

Mme Paule Brunelle: Me reste-t-il un peu de temps, monsieur le président?

[Traduction]

Le président: Il vous reste une minute.

[Français]

Mme Paule Brunelle: En ce qui concerne le Québec, chaque litre d'essence consommé est importé. L'augmentation importante du prix du litre d'essence pèse très lourd sur notre économie. Pouvez-vous, comme ministre des Finances, vous informer des disparités régionales en regard des revenus fiscaux tirés de l'industrie pétrolière? Le Québec s'appauvrit-il au profit de l'Alberta? C'est la grande question.

Mme Lise Potvin: Je ne peux pas faire de commentaire là-dessus.
[Traduction]

Le président: Je pourrais sans doute répondre à la question mais je vais donner la parole à M. Van Kesteren.

Vous avez six minutes, monsieur Van Kesteren.

M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être venus.

C'est comme les OVNI, tout le monde en a vus mais le gouvernement ne cesse d'affirmer qu'ils n'existent pas. Les Canadiens sont du même avis, je crois.

Vos témoignages étaient bons. Vous nous avez présenté de magnifiques graphiques. Mais il y a des choses qui me déconcertent. Aidez-moi à comprendre un peu. Le Canada a les deuxièmes plus importantes réserves de pétrole, dont la plus grande partie, j'imagine, est emprisonnée dans les sables bitumineux. Une compagnie pétrolière va en extraire le pétrole et empêche le prix du brut, quel qu'il soit. Qu'en est-il dans l'est où l'on fait du forage en mer? Les coûts sont-ils comparables?

Par exemple, en Arabie Saoudite, s'ils touchent 62 ¢ le baril quand ils ne font que forer un trou pour que le pétrole jaillisse du sol, qui en profite? Est-ce que ça se reflète dans les prix?

M. Philip Jennings: C'est sur la scène mondiale. Au bout du compte, c'est l'offre et la demande: l'offre totale de pétrole et le prix que vous pouvez obtenir pour un baril. Les bruts disponibles comparables se vendront au même prix partout dans le monde. Qu'ils soient produits en Arabie Saoudite ou au Canada, ce sera le même montant.

La différence, c'est que dans les sables bitumineux les bruts disponibles sont en fait beaucoup plus lourds. Cela exige beaucoup plus de raffinage et de traitement pour en faire un dérivé utilisable; ils valent donc moins. La deuxième chose, c'est que cela coûte beaucoup plus cher à extraire. Vous obtenez moins pour un produit qui coûte plus cher à extraire.

Pour ce qui est de la côte Est, vous avez un pétrole d'assez bonne qualité, selon l'endroit où on le produit. Mais encore une fois, vous êtes dans un milieu qui coûte pas mal cher. Le trouver c'est une chose, c'en est une autre d'assurer la production.

●(1705)

M. Dave Van Kesteren: Je regarde votre dernier tableau. Même si notre situation n'est pas mauvaise au Canada pour ce qui est du prix, nous ne sommes pas en si bonne situation pour ce qui est du coût du baril. Pourquoi nous situons-nous à un niveau beaucoup plus élevé qu'au Royaume Uni ou au Japon? Le Japon n'obtient-il pas son pétrole d'Arabie Saoudite? Pourquoi son prix, taxe non comprise est-il de 66,8 ¢ le litre alors que nous payons 72,8 ¢?

M. Howard Brown: C'est une excellente question. Elle me trottait dans la tête quand M. Jennings faisait son exposé. Il va falloir que nous communiquions avec le comité pour y répondre.

Je précise que cela inclut le coût du brut ainsi que celui du raffinage, de la main-d'oeuvre, et ainsi de suite.

La réponse n'est pas immédiatement apparente.

M. Dave Van Kesteren: J'ai une question à poser. Combien y a-t-il de compagnies pétrolières dans le monde qui contrôlent le pétrole? Est-ce que quelqu'un le sait?

M. Howard Brown: Eh bien, vous savez sûrement qu'il n'y a pas moyen de les compter. Néanmoins, vous avez raison, il y a un degré élevé de concentration. Nous sommes rendus à quatre super-majors dans l'Ouest actuellement.

Quant à savoir qui contrôle le brut, ce ne sont pas en fait des compagnies pétrolières qui le contrôlent mais plutôt les sociétés d'État des pays où se trouvent les réserves.

M. Dave Van Kesteren: Y a-t-il des compagnies au Canada qui ne font pas partie des quatre principales?

M. Howard Brown: Oui. La plupart d'entre elles n'en font pas partie : EnCana, par exemple.

M. Dave Van Kesteren: Irving.

M. Howard Brown: Oui. En aval, Irving est une indépendante.

M. Dave Van Kesteren: Et est-ce que Petro-Canada n'est pas en grande partie offerte uniquement aux actionnaires?

M. Howard Brown: Y a-t-il un actionnaire minoritaire dominant à Pétro-Canada? Je pense que c'est une société qui compte un grand nombre d'actionnaires.

