



Chambre des communes
CANADA

Sous-comité sur le prix du pétrole et du gaz et des autres produits énergétiques

SENG • NUMÉRO 001 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 27 août 2008

—
Président

M. James Rajotte

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

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

Sous-comité sur le prix du pétrole et du gaz et des autres produits énergétiques

Le mercredi 27 août 2008

• (1000)

[Traduction]

Mme Erica Pereira (greffière à la procédure): Honorables membres du comité, je constate que nous avons le quorum. Nous pouvons donc maintenant procéder à l'élection d'un président. Je suis prête à recevoir les motions à cet effet.

L'hon. Dan McTeague (Pickering—Scarborough-Est, Lib.): Madame la greffière, merci beaucoup. J'ai l'honneur de proposer M. James Rajotte au poste de président du sous-comité, d'autant plus qu'il pourra bénéficier d'une augmentation de salaire, si je comprends bien, et de toute évidence, de repas gratuits.

[Français]

Mme Erica Pereira: Il est proposé par M. Dan McTeague que M. James Rajotte soit élu président du comité. Y a-t-il d'autres motions?

[Traduction]

Plaît-il au comité d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Mme Erica Pereira: Je déclare la motion adoptée et James Rajotte dûment élu président du sous-comité.

Des voix: Bravo!

Mme Erica Pereira: Avant d'inviter M. Rajotte à prendre place au fauteuil, si le comité le veut bien, nous allons procéder à l'élection des vice-présidents.

[Français]

Je suis maintenant prête à recevoir des motions pour le poste de premier vice-président.

[Traduction]

M. Bruce Stanton (Simcoe-Nord, PCC): Je propose Dan McTeague comme premier vice-président.

Mme Erica Pereira: Bruce Stanton propose que Dan McTeague soit élu premier vice-président du sous-comité. Y a-t-il d'autres motions?

Plaît-il au comité d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

[Français]

Je déclare la motion adoptée et M. Dan McTeague dûment élu premier vice-président du comité.

[Traduction]

Je suis maintenant prête à recevoir les motions visant à élire le second vice-président.

[Français]

L'hon. Dan McTeague: C'est un grand honneur pour moi de proposer M. Robert Vincent comme deuxième vice-président de ce comité.

[Traduction]

Mme Erica Pereira: Dan McTeague propose que Robert Vincent soit élu deuxième vice-président du comité. Y a-t-il d'autres motions?

Plaît-il au comité d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Mme Erica Pereira: Je déclare la motion adoptée et Robert Vincent dûment élu second vice-président du comité.

[Français]

J'invite maintenant M. James Rajotte à occuper le fauteuil.

[Traduction]

Le président (M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC)): Bonjour, mesdames et messieurs. Je vous souhaite un bon retour à tous.

Les médias peuvent maintenant cesser de parler des élections puisque c'est terminé.

J'aurais pensé que nous serions tous de meilleure humeur ce matin. Je suis désolé; c'était une mauvaise blague.

Bienvenue à tous et félicitations à M. McTeague et à M. Vincent.

Nous devons traiter deux motions avant d'accueillir les témoins. La première porte sur des motions de régie interne. Tout le monde devrait en avoir une copie. Ce sont les mêmes motions qui régissent le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie. Il y a trois pages. Ce sont les mêmes motions que nous avons adoptées pour le comité de l'industrie. À la page 3, vous remarquerez que les périodes de questions sont les mêmes.

Monsieur McTeague.

• (1005)

L'hon. Dan McTeague: Je propose que toutes les motions soient réservées et adoptées par le comité.

Le président: Merci.

(Les motions sont adoptées.)

Le président: Étant donné que cette séance est télévisée, nous allons faire une pause de deux minutes. Nous allons donc interrompre la séance pour permettre la télédiffusion. Nous allons également demander aux témoins de la première séance de deux heures de se joindre à la table.

- _____ (Pause) _____
-

Le président: Puis-je demander aux députés de regagner leur siège? Je rappelle aux députés et aux témoins que les séances de deux heures de ce matin et de cet après-midi sont télévisées.

Pour votre gouverne et celle du public, j'aimerais vous lire la motion qui a été adoptée :

Que le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie institue un sous-comité composé des 12 membres du comité permanent, pour qu'il tienne environ trois séances à la fin de l'été ou au début de l'automne afin d'entendre des représentants de l'industrie pétrolière et gazière, des administrateurs de caisse de retraite, des investisseurs institutionnels associés aux bourses électroniques et d'autres témoins afin d'expliquer les raisons de l'escalade des prix du pétrole et du gaz.

C'est la motion officielle qui a été adoptée. C'est la raison pour laquelle le sous-comité tient deux séances aujourd'hui.

De 10 heures à midi, nous entendrons trois témoins. Tout d'abord, nous céderons la parole au président de l'Institut canadien des produits pétroliers. Monsieur Peter Boag, soyez le bienvenu.

Ensuite, nous entendrons M. Warren MacLean à titre personnel. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Enfin, de la Canadian Independent Petroleum Marketers Association, accueillons Mme Jane Savage, présidente et chef de direction.

Nous allons commencer par M. Boag. Vous disposez de cinq minutes pour faire une déclaration liminaire, après quoi nous passerons à la période de questions.

Monsieur Boag.

•(1010)

M. Peter Boag (président, Institut canadien des produits pétroliers): Bonjour.

Monsieur le président, merci de me donner cette occasion d'être ici aujourd'hui pour participer à vos délibérations sur un sujet très important et très d'actualité pour les consommateurs canadiens.

Bien trop souvent, lorsque nous considérons les rouages du marché, nous avons tendance à ne pas tenir compte du rôle que joue l'information dans la vie des consommateurs lorsque vient le temps d'investir leur argent durement gagné. Votre travail et celui de l'ICPP est donc important si nous voulons que les Canadiens soient en mesure de faire les meilleurs choix possible pour eux et leur famille.

Comme nombre d'entre vous le savez, l'Institut canadien des produits pétroliers compte parmi ses membres les principaux raffineurs et distributeurs de produits pétroliers du Canada. Collectivement, ils exploitent 16 raffineries et approvisionnent la majorité des points de distribution au Canada. Leur présence, leurs produits et leurs services sont une nécessité de tous les jours pour les Canadiens. À la racine même de leur existence, nos membres sont des entreprises extrêmement compétitives qui s'efforcent de fournir des produits de grande qualité et abordables. Aucun autre secteur ne communique les prix de ses produits au public consommateur de façon aussi directe, sur des enseignes aussi grandes que vous et moi, de façon qu'ils soient clairement visibles de la voie publique.

Trois marchés influent sur le coût des carburants à ces stations-service, marchés qui sont eux-mêmes influencés par les fondamentaux de l'offre et de la demande. Les deux premiers sont les marchés internationaux des marchandises et des finances.

Tout d'abord, il y a le marché international du pétrole brut. Des milliers de transactions sont exécutées quotidiennement par des négociateurs partout dans le monde. Il est bien reconnu que l'augmentation des prix du pétrole brut tient essentiellement à la demande mondiale croissante, surtout en provenance de l'Asie et du Moyen-Orient. On n'a qu'à penser au nombre de personnes qui se sortent de la pauvreté, en Asie en particulier, et la pression haussière sur les prix du pétrole ne devrait avoir rien de surprenant.

On retrouve ensuite les marchés de gros nord-américains pour les carburants. Il n'existe pas de marché des carburants unique au Canada. Les prix de gros au Canada sont donc influencés par l'équilibre entre l'offre et la demande de produits dans l'ensemble du marché nord-américain.

Le troisième marché est le marché de détail local — les décisions prises par les détaillants individuels de chaque collectivité. Au 31 décembre 2006, il y avait 13 772 stations-service de détail en exploitation au Canada. Et puisque à peu près 30 p. 100 de ces établissements appartiennent aux principaux raffineurs, cela veut dire que plus de 9 500 décideurs participent à l'établissement des prix affichés dans les stations-service à l'échelle du Canada.

Dans les provinces de l'Atlantique et au Québec, une législation et une réglementation provinciales qui limitent la concurrence entrent aussi en ligne de compte. Dans les provinces de l'Atlantique, on fixe un prix à la pompe maximal, soit chaque semaine, soit deux fois par mois. Au Québec, la Régie de l'énergie fixe un prix minimal hebdomadaire.

Chacun de ces trois marchés — mondial, nord-américain et local — a connu une volatilité considérable au cours de la dernière année, et les prix à la pompe au Canada ont atteint des niveaux sans précédent en juillet.

Le pétrole brut est, de loin, la plus importante composante des prix à la pompe. Des données compilées par Ressources naturelles Canada montrent que, selon le prix à la pompe moyen actuel au Canada de 1,30 \$ le litre pour l'essence ordinaire sans plomb, le brut représente à peu près 82 ¢ — soit un peu moins de 65 p. 100 du prix à la pompe. Les variations des prix à la pompe au Canada au cours des derniers mois ont suivi de près les variations des prix du pétrole brut observées sur le marché mondial.

Les variations du prix de l'essence à la pompe au Canada, ces derniers mois, s'apparentent étroitement à celles des prix du brut fixés par le marché mondial. Dans ma présentation, vous trouverez plusieurs graphiques qui illustrent la ventilation des différentes composantes du prix selon les régions du Canada et comment les prix du pétrole brut et de l'essence ordinaire concordent au cours des derniers mois.

Les mêmes données montrent que les taxes sont la deuxième composante des prix à la pompe en importance — en moyenne au Canada, les taxes représentent 34 ¢ le litre — soit environ 26 p. 100 du prix à la pompe canadien moyen de 1,30 \$ le litre pour l'essence ordinaire sans plomb. Enfin, ces données révèlent que les activités de raffinage et de commercialisation représentent la plus petite composante des prix à la pompe — c'est-à-dire environ 14,5 ¢ le litre ou 11 p. 100 du prix à la pompe.

Les marges de raffinage sont considérablement plus faibles aujourd'hui qu'elles ne l'étaient il y a un an. J'insiste sur le fait que marge ne veut pas dire profit. La marge de raffinage est la différence entre le prix du brut qui alimente la raffinerie et le prix de gros des carburants qui en ressortent. Les profits, le cas échéant, sont ce qu'il reste une fois les coûts payés. Les marges de raffinage actuelles sont d'un peu moins de 8 ¢ le litre, soit environ le même niveau que la marge de commercialisation moyenne à l'échelle mondiale — la différence entre le prix de gros à la sortie de la raffinerie et le prix que les consommateurs paient à la pompe.

• (1015)

Les raffineurs ont été touchés par l'escalade des prix du pétrole brut au cours des récents mois. Selon les données de RNCan, et je cite: « Pour la période de quatre semaines se terminant le 12 août, les marges des raffineurs étaient sous la barre des 8 cents le litre à l'échelle nationale et tiraient de l'arrière par plus de 9 cents par rapport au niveau de l'an dernier. »

Le repli de la demande aux États-Unis a exercé une pression à la baisse sur les prix de gros de l'essence en Amérique du Nord. Les plus récentes données disponibles de RNCan — datant du début d'août — révèlent qu'à l'échelle nationale, les prix de gros aux États-Unis et au Canada diffèrent d'au plus un cent le litre.