M. Philip Jennings: Je ne le crois pas.

M. Dave Van Kesteren: Pardon?

M. Howard Brown: Je pense qu'il s'agit d'une société à grand nombre d'actionnaires, par conséquent il y a un grand nombre d'actionnaires individuels ou d'institutions qui détiennent des actions de Pétro-Canada. Par contre, des actions de Syncrude sont détenues en majeure partie par les grandes pétrolières.

M. Dave Van Kesteren: Donc la question se pose: y a-t-il d'autres facteurs qui pourraient intervenir dans l'établissement du prix du pétrole que ceux que nous étudions ici au Canada? Avec de faibles variantes, le prix semble uniforme, quel que soit le pays.

M. Howard Brown: Il s'agit d'un marché mondial, et une fois que le pétrole est extrait, il sera acheminé là où la marge est la plus élevée — on change l'itinéraire des navires en haute mer afin de les réacheminer vers d'autres destinations — comme dans le cas du produit raffiné.

Pour ce qui est de déterminer si les gouvernements nationaux ou l'OPEC en particulier sont en mesure d'influer sur le prix du brut, il s'agit là d'une question qui est à la fois très intéressante et très complexe. Il ne fait pratiquement aucun doute qu'ils sont en mesure, à court terme de le faire et je pense que certaines augmentations du prix du brut que nous avons constatées sont peut-être le résultat de la manipulation du marché. Si vous remontez aux années 70, les données montrent que l'on peut exercer une emprise sur le marché pendant une période de temps relativement courte. Il est très difficile d'exercer une emprise sur le marché sur une dizaine d'années.

Le seul facteur qui m'amènerait personnellement à me demander si l'avenir sera différent du passé, c'est qu'aujourd'hui les réserves sont tellement concentrées dans un petit nombre de sociétés, où l'accès est soit limité uniquement à des sociétés pétrolières qui appartiennent à l'État, soit contrôlé de très près par le gouvernement. Il y a beaucoup de pétrole dans des pays comme l'Arabie saoudite, le Venezuela et ainsi de suite, et cela nous amène à nous demander si cet épisode sera légèrement différent de la situation qui existait dans les années 70.

• (1710)

Le président: Je vous remercie.

Je vous remercie, monsieur Van Kesteren.

Nous allons maintenant passer à M. Masse.

M. Brian Masse: Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins d'être ici aujourd'hui.

Madame Potvin, dans votre exposé, vous avez dit, « De fait, dans la mesure où l'augmentation des prix à la pompe amène les automobilistes à moins utiliser leurs véhicules et à réduire leur consommation de carburant, les revenus tirés des taxes d'accise fédérales pourraient diminuer. »

Je compare cette déclaration à un document que vient de publier Statistique Canada, à savoir son étude intitulée *Revue de fin d'année*, du 12 avril 2007. Cette revue comporte une section intitulée « Les

consommateurs n'ont pas bronché devant le renchérissement de l'essence », et elle se lit comme suit :

Au Canada, les consommateurs ont tout simplement fait fi des répercussions du renchérissement de l'essence sur leurs habitudes de conduite, sans parler de leurs comportements en général.

La consommation d'essence au détail croît chaque année depuis 2002. L'an dernier, elle s'est élevée de 0,8 p. 100. La seule concession que les automobilistes ont faite en ce qui concerne le prix de l'essence a été de passer du super à l'essence régulière chaque année.

Le renchérissement de l'essence n'a pas influé non plus sur les ventes de véhicules ni sur les types de véhicules populaires. Les ventes ont atteint leur deuxième plus haut sommet, à peine 4 p. 100 sous le sommet atteint en 2002.

Les ventes de camions ont augmenté plus vite que les ventes de voitures pour une cinquième année de suite. En fait, la vigueur des ventes de camions a ramené l'importance relative des ventes de voitures à un bas niveau record de 51,7 p. 100 l'an dernier.

Comment pouvez-vous affirmer qu'il n'y aura pas d'augmentation des recettes, puisque même Statistique Canada a examiné cette situation depuis 2002.

Mme Lise Potvin: En fait, ce que j'ai dit, c'est que les recettes que nous obtenons n'ont aucun rapport avec les prix et se rapportent uniquement à la consommation, et que dans la mesure... Je n'ai pas dit que la consommation réduirait; je ne le sais pas. Mais dans la mesure où la consommation est réduite, cela entraînera une baisse des recettes. Mais il n'existe aucun lien entre les prix de l'essence et nos recettes provenant de la taxe d'accise.

M. Brian Masse: Je me permets de ne pas partager cet avis. Vous avez en fait dit, « ...amène les automobilistes à moins utiliser leurs véhicules et à réduire leur consommation de carburant, les revenus tirés des taxes d'accise fédérales pourraient diminuer. » C'est en fait ce qui est indiqué dans votre présentation, pourtant vous dites que —

Mme Lise Potvin: Je crois avoir dit, « dans la mesure où ».

M. Geoff Trueman (chef, Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt, ministère des Finances): En fait, si vous examinez les chiffres, un aspect très intéressant c'est la mention que vous avez faite d'une augmentation de 0,8 p. 100. C'est nettement inférieur à la tendance à long terme sur 10 ans pour l'essence, c'est-à-dire une augmentation de 1,7 p. 100 chaque année, sans exception. Donc, nous avons en fait constaté que les prix ont influencé les comportements.