Bien qu'il s'agisse d'une mince consolation pour les Canadiens, la volatilité dont nous avons été témoins récemment n'est pas unique au Canada. Ce qui est unique, c'est que les Canadiens paient moins cher que les citoyens de tous les pays du monde occidental, sauf un, pour les carburants à base de pétrole. Cela tient à la rigueur du marché et à la grande efficacité de son secteur du raffinage.

L'ICPP reconnaît le rôle important que le gouvernement fédéral joue en assurant une concurrence sur le marché et félicite particulièrement ce comité pour l'important travail qu'il a accompli au fil des ans dans le cadre de son examen de la Loi sur la concurrence. Conjointement avec un Bureau de la concurrence très professionnel et compétent, nous soutenons que les Canadiens peuvent avoir confiance dans une structure de marché qui défend réellement les droits des consommateurs. À mesure que le gouvernement fédéral poursuivra ses efforts visant à renforcer la Loi sur la concurrence, l'ICPP sera un partenaire responsable et continuera de trouver de nouveaux moyens de moderniser les lois qui encadrent le marché.

Pour un moment, j'aimerais attirer votre attention et celle des Canadiens sur certains des facteurs qui influent sur le coût des carburants produits et vendus au Canada — des facteurs et des coûts qui ne se traduisent pas par une augmentation du volume de carburant produit. Certains de ces coûts sont justifiés par des considérations environnementales, mais il s'agit néanmoins de coûts. Par exemple, la décision de désulfurer le carburant a occasionné des dépenses de l'ordre de 5 milliards de dollars pour les raffineurs canadiens. En avril dernier, le gouvernement a éliminé l'exemption de taxes d'accise fédérale sur les mélanges de carburants renouvelables.

En conclusion, nous comprenons les inquiétudes et les frustrations des Canadiens au sujet de la volatilité des prix des carburants. En même temps, il s'agit de la meilleure preuve d'un marché qui offre un choix de produits de qualité au plus bas coût possible. Ce sont avant tout les facteurs de l'offre et de la demande à l'échelle mondiale qui influent sur les prix des carburants et, bien que l'ICPP ne se penche pas sur toutes les dimensions internationales, il est clair que la demande de carburant est appelée à augmenter dans les régions comme l'Asie où les gens en sont à acheter leur première voiture.

Les taxes sont la deuxième composante des prix à la pompe. L'ICPP n'émet pas d'opinion sur les niveaux de taxation, mais cette composante représente néanmoins le plus important élément discrétionnaire que les Canadiens paient. Les politiques gouvernementales sont elles aussi responsables de l'augmentation des coûts et, bien que certaines soient fondées sur des raisons scientifiques susceptibles d'améliorer l'environnement, d'autres sont discutables.

Notre industrie s'est engagée à fournir aux Canadiens des carburants de qualité, au plus bas coût possible, à partir d'installations sûres et fiables. Nous pouvons aussi donner aux Canadiens des conseils en matière de conservation afin que leur argent durement gagné aille plus loin. En définitive, les Canadiens sont bien servis par un marché concurrentiel; ils paient aujourd'hui moins cher pour leur carburant que les citoyens de tous les pays du monde occidental sauf un.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Boag.

Monsieur MacLean.

M. Warren McLean (à titre personnel): J'ai pensé qu'il serait bien de vous exposer brièvement mes antécédents professionnels. J'ai obtenu un baccalauréat en génie chimique et une maîtrise en administration des affaires de l'Université McMaster. J'ai travaillé dans l'industrie pétrolière pendant 32 ans, soit 10 ans chez Gulf Canada et 22 ans au sein de Suncor. J'ai oeuvré autant dans les segments en aval qu'en amont, notamment dans le raffinage, l'approvisionnement, les marchés de gros et de brut, la logistique, la planification stratégique et les activités liées aux fusions et aux acquisitions. J'ai pris ma retraite le 30 juin dernier, et le dernier poste que j'ai occupé était celui de vice-président de l'approvisionnement, de la distribution et des biocarburants.

En ce qui concerne l'objet de cette séance, on soulève beaucoup de questions et de préoccupations relativement aux récentes augmentations du prix du pétrole brut et des produits dérivés, l'essence et le diesel. On se demande si celles-ci sont davantage attribuables à la spéculation qu'aux règles fondamentales de l'offre et de la demande. Je ne saurais vous répondre, mais je peux certainement vous aider à comprendre les divers marchés et les mécanismes de détermination et de fixation des prix et comment ils interagissent entre eux. D'après mon expérience, il serait extrêmement difficile pour les spéculateurs de faire monter les prix en défiant les fondamentaux du marché, compte tenu de l'importance du marché, du nombre de joueurs, de sa liquidité, de sa complexité, notamment des multiples emplacements, des facteurs de qualité, des configurations de raffinage et des effets de substitution.

J'ai donc prévu d'aborder chacun de ces facteurs, en commençant par les marchés.

Le marché du pétrole brut est international alors que celui des produits pétroliers est plutôt régional. Les centres de raffinage sont souvent ceux qui établissent les prix, entre autres le Nord-Ouest de l'Europe, la côte du golfe du Mexique et l'Extrême-Orient, celui-ci étant représenté habituellement par Singapour, mais il se peut très bien qu'il soit remplacé par l'Inde, vu sa capacité de raffinage croissante. Les prix des produits sont établis au coût marginal du raffineur le plus cher. Pour ce qui est du pétrole brut, on réalise facilement un arbitrage entre les trois marchés, alors que les produits sont habituellement limités aux bassins de l'Atlantique et du Pacifique, la logistique étant le principal facteur de la segmentation du marché.

Pour ce qui est de la détermination des prix, on retrouve généralement trois facteurs: les marchés à terme de New York et de Londres, qu'on appelle aussi les marchés de swaps, et ensuite les marchés au comptant.

Les marchés à terme offrent le plus haut niveau de transparence des prix pour des produits liquides assujettis à des conditions normales. Les acheteurs et les vendeurs utilisent une marge et sont protégés contre le défaut de paiement. Les marchés sont réglementés.

Les marchés de swaps sont semblables aux marchés à terme, mais contrairement à ces derniers, ils ne sont pas réglementés et impliquent habituellement des contreparties bien cotées. Le risque de crédit est principalement géré grâce à la solvabilité des contreparties.

Dans les marchés au comptant, la détermination des prix se limite aux principaux centres de raffinage, tels que la côte du golfe du Mexique. Les acheteurs et les vendeurs effectuent des transactions au quotidien et les signalent à diverses agences de presse comme Platts, Reuters, Opus, etc. Ces médias publient ensuite une liste des prix des produits pétroliers en fonction de la qualité et des emplacements de marché. Dans les arrangements contractuels, on se fonde souvent sur ces journaux pour fixer le prix des transactions.

Pour ce qui est de l'établissement des prix, dans n'importe quel marché, le prix est établi en fonction de la structure de l'offre et de la demande locale et des frais de transport par rapport au principal centre de raffinage. Dans un marché rapproché, on prend le prix du centre de raffinage et on y ajoute le coût du transport. Dans un marché éloigné, on fait l'inverse.

● (1020)

D'autres complexités peuvent s'ajouter, notamment les interactions entre les marchés régionaux; les normes en matière de qualité; les carburants spéciaux, dont vous avez probablement entendu parler; les mouvements structurels des produits, par exemple, lorsqu'une entreprise possède un pipeline dans un marché particulier et tient compte du coût irrécupérable de ce pipeline dans le prix de ces produits — j'appellerais cela un mouvement structurel, comme la Voie maritime du Saint-Laurent qui est fermée durant l'hiver. Tout cela mine la transparence des prix. Tous ces facteurs rendent le prix moins transparent dans ce marché particulier.

En terminant, j'insiste de nouveau sur le fait que la taille, la complexité et la diversité du marché font en sorte que les spéculateurs ne pourront pas faire monter les prix en défiant les règles de l'offre et de la demande.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, M. MacLean.

Nous allons maintenant céder la parole à Mme Savage.

Mme Jane Savage (présidente et chef de la direction, Canadian Independent Petroleum Marketers Association): Merci de permettre à la CIPMA de s'adresser au comité concernant les prix du pétrole, du gaz naturel et des autres formes d'énergie.

La CIPMA représente les grands négociants en carburant indépendants au Canada. Dans le secteur aval du pétrole, « négociant indépendant » s'entend d'une société qui achète au lieu de raffiner les produits pétroliers qu'elle vend. Ses profits sur l'essence sont donc étroitement liés à la marge de détail, soit la marge brute officielle qu'offre le marché. C'est simplement la différence entre le prix de détail et le coût au prix de gros de l'essence.

Sur les 13 800 postes d'essence au Canada, quelque 70 p. 100 appartiennent à des indépendants, et le reste, aux raffineurs. Au

Canada, les 15 membres de la CIPMA possèdent ou contrôlent quelque 15 p. 100 des points de vente d'essence au détail. Les autres points de vente appartenant à des indépendants ne sont pas représentés par une association commerciale.

L'objet de la réunion d'aujourd'hui est d'en savoir davantage sur la montée du prix et la répartition des profits du pétrole. Il y a deux aspects que j'aimerais particulièrement aborder: tout d'abord, les gens qui profitent de cette hausse des produits pétroliers et, ensuite, la spéculation dans les marchés du pétrole brut.

La CIPMA aimerait éclairer le comité du mieux qu'elle peut, d'abord en traitant des grands secteurs de l'industrie pétrolière canadienne et, plus précisément, de la profitabilité relative du secteur des indépendants, dans le contexte de l'essence. Puis, nous demanderons au comité d'intervenir pour limiter la spéculation sur les marchés à terme du brut, en expliquant pourquoi cela importe pour le secteur des indépendants au Canada et pour les Canadiens en général.

Qui réalise les plus gros profits? La réponse est simple: les producteurs de brut. Si nous examinons les variations à long terme, nous constatons que le prix du pétrole brut a augmenté de 46 cents le litre sur les 47 cents d'augmentation du prix de l'essence au cours des cinq dernières années. Tous les secteurs de l'industrie pétrolière ont vu leurs coûts augmenter, mais nous pouvons affirmer sans nous tromper que les producteurs de brut ont été les plus avantagés, et non pas les indépendants.

Pour simplifier cette industrie complexe — et comme mes collègues l'ont indiqué —, il y a trois grands secteurs dans l'industrie canadienne du pétrole: les producteurs de brut, c'est-à-dire le secteur de l'industrie pétrolière en amont, les raffineurs et négociants ainsi que les distributeurs et négociants d'essence indépendants.

Les trois secteurs fonctionnent à la limite économique d'une marge fondée sur le marché. Comme M. Boag l'a souligné, cela ne reflète pas nécessairement les profits, mais plutôt la marge disponible pour chacun des secteurs. La marge des raffineurs est l'écart entre le coût d'achat du brut et le prix du gros de leurs produits pétroliers et celle des distributeurs et négociants indépendants est l'écart entre les prix de gros et le prix de détail du carburant — ce que paie le consommateur.

Encore une fois, au cours des cinq dernières années et demie, nous avons enregistré une hausse de 47 cents le litre à la pompe, et celle-ci est en grande partie attribuable à la production de pétrole brut.

Contrairement à ce que la plupart des Canadiens pensent, la marge disponible de près de 10 000 des 14 000 postes d'essence appartenant à des indépendants a augmenté de façon minimale, et cette hausse a été érodée par des frais de carte de crédit grandissants, de sorte que les profits nets de notre secteur ont diminué. Cela signifie que 70 p. 100 des stations d'essence au Canada ont vu leurs profits diminuer malgré une hausse des prix. Comme le consommateur, le secteur des indépendants se porte mieux lorsque le prix de l'essence est bas. Contrairement à la croyance populaire, nous ne sommes après tout que de gros consommateurs et ce ne sont pas nous qui faisons de l'argent sur le dos des Canadiens.

•(1025)

J'aimerais maintenant parler de la spéculation sur les marchés à terme du pétrole brut. Quelles que soient les causes profondes de la montée du prix du brut, il est évident que la spéculation s'intensifie sur les marchés à terme du brut et, par conséquent, sur tous les marchés des produits énergétiques. Un récent article publié dans le *Washington Post* a révélé que 81 p. 100 des contrats pétroliers de la Bourse des valeurs commerciales de New York découlaient d'intérêts spéculatifs, soit beaucoup plus que l'a déjà rapporté la Commodity Futures Trading Commission.

Avant d'aller plus loin, j'aimerais définir l'expression « intérêt spéculatif » parce que je pense qu'elle prête à confusion. Au fond, un intérêt spéculatif dans les marchés du pétrole brut est un intérêt qui n'a aucun produit pétrolier ou produit de pétrole brut physique à vendre ou à acheter. Ce sont des gens qui veulent simplement investir et gagner de l'argent.

Jusqu'à récemment, les spéculateurs sur les marchés instables des produits du pétrole se sont naturellement limités aux risques élevés associés à ces marchés. Or, dernièrement, à cause de la diminution de l'offre et de l'augmentation de la demande dans le monde, ajoutées au fait que les banques d'investissement prévoient de plus en plus que les prix vont monter, on croit partout dans le monde que le prix du brut ne peut faire autrement qu'augmenter, ce qui a poussé de plus en plus les investisseurs à ignorer les risques traditionnels et grandissants qui sont inhérents au marché des produits du pétrole. Ce qui préoccupe beaucoup le comité et le Canada, c'est le pourcentage croissant du revenu de retraite des Canadiens qui est à risque dans un marché du brut qui n'a jamais été aussi instable depuis des décennies.

Les autorités américaines envisagent plusieurs interventions possibles sur les marchés à terme du brut, allant de mesures sans conséquence à l'élimination de la spéculation sur ces marchés. Nous demandons respectueusement aux dirigeants politiques du Canada de reconnaître ce risque et d'aider les autorités américaines à surveiller davantage les marchés et à limiter la spéculation. On pourrait prendre exemple sur les marchés boursiers — où se trouvent la plupart de nos investissements de retraite — qui sont extrêmement bien réglementés.

En conclusion, j'insiste pour dire qu'au moins 70 p. 100 des stations d'essence du Canada n'ont tiré aucun avantage de cette hausse des prix. Ils ont plutôt vu leurs profits diminuer par des frais de carte de crédit grandissants. Nous demandons également au comité de se pencher sérieusement sur l'aspect de la spéculation dans les marchés du pétrole brut.

Merci.

•(1030)

Le président: Merci, madame Savage.

Nous allons maintenant passer à la période de questions.

Je rappelle aux témoins que les députés disposent de très peu de temps pour poser leurs questions. Pour la première ronde, chacun aura six minutes. Les députés peuvent décider d'adresser une question à l'un d'entre vous ou à vous trois. Si vous souhaitez répondre à une question, prière de me l'indiquer et je vais m'assurer que vous puissiez vous exprimer. Cela dit, étant donné le temps très limité, je vous prierais d'être brefs dans vos réponses.

Nous allons commencer par M. McTeague.

L'hon. Dan McTeague: Merci, monsieur le président, et merci également à tous les membres du comité d'avoir rendu cette séance

possible. Je pense que c'est extrêmement important pour les Canadiens.

Le comité s'est engagé à examiner l'incidence des marchés sur la hausse sans précédent du coût des produits énergétiques, de même que les répercussions sur le marché à terme de marchandises. Nous supposons que les prix continueront d'augmenter. Cela est une préoccupation en soi, mais nous reconnaissons également que la récente diminution du prix des produits de base, en particulier du brut, ne signifie pas nécessairement des prix plus bas pour les consommateurs, comme on l'aurait espéré, étant donné ce qu'on a connu dans le passé.

J'aimerais poser trois questions, dont une à chaque témoin, si vous me le permettez, monsieur le président.

Mme Savage a fait référence à un article du *Washington Post*.

[Français]

Malheureusement, même si je n'ai pas eu l'occasion de faire traduire cet article dont j'ai pris connaissance sur le site Bloomberg.com, je demande au comité la permission de le distribuer. Il serait peut-être difficile de le faire traduire, en raison des droits d'auteur.

[Traduction]

Le président: M. McTeague demande le consentement du comité. L'article en question n'a malheureusement pas été traduit encore. Il demande donc la permission du comité pour le distribuer.

Le comité est-il d'accord?

L'hon. Dan McTeague: Merci, monsieur le président. Merci aux membres du comité.

Cela illustre un peu la situation et c'est sur quoi porte la première question que je vais adresser à M. MacLean.

Merci beaucoup, monsieur, d'être ici aujourd'hui. Je vous en suis très reconnaissant. Nous pourrions certainement tirer parti de vos nombreuses années d'expérience dans le milieu.

Cet article révèle qu'une entreprise suisse, Vitol, détenait 11 p. 100 des intérêts pétroliers le 6 juin dernier et que les cours du pétrole brut ont enregistré un bond de 11 dollars, soit la hausse la plus importante jamais vue, pour terminer à 138,54 dollars le baril.

Monsieur MacLean, vous n'avez pas abordé la question du report. Ce n'est peut-être pas tout le monde qui connaît cette notion, mais cela concerne le fait que les règles de l'offre et de la demande peuvent être mises de côté si l'on croit que les prix vont augmenter, évidemment d'après ce qu'on observe dans les pays BRIC, le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine.

Je me demande, étant donné les récents changements aux règles selon lesquelles les gens font des transactions sur NYMEX — essentiellement le marché hors cote — et les changements qui sont autorisés à la demande des entreprises, comme Enron par le passé, n'êtes-vous pas d'avis, monsieur, qu'une importante activité jamais vue auparavant a exercé une influence indue sur la flambée des prix, à laquelle nous assistons aujourd'hui?

•(1035)

M. Warren McLean: J'ai essayé de présenter les trois segments du marché, dont le marché à terme, NYMEX.

Vous avez parlé du marché hors cote, que je pourrais appeler le marché de swaps, un marché indépendant qui n'est pas réglementé comme la bourse NYMEX, et je pense que c'est ce à quoi vous faisiez allusion lorsque vous avez mentionné Enron. Je crois que durant ses bonnes années, c'est à elle que revient le mérite d'avoir convaincu le gouvernement fédéral américain de ne pas réglementer le marché de swaps.

J'essayais de faire la distinction entre le marché au comptant et le marché à terme. Les gens peuvent jouer sur le marché à terme, mais pas sur le marché au comptant, parce qu'ils ne peuvent pas contrôler tous les approvisionnements de pétrole. C'est tout simplement impossible. Il n'y a pas de doute que ces deux marchés sont liés. Il existe une corrélation étroite. C'est mon travail d'examiner les différences entre les divers marchés, et il y en a de part et d'autre.

L'hon. Dan McTeague: Selon l'article, ce jour-là, Vitol a pu signer des contrats sur 57,7 millions de barils, soit presque trois fois la consommation quotidienne des États-Unis.

Étant donné ce que révèle cet article, n'êtes-vous pas plutôt d'avis qu'il y a en fait plusieurs groupes — peut-être de petits groupes, très puissants — qui, sur une marge de 5 p. 100, peuvent modifier les règles, malgré tous les joueurs? On semble démontrer qu'une poignée d'acteurs ont une grande emprise sur le marché et font beaucoup de tort à l'économie mondiale, y compris celle du Canada.

M. Warren McLean: Je vous ai dit plus tôt que je ne saurais vous répondre quant à ce qui est de la spéculation et ce qui ne l'est pas, mais il s'agit de mon opinion personnelle. Je peux me tromper, vous avez absolument raison.

L'hon. Dan McTeague: Merci, monsieur MacLean.

Monsieur Boag, j'ai une question simple. J'ai toujours pensé que l'industrie fonctionnait selon le principe du premier arrivé, dernier sorti; c'est-à-dire que lorsque le prix du pétrole augmente, cela se reflète immédiatement le lendemain à la pompe. Et grâce à vous, je peux être informé de ces prix pratiquement en même temps que vous et les consommateurs.

Fait intéressant, dans ma région, le marché de Toronto, j'ai remarqué, au cours du mois dernier, lorsque le prix du brut a baissé, que le prix de gros était de 2,5 ¢ à 4,5 ¢ plus cher qu'à Kingston, Ottawa et Montréal. En tenant compte des frais de transport dans un marché rapproché ou éloigné et du fait que vous êtes une entreprise intégrée qui fait beaucoup d'argent avec le pétrole brut, malgré tout ce qui justifie la spéculation, et en sachant qu'il ne s'agit pas du seul marché, comment m'expliquez-vous, par exemple, qu'à Calgary et Edmonton, l'essence se vend 15 ¢ le litre au-dessus du prix de référence de NYMEX? Comment justifiez-vous ces 2,5 ¢ quand votre industrie vend quelque 65 milliards de litres d'essence chaque année?

M. Peter Boag: Je pense que cela reflète les différences entre les marchés locaux et régionaux et l'offre et la demande pour équilibrer chaque côté. De toute évidence, nous avons plusieurs marchés régionaux au Canada, et la dynamique de l'offre et de la demande diffère d'un marché à l'autre. Il va sans dire que nous avons enregistré des pics de volatilité au cours des derniers mois.

Je ne peux pas me prononcer sur ce qui se passe dans votre circonscription, monsieur McTeague, seulement après avoir observé la volatilité des prix sur une courte période. Il faudrait que je mène une étude à long terme. Toutefois, vous êtes d'avis que cela reflète

réellement la dynamique de l'offre et de la demande, qui n'est pas la même partout au pays.