Au cours des trois dernières années, les volumes ont été assez intéressants. On a commencé à 40,9 milliards en 2004, nous sommes tombés à 40,8 milliards en 2005, puis nous sommes légèrement remontés à 40,9 en 2006; pour ce qui est de la tendance à long terme, nous avons constaté un changement important. Il faudra quelques années de plus pour voir comment la situation évoluera.

M. Brian Masse: Voici ce qu'a déclaré le premier ministre actuel à la Chambre des communes en 2004 :

Monsieur le Président, le premier ministre sait certainement que le prix de l'essence atteint un niveau record d'un bout à l'autre du Canada. Alors que ce prix élevé nuit aux entreprises et cause des problèmes aux consommateurs, le gouvernement, pour sa part, empêche des recettes records provenant des taxes sur l'essence.

Je pourrais continuer et citer un certain nombre de questions différentes posées par différents députés ministériels qui soutiennent que l'augmentation du prix du pétrole entraîne une augmentation des recettes provenant de la TPS.

Est-il vrai ou faux que vos recettes provenant de la TPS ont augmenté au cours des dernières années, en fonction de l'augmentation du prix de l'essence? Qui a raison et qui a tort?

M. Geoff Trueman: Les recettes provenant de la TPS varient effectivement en fonction du prix, mais les recettes provenant de la taxe d'accise ne varient pas en fonction du prix.

M. Brian Masse: Mais en ce qui concerne les recettes générales du gouvernement qui proviennent du prix de l'essence, l'argument qui a été invoqué pendant de nombreuses années à la Chambre des communes était que l'augmentation des prix de l'essence entraînait une augmentation des recettes provenant de la TPS pour votre ministère. Cela a-t-il été le cas ou non?

M. Geoff Trueman: En ce qui concerne le Trésor, les recettes provenant de la TPS augmenteraient effectivement en fonction de l'augmentation des prix de l'essence. Les recettes provenant de la taxe d'accise sur l'essence sont liées uniquement à la quantité de carburant qui est vendue.

M. Brian Masse: Exactement, si la quantité augmente, et —

M. Geoff Trueman: La quantité vendue a augmenté à long terme. Au cours des trois dernières années, on a en fait constaté un plafonnement, une stabilisation.

M. Brian Masse: Eh bien, 0,8 p. 100... d'après les derniers chiffres, on en est encore à 1 p. 100 à tout le moins.

M. Geoff Trueman: De quelle année s'agissait-il?

M. Brian Masse: C'était en 2006.

M. Geoff Trueman: C'est exact, et cela faisait suite à la baisse de l'année précédente.

Mme Lise Potvin: Il est important de souligner que le taux de la TPS a été réduit, donc —

M. Brian Masse: Je comprends, mais ce que nous essayons de déterminer c'est qui avait raison ou avait tort, c'est-à-dire si les recettes du gouvernement augmentent ou non lorsque le prix à la pompe augmente, que la TPS soit de 6 p. 100, 7 p. 100, 8 p. 100, 5 p. 100, 4 p. 100, 3 p. 100, 2 p. 100, ou 1 p. 100?

Mme Lise Potvin: Dans ce cas, je dirais que les recettes provenant de la TPS augmentent en fonction des prix, mais comme le taux a été réduit, au bout du compte, cela revenait plus ou moins au même.

M. Brian Masse: Je vais passer rapidement à M. Jennings.

La dernière page de votre document contient des tableaux comparatifs. J'aimerais voir une comparaison entre le Canada et d'autres pays producteurs d'essence et de pétrole, entre autres la Russie, l'Arabie saoudite et le Venezuela, plutôt qu'une comparaison avec certains des pays qui figurent à ce tableau. Ces comparaisons seraient intéressantes, car elles pourraient également être faites avec des pays qui ont un système de double prix. Aucun des pays qui figurent à ce tableau n'a de système de double prix, je crois.

J'ai aussi une autre question sur votre autre tableau, en ce qui concerne l'augmentation des coûts du raffineur et du négociant. Ce tableau comparatif est très bien fait, car il montre que le prix de l'essence est à peine plus... puis il a doublé, alors que les taxes fédérales sont demeurées relativement stables, n'ayant subi qu'une légère augmentation, et les taxes provinciales sont relativement stables également. Ce qui est très significatif, c'est que les coûts et les marges du raffineur et du négociant ont presque triplé, et elles ont encore augmenté de façon considérable même l'an dernier.

Cela s'explique-t-il par de nouvelles techniques de raffinage ou par des exigences au niveau de la vente au détail qui auraient beaucoup augmenté de 1996 à 2007...

• (1715)

Le président: Je vous remercie de cette question.

Veuillez y répondre brièvement, si possible.

M. Philip Jennings: Je veux m'assurer de bien comprendre votre question. Vous essayez de savoir pourquoi les marges de raffinage ont augmenté au fil des ans?