•(1040)

Le président: Merci, monsieur Boag.

Merci, monsieur McTeague.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Vincent.

[Français]

M. Robert Vincent (Shefford, BQ): Merci. Je vais donner la parole à M. Bouchard.

M. Robert Bouchard (Chicoutimi—Le Fjord, BQ): Merci, monsieur le président.

Bienvenue et merci d'être ici avec nous pour témoigner sur le prix du pétrole.

Ma première question s'adresse à M. Boag. On peut lire ceci dans votre texte: « Dans les provinces de l'Atlantique et au Québec, une législation et une réglementation provinciales qui limitent la concurrence entrent aussi en ligne de compte. »

Les mesures prises au Québec et dans les provinces de l'Atlantique ont-elles permis aux consommateurs d'avoir un prix plus bas ou ont-elles plutôt contribué à augmenter le prix par rapport à celui des autres régions du Canada?

[Traduction]

M. Peter Boag: Merci pour la question, monsieur Bouchard.

D'après ce que nous avons observé — et bien évidemment, selon les études qui ont été réalisées sur les marchés réglementés —, les marchés réglementés permettent de réduire l'instabilité des prix. Mais au bout du compte, les consommateurs paient leur essence plus cher dans un marché réglementé que dans un marché qui fonctionne selon les règles du marché.

[Français]

M. Robert Bouchard: Merci beaucoup.

On sait que le Canada est un pays producteur de pétrole. Y a-t-il d'autres pays producteurs de pétrole où les consommateurs paient moins cher que le prix du marché mondial et celui qui a cours au Canada? M. MacLean pourrait peut-être répondre à cette question.

[Traduction]

M. Warren McLean: Je dirais que oui. Les pays qui me viennent en tête sont le Nigeria, le Venezuela et probablement l'Arabie Saoudite. Un grand nombre de pays producteurs subventionnent le prix de leurs produits.

[Français]

M. Robert Bouchard: Très bien. J'ai une autre question à poser.

Au Canada, le prix du pétrole a-t-il déjà été inférieur au prix du marché? Si oui, quelles mesures ont été mises de l'avant afin que le prix du pétrole soit inférieur au prix du marché?

[Traduction]

M. Warren McLean: Cette question m'est-elle adressée?

[Français]

M. Robert Bouchard: Monsieur MacLean.

[Traduction]

M. Warren McLean: En fait, quand j'ai commencé dans le milieu, en 1976, le prix du pétrole au Canada était inférieur au prix du marché mondial. Si je ne me trompe pas, les prix sont restés réglementés jusqu'au début des années 1990, puis il y a eu l'établissement des prix mondiaux — à la fin du PEN, je crois.

À l'époque, on avait fixé un plafond sur la production de pétrole nationale et, ensuite, lorsqu'une entreprise comme Gulf Canada, où je travaillais avant, importait du brut, elle payait le prix mondial et le gouvernement canadien payait la différence entre le prix limité du pétrole canadien et le cours mondial. Au début, je crois que le contribuable canadien absorbait l'écart entre les deux, mais à mesure que celui-ci s'agrandissait, le gouvernement s'est mis à financer le programme — que nous appelons le programme d'indemnisation — en augmentant les impôts aux raffineries, ce qui a donc eu une incidence sur le prix que paie le consommateur.

•(1045)

[Français]

Le président:

Il vous reste une minute.

M. Robert Bouchard: Ma dernière question s'adresse à Mme Savage.

Vous avez dit que le prix du brut ne peut qu'augmenter. Vous avez également parlé des distributeurs, mais très peu des raffineurs. Dans certaines régions — je viens du Saguenay—Lac-Saint-Jean —, dont la région de Québec, les détaillants sont alimentés par un seul raffineur. Cela vous paraît-il régulier qu'un seul raffineur puisse offrir du pétrole raffiné à tous les détaillants dans plusieurs régions, non pas pour une seule mais pour toutes les compagnies? Cela pourrait-il contribuer à faire hausser les prix du pétrole?

[Traduction]

Le président: Madame Savage.

Mme Jane Savage: Merci.

Il n'y a pas de doute que la concentration des raffineries ou des raffineurs est très élevée au Canada; autrement dit, il y en a très peu au Canada, seulement quelques-uns, neuf, si je ne me trompe pas.

Cela dit, si l'on se fonde sur la croyance selon laquelle plus il y a de concurrents, plus le prix est bas, on pourrait supposer qu'en raison de la forte concentration de raffineries au Canada, nous payons notre carburant plus cher sur le marché de gros. Et nous avons des preuves à l'appui.

Je ne crois pas qu'il y ait de collusion ni quoi que ce soit du genre entre les raffineries, mais je dirais qu'à cause de cette grande concentration, nous assistons à un oligopole qui permet le parallélisme des prix. Les prix sont établis en parallèle. Par exemple, à Toronto, les prix à la rampe ou les prix de gros fluctuent chaque jour, et tous les raffineries suivent le mouvement de concert.

On retrouve un peu plus de concurrence dans la province du Québec au niveau des prix, et ce, en partie à cause des terminaux

indépendants exploités à Québec — qui livrent concurrence à la raffinerie Ultramar située à Québec et Saint-Romuald — et à Montréal, où Norcan possède aussi un terminal. Ces installations contribuent à maintenir la concurrence.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Bouchard.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Carrie.

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

Je tiens à remercier les experts d'avoir accepté de comparaître aujourd'hui.

J'aimerais adresser une question aux témoins.

Je suis retourné passer l'été dans ma circonscription, à Oshawa, et la question qu'on me posait le plus souvent, c'était: pourquoi les prix sont-ils aussi élevés? J'aimerais donc savoir si ce sont les spéculateurs qui font flamber le prix de l'essence. En avez-vous des preuves? Si oui, n'est-ce pas illégal? Le cas échéant, les organismes provinciaux de réglementation des valeurs mobilières ne devraient-ils pas intervenir? Devrions-nous nous doter d'un organisme commun de réglementation des valeurs mobilières?

J'aimerais que tous les témoins répondent à cette question.

M. Warren McLean: Le Canada est un preneur de prix. Comme j'ai essayé de l'expliquer, ces principaux centres de raffinage sont souvent des marchés qui dictent les prix. Par conséquent, les autres marchés établissent leurs prix en fonction de ceux-ci pour le pétrole brut et les produits dérivés. C'est le premier point.

Ensuite, est-ce que les spéculateurs ont une incidence sur cette hausse? Possiblement. Agissent-ils légalement? Seul le temps nous le dira. Je pense que les États-Unis essaient activement de trouver un bouc émissaire. Vont-ils réussir? Je crois que non, mais c'est possible. J'ai été surpris de la position qu'a prise Vitol sur le NYMEX, n'empêche que cela ne nous permet pas de tirer des conclusions.

Je le répète: ce sont des marchés séparés; personne ne contrôle le marché au comptant. Le pétrole brut fait l'objet de centaines de milliers de transactions par jour, et personne n'aurait une capacité d'entreposage suffisante au point de perturber le marché. Par conséquent, même si quelqu'un joue sur le marché à terme, à mon avis, il ne peut pas avoir d'impact considérable sur le marché comptant.

•(1050)

Le président: Monsieur Boag, avez-vous quelque à dire?

M. Peter Boag: Tout comme M. Maclean, je pense que comme nous sommes dans le contexte d'un marché pétrolier nord-américain, dont le Canada représente environ 10 p. 100, nous sommes des preneurs de prix en ce qui a trait aux carburants en gros.

La hausse du prix de l'essence qu'ont connue les Canadiens au cours des derniers mois découle clairement de l'augmentation des prix du brut. Cela s'est répercuté sur les raffineurs, en ce sens que les marges de raffinage ont beaucoup diminué par rapport à ce qu'elles étaient dans le passé, lorsqu'il y a eu une modération de la demande aux États-Unis. Les marges au détail sont stables depuis quelque temps. Par conséquent, en ce qui concerne la spéculation sur les marchés du brut, je ferais écho aux propos de M. MacLean.

M. Colin Carrie: Madame Savage.

Mme Jane Savage: Une chose est sûre: nous sommes des preneurs de prix; nous évoluons en fonction des cours mondiaux.

Je ne suis pas d'accord avec M. MacLean concernant les marchés au comptant — quant à savoir si la spéculation a une incidence sur le prix que nous payons à la pompe. Les marchés au comptant sont sans contredit les échanges réels de pétrole brut et d'essence en grand volume. Cependant, le prix de la plupart d'entre eux est fonction du NYMEX. Par conséquent, si je suis un négociant qui veut acheter une cargaison d'essence, je vais la payer le prix négocié sur le NYMEX. Le mécanisme de détermination des prix, soit Platts ou Reuters, se fonde sur le NYMEX pour fixer les prix. Il faut donc en tenir compte. Ensuite, on en revient à se demander dans quelle mesure la spéculation influe sur les prix.

Au Canada, nous n'avons aucun contrôle sur les échanges qui ont lieu à New York. La Commodity Futures Trading Commission aux États-Unis surveille les marchés à terme. Ce n'est donc pas de compétence provinciale. La seule chose que nous pouvons faire, c'est insister auprès des organismes de réglementation américains afin qu'ils agissent et nous permettent de mieux comprendre tout l'aspect spéculatif.

Le président: Monsieur, il vous reste environ une minute et demie.

M. Colin Carrie: Je sais que les consommateurs sont très préoccupés par le prix de l'essence et veulent savoir ce qui entre en ligne de compte dans le prix qu'ils paient à la pompe. Je crois savoir qu'il y a quatre éléments à prendre en considération. Tout d'abord, il y a le coût rattaché à la localisation et à l'extraction du pétrole, ce qui, à mon avis, demande énormément d'énergie. Il y a ensuite la marge de raffinage puisqu'il faut transformer le pétrole brut en essence. On doit aussi tenir compte du coût d'exploitation de la station locale et du transport, et enfin, des taxes provinciales, fédérales et municipales.

À votre avis, quelle serait l'incidence d'une taxe sur le carbone? Si nous imposons une telle taxe, les gens voudront-ils maintenir le prix de l'essence à un bas niveau?

Le président: Quelqu'un souhaite-t-il répondre?

Madame Savage.

Mme Jane Savage: On peut supposer qu'une taxe sur le carbone ferait hausser le prix de l'essence à la pompe. Par contre, je ne suis certainement pas ici pour me prononcer pour ou contre cette mesure.

M. Colin Carrie: Très bien. Je voulais simplement une opinion générale.

M. Warren McLean: Je suis d'accord pour dire que cette taxe pourrait provoquer une hausse du prix de l'essence.

Pourrais-je répliquer à Mme Savage?

J'aimerais vous donner un exemple du fossé qui existe entre le marché au comptant et le marché à terme. En 2007, le pétrole brut WTI — West Texas Intermediate — a fait l'objet de transactions à la Bourse de commerce de New York. Ce pétrole est produit au Texas.

On l'utilise dans cette région et dans les environs. Quelques raffineries environnantes ont connu des problèmes majeurs, ce qui a exercé une importante pression à la baisse sur ce pétrole brut.

Il y a aussi le pétrole brut Brent, de la mer du Nord. L'écart habituel est de 2 dollars en faveur du WTI. Il est passé de 8 à 10 dollars en faveur du Brent. Si des investisseurs avaient spéculé, ils auraient donc gardé le WTI élevé et le reste aurait augmenté en conséquence.

• (1055)

Le président: Merci, monsieur Carrie.

C'est maintenant au tour de Mme Nash. Je demanderais gentiment à nos témoins de répondre brièvement, dans la mesure du possible. Il ne nous reste plus de temps. Il s'agit d'une très bonne discussion, mais le temps est écoulé.

Madame Nash, vous disposez de six minutes.

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Merci, monsieur le président.

Je tiens avant tout à remercier mes collègues d'avoir appuyé ma motion et accepté que le comité se réunisse ici à Ottawa, avant que la Chambre ne reprenne ses travaux, pour discuter de cette question importante qu'est le prix du pétrole et du gaz naturel. Il va sans dire que c'est quelque chose dont nous avons tous entendu parler dans nos circonscriptions respectives au cours des derniers mois. Je crois que ces audiences revêtent une grande importance pour tout le monde.

C'est un sujet complexe. J'aimerais remercier nos témoins de nous aider à mieux comprendre ce qui entre dans le prix de l'essence à la pompe et les divers facteurs à l'origine de la hausse des prix.

J'ai été renversée par un article publié plus tôt cet été, fondé sur le rapport d'un économiste de la Banque de Montréal, qui disait — avant qu'il y ait une certaine modération — que le prix du pétrole avait atteint un point critique et ralentissait l'économie. On y indiquait que la flambée des prix ébranlait la confiance des consommateurs et entraînerait une augmentation de l'inflation. De plus, il semblerait que les Canadiens consacrent maintenant 7 p. 100 de leur revenu disponible à l'achat d'essence, soit un montant record. Évidemment, nous l'avons tous entendu au sein de nos communautés.

Ce qui est choquant pour beaucoup de gens, c'est que nous sommes le deuxième fournisseur de pétrole en importance dans le monde. Les consommateurs, à mon avis, sont frustrés de ne pas comprendre pourquoi nous payons aussi cher le pétrole et le gaz naturel.

Monsieur Boag, vous avez parlé de l'offre et de la demande. Ce qui est aussi désolant pour les gens, c'est de voir les prix augmenter, notamment à l'approche de l'été ou d'un long week-end. Les prix fluctuent même durant la journée — il semble qu'on les baisse le soir et les monte le jour.

Si cela reflète les cours mondiaux et l'offre et la demande, comment les prix peuvent-ils fluctuer au cours d'une même journée?

M. Peter Boag: Madame Nash, merci pour votre question.

En effet, le prix de l'essence fluctue énormément. On peut facilement comprendre pourquoi les consommateurs en ont assez.

J'aimerais réitérer que le prix payé à la pompe est déterminé en fonction de trois marchés. Premièrement, le marché international influe effectivement sur le prix du brut, qui compose en grande partie le prix de l'essence à la pompe. Il y a ensuite les marchés nord-américains; nous avons d'ailleurs longuement discuté ce matin du marché de gros nord-américain dans le secteur des carburants. Finalement, il y a le marché de détail; c'est-à-dire les milliers de décisions prises par chacun des détaillants d'un bout à l'autre du Canada, qui établissent le prix à la pompe d'après les conditions du marché local, ainsi que leurs propres hypothèses et l'information dont ils disposent par rapport aux conditions de l'offre et de la demande dans leur marché local.

C'est en s'appuyant sur ce niveau d'information et les données pertinentes par rapport à leur marché qu'ils établissent les prix, des prix qui leur semblent adéquats pour atteindre leurs objectifs d'affaires, reconnaissant qu'il s'agit d'une industrie (la seule, à ma connaissance) qui affiche les prix à la rue sur des panneaux aussi grands que vous et moi. Au Canada et un peu partout dans le monde, les consommateurs suivent de très près la fluctuation des prix de l'essence. Un ou deux dixièmes de cent de différence le litre peuvent pousser un consommateur à changer ses habitudes et à choisir une autre station-service. Les détaillants qui voient les prix affichés par leurs concurrents de l'autre côté de la rue veulent éviter de perdre une part du marché et vont réagir en conséquence, selon leur modèle d'affaires.

• (1100)

Mme Peggy Nash: Merci, monsieur Boag.

Madame Savage, pouvez-vous donc me dire pourquoi le prix de l'essence a tendance à augmenter avant un long week-end?

Mme Jane Savage: Je ne crois pas que ce soit nécessairement le cas. Je crois que c'est la perception des consommateurs.

Mme Peggy Nash: Vous avez remarqué mon sourire.

Mme Jane Savage: Je sais. Je ne suis vraiment pas persuadée qu'il y a une flambée des prix avant chaque long week-end. La concurrence est vraiment le principal facteur de la fluctuation actuelle des prix. Dans certains marchés, ils ne varient pas autant; dans certains autres, ils peuvent changer dix fois par jour.

Mme Peggy Nash: Ce sont donc les détaillants qui décident si les prix vont augmenter avant un long week-end ou au beau milieu de la journée. Ce sont eux qui causent ces fluctuations.

Mme Jane Savage: Il faut se rappeler qu'il y a des centaines et des centaines de détaillants dans ce marché. Si on veut tomber dans la théorie de l'économie, la concurrence au niveau du marché du détail est très élevée. Je dirais que le marché du détail se fonde sur les prix du marché de gros pour établir les prix à la pompe, et qu'il y a beaucoup moins de concurrence au niveau du marché de gros.

Mme Peggy Nash: Merci.

Permettez-moi de revenir sur le sujet de la fluctuation des prix. J'ai parfois l'impression que des événements comme un incendie dans une raffinerie dans le sud des États-Unis ou des tensions politiques entre des pays de l'autre côté du monde peuvent soudainement entraîner une augmentation du prix du brut. Essaie-t-on ainsi de justifier la hausse du prix de pétrole en l'absence d'une raison légitime? Comment explique-t-on ce genre de fluctuation?

M. Peter Boag: Pour répondre à votre question, je vous dirais que non. Je crois que les gens ont l'impression que ce genre d'événements, par exemple un ouragan, aura des répercussions sur les stocks de brut et que cela se reflétera au bout du compte...

Mme Peggy Nash: S'agit-il de spéculations du marché?

M. Peter Boag: Ce ne sont pas des spéculations du marché; c'est le marché qui répond à un changement perçu dans l'offre et la demande.

J'aimerais revenir à la question que vous avez posée à Mme Savage à propos de la hausse des prix de l'essence avant un long week-end. Je suis d'accord avec elle pour dire que, même si les gens ont l'impression du contraire, il n'y a aucune preuve empirique que ce soit le cas. En fait, un rapport complet produit par le Conference Board du Canada il y a quelques années conclut effectivement que rien ne prouve que le prix de l'essence augmente avant un long week-end.

Nous constatons généralement des fluctuations d'une saison à l'autre. À l'approche de l'été, la demande augmente de façon importante, et l'équilibre entre l'offre et la demande change. C'est pourquoi nous constatons souvent une augmentation des prix durant l'été.

Le président: Merci, monsieur Boag.

Merci, madame Nash.

Nous allons procéder à une autre ronde de questions si le temps nous le permet.

Monsieur Alghabra.

M. Omar Alghabra (Mississauga—Erindale, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour tout le monde, merci d'être parmi nous.

Madame Savage, j'aimerais commencer avec vous. Vous avez mentionné plus tôt le manque de concurrence au niveau du raffinage et de la distribution. C'est peut-être compréhensible, étant donné qu'il soit aussi difficile de se lancer dans le domaine, notamment en raison des grandes demandes financières que cela implique. Que croyez-vous que devrait être le rôle du gouvernement pour s'assurer qu'il y a à tout le moins une concurrence équitable dans ce marché?

Mme Jane Savage: Je crois que la transparence est le principal facteur à considérer. Nous avons souvent fait mention de l'importance d'informer le public, c'est-à-dire de diffuser des renseignements qui ne se limitent pas au prix de l'essence. Au Canada, la quantité de pétrole disponible (les réserves d'essence et d'huile à chauffage, par exemple) n'est pas du domaine public. Par contre, ça l'est aux États-Unis.

Je crois que le niveau des stocks a une grande influence sur les prix. L'accès à cette information permettrait à l'ensemble de l'industrie, ainsi qu'à tous les Canadiens, de mieux comprendre certaines des fluctuations dans le prix de l'essence au Canada. Je pense qu'il serait possible de mettre en place un système de surveillance des stocks de pétrole, un système qui permettrait de réunir les données sur toutes les réserves au Canada et de les afficher sur un site Web accessible à tous. C'est une suggestion.

M. Omar Alghabra: Merci.

Monsieur Boag, je vous demanderais de réagir aux commentaires de Mme Nash. Pourquoi un tel mécanisme n'est-il pas déjà en place? Est-ce que l'industrie serait ouverte à l'idée?

• (1105)

M. Peter Boag: Tout d'abord, il faut se remettre dans le contexte.

Il est vrai qu'au cours des dernières années nous avons assisté à la disparition d'un nombre important de raffineries au Canada. Toutefois, la capacité de raffinage a plutôt augmenté. Comme on a réduit le nombre de raffineries, celles qui sont restées ont connu une importante croissance. Nous produisons aujourd'hui beaucoup plus de produits pétroliers raffinés que jamais, et ce, avec moins de raffineries. Si nous sommes arrivés à ce résultat, c'est que les raffineries ont tout mis en oeuvre pour gagner en efficacité, être encore plus productives et réaliser des économies d'échelle. Les consommateurs canadiens en profitent, car cela permet de garder le prix des produits à la baisse, puisque les coûts de production sont moindres.

Pour ce qui est du rôle du gouvernement, étant donné les importants coûts en capitaux qu'entraîne la construction d'une nouvelle raffinerie (plusieurs milliards de dollars), il consiste essentiellement à créer des conditions économiques favorables aux investissements dans ce genre d'établissement. Cela vient ajouter de la valeur aux ressources naturelles canadiennes. C'est le climat d'investissement qui rend le Canada attrayant aux investisseurs prêts à injecter des milliards de dollars, des investissements qui supposent de très longues périodes d'amortissement et de remboursement.

M. Omar Alghabra: Merci, monsieur Boag, mais j'aimerais que vous précisiez votre réponse. Est-ce que l'industrie serait prête à publier ou à publiciser ses niveaux de stocks et à se prêter à un processus quelconque de surveillance?