M. Brian Masse: Pourquoi la différence est aussi grande par rapport aux autres services.

M. Philip Jennings: Comme je l'ai dit, la pointe actuelle — la pointe que vous voyez pour les deux derniers mois — comme je l'ai déjà dit, tient au fait que les stocks sont très bas aux États-Unis. En fait, les stocks américains sont aussi bas qu'ils l'étaient après l'ouragan Katrina. Deuxièmement, certains raffineurs ont fermé —

M. Brian Masse: Excusez-moi, je parle de la différence en pourcentage.

Le président: Votre temps est largement écoulé, j'en suis désolé.

M. Brian Masse: Je pourrais peut-être déposer la question auprès du comité plus tard.

Merci, monsieur le président.

Le président: Oui, M. Masse déposera sa question.

M. Brian Masse: Merci.

Le président: Monsieur Bevilacqua, s'il vous plaît.

L'hon. Maurizio Bevilacqua: Merci, monsieur le président.

Ce n'est peut-être pas très juste de ma part, puisque je n'aurai pas recours à toutes les compétences dont vous faites bénéficier le comité à titre d'experts des Finances autant que des Ressources naturelles. Je voudrais cependant que vous répondiez à nos commettants, puisque vous connaissez très bien cette question. En tant que consommateur, quelle est sur vous l'influence de toutes vos connaissances lorsque vous devez aller faire le plein?

M. Howard Brown: Permettez-moi de répondre à cette question.

J'ai été confronté à ce problème pour la première fois lorsque les ouragans ont réduit la capacité et qu'il y a eu une forte hausse des prix de l'essence. Nous avons préparé une trousse d'information à l'intention des Canadiens sur les façons d'économiser l'essence, et je me suis dit que je pourrais peut-être appliquer moi-même ces conseils au lieu de me contenter de dire aux gens ce qu'ils devraient faire. J'ai donc conduit moins vite, à 90 km/heure au lieu de 100, et j'ai constaté qu'il ne me fallait pas plus de temps pour arriver à destination. En outre, j'avais moins souvent recours à mes freins.

Je ne veux pas tourner cette question à la blague. Les Canadiens peuvent faire des choix qui leur permettront de réduire leur consommation d'essence à court terme. Ils peuvent entre autres éviter des trajets inutiles. S'ils doivent se rendre à trois endroits la même journée, ils peuvent le faire d'un seul coup plutôt que de faire trois voyages distincts. Il est possible aussi d'utiliser une seule voiture pour plusieurs personnes qui se rendent au même endroit. On peut s'assurer d'avoir des pneus bien gonflés. La mesure la plus importante, c'est de ralentir.

L'hon. Maurizio Bevilacqua: Quelqu'un d'autre veut-il répondre?

M. Geoff Trueman: Il vaut mieux acheter l'essence durant la semaine. Nous vivons tous dans des quartiers, et nous avons tous vu les prix de l'essence augmenter les fins de semaine et les jours fériés. En tout cas, d'après ce que me disent mes voisins, puisque je travaille dans le domaine des taxes — ils me demandent toujours quelle partie du prix représentent les taxes. La plupart d'entre eux sont étonnés d'apprendre que la taxe d'accise fédérale n'est que de 0,10 ¢ et que cela n'a pas changé depuis 12 ans. La taxe sur le diesel n'a pas changé depuis 20 ans.

Nous sommes certes sensibles aux fluctuations de prix, et nous comprenons que cela préoccupe également les Canadiens. Le gouvernement a pris de bonnes mesures, entre autres le programme Info-carburant, qui offre plus d'information aux consommateurs. Les consommateurs sont plus informés, ou du moins commencent à être plus informés, quant à la façon dont le marché fonctionne.

Mme Lise Potvin: Et si vous devez remplacer votre véhicule, achetez-en un qui consomme moins de carburant.

L'hon. Maurizio Bevilacqua: Je vais poser une question que M. McTeague a portée à mon attention. Elle porte sur le tableau intitulé Prix à la pompe de l'essence ordinaire, Moyenne du 15 mai au 5 juin 2007. Pourquoi la rubrique Coûts et marges du négociant et raffineur n'a-t-elle pas été subdivisée?

M. Philip Jennings: Pourquoi les marges du négociant et du raffineur n'ont pas été subdivisées?

L'hon. Maurizio Bevilacqua: Oui.

M. Philip Jennings: Elles pourraient l'être, et nous nous ferons un plaisir de vous fournir ce tableau.

Le président: Vous pouvez nous le fournir?

M. Howard Brown: Je pense que la question qu'on vous pose, Phil, est de savoir quelle est la proportion des bénéfices et celle des coûts.

• (1720)

L'hon. Maurizio Bevilacqua: Oui, s'il est possible de ventiler les coûts et les marges du négociant et du raffineur. Monsieur Jennings, vous avez dit que c'est possible.

M. Philip Jennings: Nous pouvons faire la distinction entre les marges du négociant et celles du raffineur.

M. Howard Brown: Vous pouvez diviser celles du négociant et celles du raffineur, mais la question est de savoir si vous pouvez diviser les marges en deux colonnes, l'une pour les bénéfices et l'autre pour les coûts.

L'hon. Maurizio Bevilacqua: Vraiment, vous devriez poser vous-même vos questions.

C'est exact, c'est ce que nous voulons.