M. Peter Boag: Je crois que par le passé, l'industrie s'est montrée ouverte à l'établissement d'un organisme de surveillance. Nous croyons qu'au bout du compte cette information est utile aux Canadiens. Évidemment, nous serions prêts à discuter de la façon dont cela pourrait fonctionner et des renseignements qui pourraient servir à la population.

M. Omar Alghabra: Sous le régime du gouvernement précédent, n'avait-on pas créé un organisme chargé de surveiller les niveaux de stocks et les prix de l'essence?

M. Peter Boag: Oui, je crois que c'est ce qu'on avait fait.

M. Omar Alghabra: Et qu'en est-il aujourd'hui?

M. Peter Boag: Je crois que le projet est tombé à plat. Je m'abstiendrai de formuler d'autres commentaires à ce sujet, puisque je suis relativement nouveau dans cette industrie. Bien que je sois très bien informé des enjeux du jour, je dois vous avouer que je ne suis pas vraiment au courant des mesures prises par le gouvernement il y a plusieurs années. Je devrai me renseigner pour vous.

M. Omar Alghabra: Je crois que le projet a été annulé par le premier ministre conservateur...

M. Peter Boag: Je pense en effet que l'organisme n'a jamais vu le jour.

M. Omar Alghabra: D'accord, mais l'industrie serait prête à publier le niveau de ses stocks de pétrole.

M. Peter Boag: Il nous faudrait d'abord déterminer quels seraient les détails à publier. Nous ne nous opposons certainement pas à l'idée de diffuser de l'information, mais je crois qu'il faudrait discuter plus longuement du genre de renseignements à divulguer.

M. Omar Alghabra: Merci.

Le président: Merci, monsieur Alghabra.

Monsieur Stanton, nous vous écoutons.

M. Bruce Stanton: Merci, monsieur le président.

Merci à nos invités d'être ici aujourd'hui. Il s'agit d'un sujet qui soulève beaucoup d'interrogations et qui préoccupe bien des gens, particulièrement cet été, plus précisément depuis le début juillet.

Monsieur Boag, j'aimerais revenir au point que vous avez soulevé concernant la question qui a été posée à Mme Nash, c'est-à-dire l'idée que les bouleversements dans l'offre — et je pense ici à l'ouragan Katrina — ont des répercussions instantanées sur les prix au détail. Les citoyens de mon comté me demandent régulièrement comment il est possible que les prix augmentent carrément le jour-même de l'événement déclencheur.

Comment est-ce possible?

M. Peter Boag: Je crois que la sensibilité des marchés par rapport à ce genre de choses est réellement en cause. Les marchés réagissent immédiatement, et ces événements ont ainsi des répercussions instantanées sur les marchés dont a fait mention M. MacLean. Tout cela se produit effectivement très rapidement, car les marchés ne tardent pas à réagir et à rajuster les prix.

M. Bruce Stanton: Mais il est évident que l'essence qui se trouve dans le réservoir du détaillant du coin a été achetée à un prix moindre, alors il n'y a pas nécessairement lieu d'augmenter les prix immédiatement.

M. Warren McLean: Puis-je tenter de répondre à cette question?

M. Bruce Stanton: Je vous en prie.

M. Warren McLean: Il est vrai qu'une certaine quantité d'essence demeure dans les réservoirs. Le problème, c'est que les litres vendus doivent être remplacés par de l'essence au prix du jour. Voilà pourquoi les détaillants facturent le prix actuel, même si leurs réservoirs contiennent de l'essence achetée à meilleur prix.

Pour ce qui est de l'effet immédiat de l'ouragan Katrina, on peut l'expliquer par la grande liquidité et la grande transparence du marché. Prenons l'exemple d'un grossiste qui vend ses produits sur les marchés A et B. Si le marché A vient de subir les répercussions d'un ouragan, qu'il a besoin de produits et qu'il est prêt à payer le prix pour les avoir, pourquoi le grossiste déciderait-il de vendre ces mêmes produits à un prix inférieur sur le marché B? C'est tout simplement de cette façon que les prix sont établis sur le marché.

•(1110)

M. Bruce Stanton: C'est donc en prévision de ce que nous allons devoir acheter...

M. Warren McLean: Il s'agit d'un processus d'arbitrage.

M. Bruce Stanton: D'accord, alors c'est ce qui explique les hausses instantanées.

M. Warren McLean: C'est exact.

M. Bruce Stanton: Monsieur Boag, en ce qui a trait à la question qu'a posée M. Carrie à propos de la taxe sur le carbone, on a avancé que cette taxe supplémentaire pourrait s'élever à 40 \$ la tonne. Même si la politique proposée suggère que cela n'aura pas d'impact sur le prix de l'essence, je vois que vous avez hoché la tête pour indiquer le contraire. Pouvez-vous préciser votre pensée?

M. Peter Boag: Évidemment, tout cela va dépendre des détails contenus dans la politique en question. Je ne peux prévoir ce qu'elle contiendra, ni quelles en seraient les répercussions sur l'industrie.

M. Bruce Stanton: Est-ce qu'elle pourrait toutefois influencer sur les prix de l'essence? Que se passerait-il?

M. Peter Boag: Encore là, je ne peux prédire quels effets sur les prix aurait une initiative politique qui pourrait ne jamais voir le jour.

M. Bruce Stanton: Merci beaucoup.

Monsieur MacLean, vous avez parlé de l'augmentation des coûts du pétrole; Mme Savage en a également fait mention.

Dans les documents que j'ai lus en préparation à la réunion d'aujourd'hui, notamment le rapport provisoire qu'a publié au début juillet le groupe de travail interorganisation, on mentionnait que seulement 2 p. 100 des commandes de pétrole — et je crois que l'on fait ici référence aux transactions financières, c'est-à-dire 2 p. 100 des contrats — se soldent par une livraison physique du produit. Dans une telle situation, j'essaie d'imaginer quel genre de conditions...

Je crois que je vais d'abord poser la question à M. MacLean. Quelle situation pourrait confirmer que ce genre de spéculations ont bel et bien lieu? Autrement dit, si le commerce est responsable de l'augmentation des prix, comme on l'a laissé entendre, quelles circonstances pourraient donner du poids à cet argument? Par exemple, on a avancé que si les choses se passaient réellement ainsi, les stocks de pétrole seraient plus élevés. Mais en fait, les stocks n'ont pas du tout augmenté à la suite de cette récente recrudescence des échanges commerciaux.

Pouvez-vous commenter la chose? Je soulève ce point particulièrement parce que je sais que les gens seraient intéressés de savoir que le prix de l'essence n'est pas gonflé artificiellement par une surabondance d'échanges commerciaux.

M. Warren McLean: La première chose que je pourrais vous dire, c'est que les « spéculateurs » ont un rôle à jouer dans le marché. Ils fournissent en effet une énorme quantité de liquidités au marché. Et la raison qui...

M. Bruce Stanton: Qu'entendez-vous par « liquidités »?

M. Warren McLean: Les liquidités permettent aux acheteurs et aux vendeurs de faire des transactions à un prix donné. Sans les spéculateurs, il y aurait moins de transactions. Par exemple, l'écart acheteur-vendeur augmenterait, et il y aurait ainsi moins d'activités sur le marché, qui finirait par stagner. Il n'y aurait plus de transparence non plus. On peut donc affirmer que les spéculateurs jouent un rôle important.

Je crois que ce à quoi vous faites référence, c'est plutôt lorsque les spéculateurs manipulent le marché. C'est une situation différente.

M. Bruce Stanton: Et comment pourrait-on reconnaître si c'est le cas?

Le président: Je suis désolé, monsieur Stanton...

M. Warren McLean: Je ne sais pas comment on pourrait s'en rendre compte. Je ne peux malheureusement pas vous répondre.

Le président: Merci, monsieur Stanton.

La parole est à M. Vincent.

[Français]

M. Robert Vincent: Merci, monsieur le président.

Bienvenue au comité. Une question brûle toutes les lèvres: pourquoi les producteurs de brut n'ont-ils pas de surplus d'inventaire pour parer à toute éventualité? Un simple coup de vent dans n'importe quel pays où il y a un producteur de pétrole fait augmenter les prix. S'il y avait un inventaire, même en cas de coup de vent, le prix du pétrole brut resterait le même. Pourquoi les producteurs de pétrole brut n'ont-ils pas d'inventaire pour parer à toute éventualité?

La rareté créée artificiellement n'est-elle pas la raison de l'augmentation du prix du baril de pétrole?

[Traduction]

M. Warren McLean: Je ne crois pas que la solution réside dans les inventaires. Dans certaines circonstances... Nous avons d'énormes réserves d'inventaires. Les États-Unis disposent d'une réserve stratégique de pétrole, qui sont en fait des stocks d'urgence. Généralement, on ne s'en sert pas pour déterminer les prix.

Je dirais que les producteurs tentent de maximiser la valeur de leurs ressources. Tenir des surplus d'inventaires aura pour effet de faire chuter la valeur du produit. Je ne vois vraiment pas pourquoi un producteur déciderait de le faire.

•(1115)

[Français]

M. Robert Vincent: Si le prix du pétrole à la pompe est élevé, c'est parce que les producteurs de brut créent une rareté artificielle, de sorte que ce sont eux qui empochent.

M. Boag a dit plus tôt qu'il ne pouvait pas comprendre pourquoi les prix augmentaient. Bien sûr, lorsqu'on a un congé de trois jours ou qu'on est en vacances, on consomme plus d'essence. Ils augmentent donc le prix de l'essence et font ainsi plus d'argent. Est-ce que cela a un sens, d'après vous?

[Traduction]

M. Peter Boag: Je réitérerais ma remarque de tantôt, c'est-à-dire que les fluctuations saisonnières dans l'offre et la demande ont certaines répercussions sur les prix, mais...

[Français]

M. Robert Vincent: J'aimerais que vous répondiez à ma question.

[Traduction]

M. Peter Boag: ... il n'y a aucune preuve empirique, à notre connaissance, qui indiquerait que le prix de l'essence a effectivement tendance à augmenter au début d'un long week-end.

[Français]

M. Robert Vincent: Vous qui travaillez dans ce domaine, comment se fait-il que vous ne sachiez pas pourquoi le prix du pétrole augmente? Pourtant, les consommateurs peuvent prédire que le prix augmentera de deux ou trois cents la veille d'un congé. Les consommateurs auraient-ils plus d'expérience que les gens qui travaillent dans ce domaine et qui sont bien placés pour prédire une augmentation de prix juste?

Vous dites ne pas comprendre pourquoi les prix augmentent, mais comment se fait-il que les consommateurs soient en mesure de prévoir les hausses de prix?

[Traduction]

M. Peter Boag: Monsieur le président, nous nous adressons aujourd'hui au comité pour tenter d'expliquer une situation très complexe modelée par différents facteurs, tant internationaux — dans le contexte du marché continental nord-américain —, que locaux, quand on pense aux milliers de décisions prises par les détaillants pour établir les prix.

Je ne pourrais certainement pas prédire ici aujourd'hui à quoi ressembleront les prix demain, la semaine prochaine ou l'an prochain de façon fiable. Si je pouvais prédire le prix du brut de façon exacte, je crois que j'en serais ailleurs dans ma carrière aujourd'hui.

Oui, l'inconstance des prix est clairement une situation difficile, et nous comprenons les préoccupations des Canadiens. Mais nous sommes ici aujourd'hui pour essayer de mieux faire comprendre la complexité de la chose et les facteurs qui sont au bout du compte responsables de l'augmentation des prix et de leur fluctuation.

Le président: Mme Savage voulait formuler un commentaire.

Mme Jane Savage: J'aimerais apporter des précisions concernant les inventaires.

Je ne peux pas parler pour ce qui est du pétrole brut, mais pour ce qui est des produits du pétrole, c'est en partie pourquoi nous aimerions qu'un programme de surveillance soit mis en place — c'est-à-dire, un programme de surveillance des inventaires de produits du pétrole: l'essence, l'huile à chauffage, et le diesel, les principaux produits qu'utilisent les Canadiens.

Les inventaires sont actuellement à la baisse, et nous constatons que parce que les entreprises ont des motivations financières de réduire les inventaires, nos secteurs vulnérables au Canada le sont encore plus — vulnérables aux incapacités de production, aux lacunes de la raffinerie, aux problèmes de pipeline, à la présence de glace dans le Saint-Laurent, et à des températures glaciales. Tous ces facteurs contribuent à la vulnérabilité de la production. Nous pensons qu'il faudrait à tout le moins disposer d'un système de surveillance des stocks pour éviter cela.

Le président: Monsieur Vincent, votre temps est écoulé, mais avez-vous une très courte question à poser?

[Français]

M. Robert Vincent: Monsieur Boag, en réponse à une question de M. Stanton, vous avez dit que lorsqu'il y a une hausse du prix de l'essence à la pompe... Pourquoi le prix à la pompe augmente-t-il? Pourtant, c'est le même carburant qui a été acheté à un prix inférieur, mais aussitôt que le prix du baril augmente, le prix à la pompe augmente également. Or, ce n'est pas la même chose dans l'autre sens. Quand le prix du brut diminue, le prix à la pompe reste le même. Pourquoi?

• (1120)

[Traduction]

Le président: Je vous prie d'être bref, monsieur Boag.

M. Peter Boag: Je ne suis pas prêt à dire ça. Je crois que les prix peuvent augmenter et diminuer très rapidement, presque instantanément, en réaction au prix du brut. Je répérais également que malgré tout, et malgré l'incertitude des prix de l'essence, dans l'ensemble du monde occidental, c'est au Canada que les consommateurs paient le moins cher pour leur essence, mis à part une exception. J'aimerais certainement demander à M. Vincent ce qui devrait advenir des prix? À quoi devraient ressembler les prix selon lui?

Le président: Merci.

La parole est à M. Van Kesteren.

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

Merci à nos témoins d'avoir accepté l'invitation. C'est un sujet fascinant.

J'aimerais aborder un point qu'a soulevé Mme Savage. Je ne veux pas vous contredire, mais je crois que vous disiez qu'à votre niveau le marché est assez transparent et qu'il semble y avoir un flux assez régulier dans les prix, et que c'est à la source que la majorité des profits sont générés.

Pourrait-on affirmer sans se tromper que c'est le cas seulement pour certains puits de pétrole? Je présume que si vous faites l'extraction du pétrole en Arabie saoudite, où l'entreprise consiste essentiellement à pomper le produit, plutôt qu'à faire du forage en mer ou une activité plus dispendieuse... Ne pouvons-nous pas dire que certains puits génèrent plus de profits que d'autres?

Vous pouvez me répondre très brièvement. Est-ce le cas?

Mme Jane Savage: Bien sûr.

M. Dave Van Kesteren: J'aimerais qu'on clarifie un autre point qui me traverse l'esprit, et je vous prie de me corriger si je me trompe. Nous savons que l'offre et la demande dictent l'établissement des prix. Nous savons aussi qu'il existe une théorie à propos du pic pétrolier: que le plafonnement de la production pétrolière arrive très rapidement ou dans un avenir rapproché, il y a lieu de penser que lorsque cela se produira, les prix vont connaître une flambée extraordinaire. Est-ce que la valeur élevée du pétrole nous permet de maintenir son prix à la baisse? La terre contient une telle quantité de pétrole, mais si nous approchons du point où il ne restera plus de pétrole à extraire, est-ce que le prix élevé du brut encouragera l'exploration et, subséquemment, nous permettra de produire suffisamment de pétrole pour que nous n'en arrivions jamais là?

Est-ce que vous me suivez?

M. Warren McLean: Je crois que c'est notamment ce qui inquiète les gens par rapport à l'industrie: les prix élevés du brut n'ont pas mené à une augmentation des stocks de pétrole. La théorie du pic pétrolier s'appuie en partie là-dessus. Si on regarde les principaux producteurs, on constate que leurs niveaux de production stagnent ou sont en déclin. Certains des producteurs indépendants aux États-Unis enregistrent toutefois une certaine croissance. Il existe en effet quelques zones de croissance. La Saskatchewan connaît un essor de production particulièrement intéressant. De façon générale, c'est pourquoi ce grand débat a lieu aux États-Unis à propos de l'accès aux terres pour faire plus de forage. Ils ne tiennent simplement pas compte du fait que leurs inventaires prennent de la valeur avec l'augmentation des prix. Je crois que cela ajoute aussi à l'inquiétude et contribue peut-être également à l'augmentation des prix.

M. Dave Van Kesteren: Monsieur Boag, j'aimerais avoir vos impressions à ce sujet.

Ce que je veux faire comprendre, c'est qu'il est possible que si nous n'avions pas les prix que nous avons en ce moment, il y aurait moins d'exploration, donc moins de pétrole, et les prix monteraient en flèche.

M. Peter Boag: Je crois en effet que le prix élevé du brut encourage l'exploration, particulièrement pour les régions et les réserves qui étaient jusque-là non rentables. Alors oui, je suis d'accord avec M. MacLean pour dire que les prix élevés encouragent les producteurs à faire davantage d'exploration, surtout pour les activités qui auraient pu ne pas être rentables si les prix du brut avaient été moins élevés.

M. Dave Van Kesteren: La conclusion logique à ceci est que si nous trouvons du pétrole à la suite de certaines de nos explorations, nous pourrions voir... Peut-être pas une surabondance, mais certainement un niveau qui permettrait de faire baisser les prix.

M. Peter Boag: Vous n'abordez que le volet de l'offre dans une équation complexe de l'offre et de la demande. Il est clair que la demande aura des répercussions importantes sur cet équilibre offre-demande, qui est primordial à l'établissement des prix.

M. Dave Van Kesteren: Nous n'entrerons pas dans les détails aujourd'hui.

Peut-être pourriez-vous nous dire très rapidement pourquoi nous voyons autant de fluctuation dans les prix entre l'essence et le diesel. Je fais partie du caucus du camionnage; en fait, j'en suis le président. Je crois que cela cause beaucoup d'inquiétude. Je sais que les camionneurs sont très préoccupés par le prix du diesel. Pourquoi y a-t-il un écart si grand entre les deux?

•(1125)

M. Peter Boag: Je crois que l'on a affaire à un écart encore plus serré entre l'offre et la demande pour les distillats moyens, incluant le diesel, par rapport à l'essence. Et c'est particulièrement vrai dans le bassin de l'Atlantique. À l'heure actuelle, la demande de diesel est énorme en Europe en raison de l'importante et rapide dieselisation du parc automobile. Le profil de demande de l'Europe est très différent de celui de l'Amérique du Nord, c'est-à-dire que le diesel est beaucoup plus en demande que l'essence. Aussi, nous avons assisté à une croissance économique importante à l'échelle internationale au cours des dernières années, et le prix du diesel est largement influencé par la demande. Et la demande est quant à elle stimulée par la croissance économique. C'est donc dire qu'une combinaison de facteurs a au bout du compte mené à un écart très serré entre l'offre et la demande pour le diesel, ce qui a eu pour effet d'en faire augmenter les prix, surpassant de façon proportionnelle les prix de l'essence au cours des derniers mois.

Le président: Soyez bref, je vous prie.

M. Warren McLean: Je dirais la même chose. J'ajouterais simplement que l'industrie doit produire du diesel à faible teneur en soufre, ce qui ajoute aux coûts de production. Il en coûte probablement plus cher aujourd'hui pour produire du diesel.

Je crois que le diesel est responsable de la hausse rapide des prix du brut. Ce ne sont pas les prix du brut qui orientent le marché; ce sont les prix du diesel, partout dans le monde.

Le président: Merci, monsieur Van Kesteren.

Madame Nash, la parole est à vous.

Mme Peggy Nash: Merci, monsieur le président.

Quand on parle de la hausse des prix, on nous dit que le prix de l'essence au Canada est relativement bas. Certains vont même jusqu'à dire qu'on ne la paie pas assez cher. Je crois que plutôt que de faire augmenter les prix, comme on le fait dans certains pays, pour investir les profits dans des solutions écologiques — des sources d'énergie nouvelles, entre autres choses, pour offrir des solutions de rechange à la population —, ici, le prix est établi par des intérêts privés et les profits vont à des intérêts privés. Nous sommes le deuxième fournisseur en importance au monde, et l'impact est énorme sur tous les aspects de notre économie.

J'ai été abasourdie d'apprendre qu'une compagnie aérienne, la compagnie Jazz, n'allait plus fournir de gilets de sauvetage à bord de ses appareils en raison de la hausse du prix de l'essence. Alors, en cas d'urgence, on dirait que les passagers devront s'accrocher à leur siège.

Il y a lieu de se poser des questions à propos de l'impact global de ces prix sur l'économie, et les consommateurs ont peur d'être en train de se faire escroquer.

Les prix de l'essence suivent généralement les prix du brut, les coûts normaux de raffinage, les marges commerciales, les taxes, etc. Mais il arrive que les prix montent en flèche. Dans une étude que j'ai lue, on indiquait qu'un cent par litre facturé au-dessus des coûts réguliers, notamment pour le marketing, génère 1 million de dollars en profits pour l'industrie, des ventes de l'essence seulement. Parfois, les profits des ventes d'essence se comptent en dizaines de millions de dollars par jour.

Monsieur Boag, est-ce que les compagnies pétrolières escroquent les Canadiens en augmentant les prix de l'essence, c'est-à-dire en les établissant à un niveau plus élevé que ce qui serait attribuable au prix du brut, aux coûts de raffinage, aux taxes, aux coûts de commercialisation et aux marges de profit normales?

M. Peter Boag: Je répondrai sans équivoque que ce n'est absolument pas le cas.

Mme Peggy Nash: Et comment expliquez-vous cet écart, lorsqu'il est clair que les augmentations vont directement dans les poches des compagnies pétrolières?