Le président: Vous avez la parole.

L'hon. Maurizio Bevilacqua: Merci, c'est tout.

L'hon. Dan McTeague: Comment allez-vous y arriver si, parmi les grandes sociétés, deux sur quatre seulement présentent des données distinctes pour les négociants et les raffineurs?

M. Howard Brown: Nous nous consultions justement à ce sujet. Je ne suis pas sûr que ce soit faisable.

Le président: Il vous reste une minute.

L'hon. Dan McTeague: Merci, monsieur le président.

Il me semble que si nous avons toutes les autres composantes, le seul mystère qui perdure est celui des coûts du négociant et du

raffineur. Et nous n'avons aucune idée de ce que sont ces coûts ou de ce que sont ces marges.

Nous croyons savoir, d'après ce qu'a dit le Bureau de la concurrence, qu'il s'agit de 5 ou 6 ¢ le litre, 6 ¢ à Ottawa et 5 ¢ à Toronto. Ce n'est pas ce qu'a dit son représentant, mais il sait que je suis au courant.

Permettez-moi de vous poser la question suivante. On sait que le secteur est passé de 44 raffineries à 17. Si les Canadiens s'intéressent vraiment à l'environnement et veulent réduire de 10 p. 100 leur utilisation de carburant, qu'est-ce qui empêcherait l'industrie de fermer une ou deux raffineries de plus, ce qui provoquerait une augmentation artificielle... Ainsi, la demande demeurerait stable alors que l'offre baisserait considérablement?

Le président: Merci.

Veuillez répondre brièvement.

M. Howard Brown: Je dois dire que cela m'étonne un peu. La plupart des gens s'entendent sur le fait que le problème est dû à un manque de capacité dans l'industrie, si l'on examine la situation des dix dernières années et surtout la situation récente. Le but des commerçants est de réaliser des bénéfices; c'est pour cela que des entreprises exploitent des raffineries de pétrole, des puits de pétrole, des dépanneurs et tous les autres types de commerces. Il me semble que si nous voulons encourager une augmentation de la capacité et du nombre des raffineries de pétrole, il vaudrait mieux permettre à leurs exploitants d'obtenir un bon rendement de leurs investissements. Les raffineurs ne vont pas fermer leurs entreprises dans un marché concurrentiel, à moins que le taux de rendement de leurs raffineries soit trop faible.

D'après ce que disent certaines grandes pétrolières, l'une des raisons pour lesquelles elles n'ont pas construit plus de raffineries, c'est qu'elles s'attendent à ce que la consommation de pétrole diminue.

Le président: Merci.

Passons maintenant à M. Carrie, s'il vous plaît.

M. Colin Carrie: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie de vos témoignages.

Dans l'une des pages de votre document, on indique que les niveaux des stocks et les nouvelles normes pour les combustibles sont des facteurs qui influent sur le prix de l'essence. Compte tenu des changements dans le domaine de l'environnement et puisque la population réclame des mesures pour lutter contre la pollution, le fait d'avoir des carburants moins polluants va-t-il provoquer une augmentation des coûts? De combien les coûts de raffinage augmenteront-ils? A-t-on apporté au cours des dernières années des modifications aux normes qui auraient entraîné une augmentation des coûts de raffinage?

M. Howard Brown: Dans le cas du diesel, la réduction de la teneur en soufre à des niveaux extrêmement bas, par suite d'exigences réglementaires très rigoureuses, a certes contribué aux coûts. La plupart des gens savent que le gouvernement a pris des règlements en matière d'émissions de gaz à effet de serre et a en outre adopté des objectifs à long terme en matière de pollution atmosphérique. Nous ne savons pas encore quels en seront les résultats, par contre, nous sommes relativement certains des coûts que cela entraînera, et mes collègues d'Environnement Canada sont des experts dans ce dossier.

On peut dire sans risquer de trop se tromper que ces normes entraîneront des coûts.

M. Colin Carrie: Ma prochaine question s'adresse aux experts de l'impôt. Si l'on compare la structure fiscale du Canada à celle des États-Unis, notre marché est-il suffisamment concurrentiel pour permettre de construire ici des raffineries afin d'accroître la capacité? À votre avis, en quoi le manque d'harmonie entre les deux régimes réglementaires influe-t-il sur les décisions des entreprises de construire leurs raffineries ici ou ailleurs et d'accroître notre capacité ou celle d'un autre pays? Compte tenu des changements qui seront apportés en matière d'environnement, pourriez-vous répondre à cette question?

M. Geoff Trueman: À vrai dire, la question est très vaste et elle dépasse le cadre de nos compétences.

Il est certain qu'une pétrolière doit faire de gros investissements pour construire une raffinerie. Elle prendra certainement en compte les diverses dispositions fiscales dont elle peut se prévaloir et les règlements auxquels elle sera assujettie en matière d'environnement pour décider de l'endroit où elle souhaite s'établir.

M. Colin Carrie: Notre structure fiscale se compare-t-elle favorablement à celle des États-Unis? Je sais que des allègements fiscaux considérables ont été consentis au secteur manufacturier dans le budget de cette année. Comment le Canada se compare-t-il aux États-Unis en ce qui a trait à sa structure fiscale?

M. Geoff Trueman: Pour répondre à cette question, il faudrait savoir quelles sont les immobilisations à long terme qui ne sont pas prises en compte dans le budget actuel. Nous devons examiner la question pour vous répondre plus tard. Cela dépasse le champ de mes compétences.

• (1725)

Mme Lise Potvin: Nos taux d'imposition de nos sociétés sont concurrentiels. Avantage Canada s'est entre autres engagé à appliquer le taux marginal d'imposition le plus faible sur les investissements des entreprises d'ici 2011.

Mais pour répondre à votre question et à celle de Mme Brunelle, nous pourrions vous fournir la réponse plus tard. Nous ne nous occupons pas de l'impôt des grandes sociétés.

M. Colin Carrie: Pourriez-vous répondre à une question que me posent souvent mes commettants? Puisque le Canada exporte du pétrole brut, pourquoi devrions-nous payer les prix internationaux du pétrole brut? Comment le prix de l'essence et les marges de raffinage au Canada se comparent-ils à ceux de nos principaux partenaires économiques?

M. Howard Brown: Nous avons fait une expérience à ce sujet. Ce n'est pas souvent que les économistes ont l'occasion de faire des expériences, mais nous l'avons fait.

Après la mise en place du programme énergétique national, bon nombre de gens se rappelleront le fameux titre de l'article du magazine *The Economist* : « Le Canada fait bande à part ». Mais aussi bien intentionnée qu'elle ait pu être cette politique, elle a eu des résultats regrettables pour les Canadiens et pour l'industrie. Elle a provoqué le retrait de certains investissements, ce qui a mis en péril la sécurité énergétique du Canada.

Depuis l'abolition du PEN, les gouvernements conservateurs et libéraux ont appliqué une politique énergétique axée sur les marchés. Cela a bien servi les Canadiens. L'industrie de l'énergie est en plein essor, elle emploie un grand nombre de gens, elle réalise d'énormes bénéfices et elle paie beaucoup d'impôt.

M. Colin Carrie: J'ai une autre question.

Si le gouvernement établissait une agence de surveillance du pétrole, croyez-vous que cela ferait baisser les prix? Je crois comprendre qu'il y en avait une mais qu'elle a été annulée par le premier ministre Martin. Croyez-vous que cela vaudrait la peine et que cela ferait une différence?

M. Philip Jennings: L'agence a été mise sur pied à une époque où nous réglementions les prix. C'était nécessaire pour ce type d'information.

Comme je l'ai dit, à la suite de décisions qui ont été prises il y a quelques années et des décisions que nous avons prises déjà l'an dernier, nous estimons que l'information qui est recueillie à l'heure actuelle par Ressources naturelles Canada et l'information que nous présentons sur le site Web Info-carburant, et dans le rapport et sur le site Web également, renseignent suffisamment les Canadiens sur la façon dont le marché fonctionne et sur la façon dont les produits qu'ils achètent sur leurs marchés se comparent à d'autres marchés au Canada, et donnent également des conseils aux Canadiens sur la façon d'utiliser l'énergie plus efficacement.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Carrie.

Nous allons donner la parole à M. Vincent.

[Français]

M. Robert Vincent: Merci, monsieur le président.

Je sais que vous n'avez aucun contrôle sur les taxes et tout ce qui s'y rapporte. C'est normal et c'est ainsi depuis des années. Le seul aspect sur lequel le Canada peut agir est la marge de profit pour le raffinage. Le prix du raffinage est tellement haut que le prix du pétrole peut rester au même niveau, augmenter ou diminuer. Le prix change, et on le fixe en fonction de la situation.

Je lis dans votre document que le coût estimé du brut reste sensiblement le même, mais on constate que la courbe du coût du raffinage est effrayante. Vous avez dit que le prix du brut était fixé par les pays. Nous n'avons donc pas de contrôle sur le brut, et les taxes restent les mêmes. Cependant, peut-on intervenir sur le prix du raffinage?

M. Philip Jennings: Je vais tenter de répondre à votre question.

Premièrement, on peut voir au graphique de la page 8 que le gouvernement a mis en place des réglementations au fil des ans. Ces réglementations expliquent en partie pourquoi les marges de raffinage sont plus élevées. Ici, on parle de la réglementation pour le benzène, le souffre.

On a également mentionné que la hausse des prix était accompagnée d'une baisse de la demande. Cependant, on a remarqué que la demande était quand même assez forte au Canada et aux États-Unis. Il y a eu une augmentation de la capacité de raffinage, mais pas assez pour que la différence entre l'offre et la demande soit ramenée à une situation semblable à celle qui existait auparavant.

Nous constatons que les marges de profit sont plus élevées pour les raffineurs parce que la demande est aussi forte. C'est la première fois depuis des dizaines d'années qu'on nous fait des propositions pour construire de nouvelles raffineries au Canada. Nous sommes présentement au courant que trois projets de construction ont été proposés, ce qui pourrait peut-être faire une différence, en ce sens que s'il y a plus de raffinage au Canada, cela pourrait avoir un effet sur les prix.

M. Robert Vincent: Nous savons qu'il y a eu des fermetures de raffineries justement dans le but de faire monter la demande. En fait, les raffineries pouvaient continuer à fonctionner, mais cela ne servait à rien parce qu'il y aurait eu amplement d'essence et qu'on n'aurait pas été en mesure de dire pourquoi on augmentait le prix et pourquoi on ne l'avait pas réduit. Alors, pourquoi n'intervient-on pas?

M. Philip Jennings: Même si le nombre de raffineries a diminué avec le temps au Canada...

• (1730)

M. Robert Vincent: Mais on les ferme et on les rouvre comme on veut.

M. Philip Jennings: Au Canada, la capacité totale a augmenté. En 1990, par exemple, on avait 30 raffineries. Cependant, aujourd'hui, 19 raffineries produisent davantage que ce qu'on produisait en 1990. Au cours des derniers 15 ans, il y a eu une augmentation d'environ 5 p. 100 de la production de raffinage au Canada. Alors, ce n'est pas le nombre de raffineries qui est important, mais leur capacité de production.

M. Robert Vincent: Selon ce même graphique, je comprends qu'on a réglementé le souffre dans l'essence en 2002. Cependant, on ne l'a pas réglementé suffisamment. Pourquoi y a-t-il eu une autre réglementation en 2005? Je comprends qu'il y a eu une augmentation entre 2004 et 2005, mais on a réglementé le souffre dans l'essence en 2005, et le prix du raffinage a baissé, c'est-à-dire qu'on est passé de 16,3 ¢ à 16,1 ¢ parce qu'on l'a réglementé, nous dit-on. Or, on réglemente et on baisse le prix...

Le président: Posez votre question, s'il vous plaît.

M. Philip Jennings: En fait, la réglementation est l'une des choses qui peuvent changer les prix, mais ce n'est pas le seul facteur.

Comme je l'ai mentionné, la demande est très forte et elle continue à augmenter en dépit de l'augmentation de la capacité de production, qui n'est pas aussi rapide que l'augmentation de la demande. Également, des événements très particuliers ont eu lieu l'année passée et cette année. En fait, des raffineries ont dû fermer pour différentes raisons. Par exemple, en Ontario, la raffinerie d'Imperial Oil de Nanticoke a été fermée pendant cinq semaines, ce qui a causé des changements par rapport à l'offre qui ont fait en sorte qu'il y a eu une augmentation des prix.

Alors, en ce qui a trait aux 24,3 ¢ de profit pour 2007 que l'on voit dans le graphique, nous remarquons que ces fermetures, en particulier, ont eu des répercussions importantes sur les prix du pétrole au Canada, parce qu'on a fermé l'une des 19 raffineries importantes en termes de production pendant une période de cinq semaines. Cela a eu pour effet de diminuer l'inventaire disponible. Quand la demande continue à être forte malgré une hausse des prix appréciable, cela a un effet important sur les prix de l'essence.

[Traduction]

Le président: Merci.

Je suis désolé, nous avons de beaucoup dépassé le temps alloué, mais j'aimerais poser quelques questions et je veux être le dernier intervenant.

Tout d'abord, j'aimerais que vous vous reportiez au graphique qui montre les deux pompes. Il s'agit des composantes du prix moyen à la pompe au Canada pour 2006 et 2003.

Je pense que la plupart des Canadiens, lorsqu'ils suivent le prix du brut et qu'ils suivent le prix de l'essence, ne comprennent pas pourquoi il n'y a pas un lien direct entre les deux, ou souvent ils pensent que les prix sont les mêmes. Je pense que si nous faisons une

ventilation, comme vous l'avez fait ici, nous pouvons expliquer chaque composante.

Si on regarde le prix moyen de 2006 qui est de 97,7 ¢, on a le brut, qui est de 45,8 ¢. Je voudrais avoir un éclaircissement en ce qui concerne cette composante. Le Canada produit environ 3 p. 100 du brut mondial, de sorte que nous sommes un preneur de prix. Y a-t-il quoi que ce soit que nous pouvons faire en tant que pays, autre que de mettre en place un autre programme énergétique national, et qui affecterait le prix du brut que nous avons là?

Monsieur Brown.

M. Howard Brown: Non.

Le président: Si on regarde les taxes fédérales et provinciales, évidemment c'est quelque chose qui relève des gouvernements fédéral, provinciaux et dans certains cas des administrations municipales, la taxe d'accise de 10 ¢, la TPS, 6 p. 100. Or, vous avez comparé les marges des raffineurs et celles des négociants. La marge des négociants est essentiellement la marge de la vente au détail, n'est-ce pas?

• (1735)

M. Philip Jennings: C'est exact.

Le président: Et la plupart des détaillants me disent — et vous pouvez me dire si c'est exact ou non — qu'il y a de nombreux détaillants qui en fait ne font pas d'argent avec l'essence à l'heure actuelle, mais qu'ils font de l'argent sur les autres produits qu'ils vendent. Ils utilisent l'essence pour attirer les clients. Est-il exact d'affirmer une telle chose?

M. Howard Brown: Oui.

Le président: Or, pour ce qui est de la marge des raffineurs — et je veux tout simplement avoir un éclaircissement car je pense que vous en avez parlé, monsieur Jennings, mais peut-être trois diapos plus tard — cette marge est très erratique; elle varie beaucoup plus que celle des négociants. Je crois que vous avez dit qu'elle était volatile et saisonnière.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi elle est si erratique?

M. Philip Jennings: Permettez-moi de répondre à votre question en ce qui concerne le caractère saisonnier. La demande pour l'essence est typiquement plus élevée pendant les mois d'été, de sorte que le produit vaut davantage et le raffineur est en mesure de le vendre plus cher. Il y a tendance à y avoir une augmentation. On estime que le prix de l'essence est typiquement entre 5 ¢ et 6 ¢ plus élevé pendant les mois d'été par rapport au reste de l'année.

Pour ce qui est des pointes très élevées, comme en juillet 2005, ça s'explique par l'ouragan Katrina, car plus de 20 p. 100 de la capacité de raffinerie aux États-Unis a été interrompue pendant quelque temps. Cela explique donc cette pointe importante.

La pointe récente s'explique en grande partie, comme je l'ai dit, par de nombreux événements imprévus qui ont immobilisé une partie de la capacité de raffinerie. L'un des événements les plus importants en fait est ce qui est arrivé en Ontario à la raffinerie Imperial à Nanticoke, qui a fermé pendant cinq semaines. C'était donc un événement non planifié. Nous avons eu d'autres événements au Canada et un assez grand nombre d'événements aux États-Unis qui ont été la cause, pour diverses raisons, de fermetures des opérations chez les raffineurs, fermetures qui n'avaient pas été planifiées.

Comme je l'ai déjà mentionné, étant donné que la demande est si forte et que les prix sont plus élevés, cela fait diminuer les stocks, et plus les stocks sont bas, essentiellement plus la demande est élevée pour ce produit car les gens tentent de se procurer le produit pour le marché.

Le président: Puis-je apporter un éclaircissement? Vous avez dit que les raffineries fonctionnaient à environ 95 p. 100 de leur capacité, qu'elles coûtaient environ 5 milliards de dollars à construire — je parle ici d'une nouvelle raffinerie — mais qu'elles sont... Combien de raffineries envisage-t-on pour le Canada à l'heure actuelle?

M. Philip Jennings: J'ai entendu dire qu'on pensait en construire plusieurs. Il y en a trois entre autres que l'on songe plus sérieusement à construire au Canada. Elles sont toutes de l'ordre de 150 000 à 300 000 barils par jour. Ce serait une capacité additionnelle.

Le président: Si on regarde la marge des raffineurs et le brut, peut-on en fait séparer le coût des bénéfices? Si on regarde le brut, pour les sables bitumineux, le coût d'extraction du brut est beaucoup plus élevé que le coût d'extraction des sables en Arabie saoudite. Le coût de raffinage de certains types de brut est beaucoup plus élevé que le coût de raffinage d'autres types. Y a-t-il en fait une façon de mesurer au moins pour le brut qui est extrait et raffiné au Canada, ce que cela coûte en réalité par rapport aux bénéfices?

Monsieur McTeague, j'aimerais laisser le témoin répondre.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur le président, vous avez dépassé le temps qui vous était alloué. Vous avez demandé au comité d'être indulgent.

Je parle tout simplement à mon collègue ici. Si vous avez un problème avec cela, je peux certainement le dire aux fins du compte rendu.

Le président: Je croyais que vous répondiez —

L'hon. Dan McTeague: C'est 3 ¢ pour le léger et 5 ¢ pour le lourd... [*Note de la rédaction — Inaudible*]— ce qui est dans votre circonscription.

Le président: Monsieur McTeague, c'est ma dernière question, et j'aimerais que les témoins y répondent.

L'hon. Dan McTeague: C'est vous qui interrompez, monsieur le président, et j'ai le droit de répondre. Je ne vous ai pas interrompu; veuillez ne pas m'interrompre.

Le président: Je ne vous interromps pas, monsieur McTeague, mais il y a toutes sortes de conversations qui se déroulent en même temps. Je voudrais tout simplement que les témoins répondent à cette question s'ils le peuvent.

M. Philip Jennings: À titre d'éclaircissement, le graphique montre en fait le prix pour un pétrole brut peu sulfuré. On ne fait en fait aucune supposition au sujet du mélange de brut, d'ardoise, etc. Ce qu'on a utilisé pour faire la comparaison sur la graphique à la page 9, c'est un pétrole brut peu sulfuré. On ne tient pas compte des différents produits au Canada, comme je l'ai dit.

Nous comparons le prix de l'essence aux prix du pétrole Par d'Edmonton et WTI.

Le président: Merci beaucoup.

Je vous remercie d'être venus aujourd'hui. Je voudrais dire également que s'il y a d'autres informations — et je crois que M. Masse avait une question qu'il allait déposer, et aussi M. Bevilacqua — en ce qui concerne la subdivision de ce tableau pour montrer la différence entre les raffineurs et les négociants, ce serait très utile.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance quelques minutes et nous passerons à huis clos pour étudier le rapport sur la contrefaçon.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.