M. Peter Boag: Je ne suis pas certain de bien comprendre votre question. Pourriez-vous être un peu plus précise?

Mme Peggy Nash: J'aimerais savoir pourquoi à certains moments le prix de l'essence, par exemple, est plus élevé que le prix du brut plus les taxes et les coûts normaux de marketing. Où va ce surplus?

•(1130)

M. Peter Boag: Nous parlons d'une situation hypothétique, et j'ai du mal à voir quand ce genre de situation pourrait effectivement se produire.

Mme Peggy Nash: Prenez cet été, par exemple.

M. Peter Boag: Je ne crois pas que cela ait été le cas cet été. En fait, lorsque nous étudions les différents éléments qui composent le prix d'essence au Canada aujourd'hui par rapport à cet été, on remarque que le changement a largement été influencé par le prix du brut...

Mme Peggy Nash: Mais lorsque le prix du brut augmente, même le plus petit supplément dans le prix, ici, au Canada, signifie d'énormes profits pour l'industrie pétrolière.

M. Peter Boag: Cela ne signifie pas cependant que le secteur du raffinage fait également d'énormes profits, car je peux vous dire que les marges de raffinage, qui représentent une fraction relativement minime de la différence entre le prix que paient les raffineurs pour le produit brut et le prix au gros qu'ils obtiennent lorsqu'ils vendent le produit raffiné, sont maintenant à 8 ou 9 ¢ en deçà de ce qu'ils étaient il y a un an. Cela tourne autour de 18 p. 100...

Mme Peggy Nash: Les profits des compagnies pétrolières ont connu une importante hausse cette année. Ne croyez-vous pas qu'il y ait une corrélation entre les grandes augmentations dans les profits des compagnies pétrolières et le prix que les gens paient à la pompe?

M. Peter Boag: Non, je crois que ces profits aujourd'hui sont surtout attribuables au volet exploration et production de leur entreprise, et au prix mondial du brut, qui n'est pas fixé au Canada.

Mme Peggy Nash: Alors il n'y a aucun lien entre l'augmentation des profits des compagnies pétrolières et la hausse des prix que les Canadiens paient à la pompe.

M. Peter Boag: Sans avoir examiné à fond les rapports financiers des compagnies cotées en bourse, je crois que les profits sont intimement liés au prix du brut.

Le président: Allez-y brièvement, madame Nash.

Mme Peggy Nash: Madame Savage, croyez-vous qu'il soit justifié qu'en plus de faire subir aux consommateurs une hausse du prix du brut, on leur impose des coûts supplémentaires à la pompe?

Mme Jane Savage: Non, le prix mondial du brut détermine le coût que devra payer le raffineur, et détermine ainsi le prix du produit raffiné; et au niveau du marché de gros, c'est le prix mondial de l'essence, par exemple, qui sert à établir les prix du gros occasionnels que doivent payer la plupart des détaillants. Je crois que le processus est assez transparent. Par exemple, le tableau que je vous ai présenté montre chacune de ces composantes à chaque étape du processus.

Mme Peggy Nash: À quoi attribuez-vous les coûts supplémentaires...

Mme Jane Savage: Au prix du brut, sans contredit.

Le président: Merci, madame Nash.

Monsieur Eyking, nous vous écoutons.

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Merci, monsieur le président.

D'après les exposés que l'on a entendus jusqu'à maintenant ce matin, il me semble que ceux qui récoltent tous les profits, ce sont les producteurs de pétrole qui font le forage et les pays producteurs de pétrole. Les raffineries et tous ceux qui suivent dans la chaîne commerciale ne font pas d'argent, et la capacité de raffinage n'augmentera pas de sitôt, parce que cela nécessite d'importantes mises de fonds, et celles-ci ne rapportent pas suffisamment. En tout cas, c'est ainsi que je comprends la situation.

J'aimerais parler des inventaires, et des inventaires en région. Nous vivons dans un grand pays, nous avons des régions éloignées, et très peu de joueurs dans ce domaine.

Je vais vous raconter ce qui est arrivé dans notre région l'an dernier. Nous avons manqué d'huile à chauffage pendant quelques semaines. Nous habitons sur une île. Il n'y a qu'un centre de stockage sur place. Différents détaillants vont s'y approvisionner, mais, au bout du compte, il n'y a qu'une seule installation pour stocker l'huile.

Vous dites qu'il faudrait réduire les niveaux d'inventaire ou même les vendre à d'autres intérêts. Donc, une grande compagnie qui s'aperçoit qu'elle pourrait faire de meilleures affaires ailleurs pourrait bien décider de liquider ses inventaires. Si ça arrivait, on aurait une région qui se retrouverait sans huile à chauffage, et, s'il y a présence de glaces dans la voie maritime ou aucun bateau disponible...

Maintenant, les gouvernements provinciaux se demandent comment ils peuvent éviter ce genre de situation. Comment croyez-vous que nous puissions prendre la situation en main? Pouvons-nous pénaliser les compagnies qui n'ont plus d'huile à chauffage à offrir, parce que techniquement elles sont en situation de monopole, ou devrions-nous plutôt les encourager en les aidant avec leurs inventaires? Comment croyez-vous que nous puissions surmonter ce défi, dans un grand pays comme le nôtre, qui compte peu de joueurs dans ce domaine et qui doit soutenir des régions éloignées, qui pourraient se retrouver sans huile à chauffage si les grandes compagnies décidaient de vendre leurs produits ailleurs?

Ma question s'adresse à M. MacLean ou à quiconque veut bien y répondre.

M. Warren McLean: On revient encore aux inventaires. Je pense que vous croyez à tort que les inventaires sont la solution à tous nos maux. Cela permettra de régler le problème uniquement tant qu'on aura les inventaires requis. Cela peut parfois fonctionner, mais pas toujours.

Dans toute ma carrière, ce n'est arrivé qu'une seule fois qu'on ait eu affaire à une situation du genre en Ontario. Il est possible que des consommateurs aient rapporté avoir été à court d'un quelconque produit, mais je ne crois pas qu'ils en aient manqué au bout du compte; ils ont en fait reçu le produit dont ils avaient besoin, et je crois que l'industrie a réussi à remédier à la situation de belle façon.

Un peu plus tôt, quelqu'un a posé une question à propos du Québec, qui compte un seul raffineur, et je crois que l'industrie a rationalisé l'infrastructure, ce qui a permis de réduire les coûts pour les consommateurs, parce que les coûts de l'industrie ont également diminué.

Alors si vous voulez voir les coûts de l'industrie augmenter et par le fait même les prix hausser, il faut rendre les inventaires obligatoires.

• (1135)

L'hon. Mark Eyking: Vous avez dit que l'industrie s'en était bien tirée. Eh bien, les fournisseurs n'ont pas fait du très bon travail dans notre région, parce que nous avons manqué d'huile à chauffage. Et bien sûr, nous ne voulons pas payer plus que nous le devrions, pour d'autres régions...

M. Warren McLean: Est-ce que des foyers ont réellement manqué d'huile?

L'hon. Mark Eyking: Tout à fait.

Mme Jane Savage: Si vous me permettez d'ajouter quelque chose...

L'hon. Mark Eyking: Très brièvement, parce que j'aimerais diviser mes questions.

Mme Jane Savage: Bien sûr.

Très rapidement, il y a des régions au Canada qui sont tout à fait susceptibles d'épuiser leurs inventaires, cela ne fait aucun doute. Avec la concentration de raffineurs, nous devons fonctionner avec des niveaux d'inventaire plutôt bas et une infrastructure qui ne nous permet pas vraiment de faire venir des produits importés, surtout en hiver, et nos membres sont en effet très préoccupés par la situation que vous venez de décrire.

Le président: Monsieur McTeague, vous avez une minute.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur MacLean, vous avez mentionné plus tôt que le Canada était un preneur de prix. Je crois d'ailleurs que vous abondez tous dans le même sens. Je me demande, toutefois, étant donné que les États-Unis publient chaque semaine, par l'entremise de leur organisme appelé Energy Information Administration, un rapport hebdomadaire sur l'état des stocks de pétrole, qui ressemble beaucoup à celui que les libéraux avaient proposé et qui a été mis au rancart lorsque le gouvernement Harper a pris le pouvoir. Comment qualifieriez-vous la situation actuelle aux États-Unis, pays dans lequel le Canada joue un rôle très important, que ce soit pour le pétrole brut ou le gaz naturel?

Ici, on publie à la même heure chaque semaine, et ça devrait se faire autour de 13 heures — en fait, le rapport est probablement déjà publié — un rapport d'inventaires contenant des données bien précises. Il montre que pour les cinq dernières années, nos chiffres, que ce soit pour les distillats, le diesel, l'essence ou les résidus, à vous de choisir, se ressemblent beaucoup. Autrement dit, les inventaires sont le reflet de l'offre et de la demande, ainsi que de l'ampleur des inventaires réels.

Comment est-il possible, si vos activités sont les mêmes depuis cinq ans, que les prix aient doublé, si l'on applique votre théorie que tout revient essentiellement à l'offre et à la demande? Comment pouvez-vous affirmer une telle chose quand vous savez que les niveaux d'inventaires n'ont pas vraiment changé? L'offre est là où elle devrait être, et la demande aussi; néanmoins, les prix ont presque doublé depuis deux ans.

M. Warren McLean: Les inventaires ne sont qu'un des éléments de l'équation. Il faut aussi tenir compte de la production. La production augmente et diminue selon la demande.

L'hon. Dan McTeague: Pardonnez-moi, monsieur MacLean. Le rapport sur les inventaires compile chaque semaine des données sur la production et la demande. Les inventaires constituent l'analyse finale.

M. Warren McLean: Alors, je ne comprends pas la question.

L'hon. Dan McTeague: Aux États-Unis, où l'on consomme 52 p. 100 de tous les carburants de transport au monde, les inventaires se situent à un niveau maximal. Ce ne sont pas des niveaux réduits, pas des niveaux élevés; ils sont dans la moyenne de ce qui a été enregistré au cours des cinq dernières années. Pourtant, le prix des produits de base, comme le pétrole brut, a doublé. Vous laissez entendre qu'il n'y a pas de problème avec l'offre et la demande. Je vous demande donc pourquoi, si les niveaux d'inventaire sont là où ils devraient être — c'est-à-dire, l'offre et la demande, les inventaires et la production, sont exactement les mêmes depuis cinq ans... Pourquoi les prix ont-ils doublé?

Je suis désolé, monsieur le président. Allez-y.

Le président: Monsieur McTeague, vous aurez l'occasion de poser une autre question lors de la prochaine ronde.

Monsieur MacLean, voulez-vous répondre brièvement à la question?

M. Warren McLean: Les prix ont augmenté parce que la demande pour le brut a augmenté. Vous ne voyez pas la situation dans son ensemble quand vous examinez les statistiques sur ce qui se passe aux États-Unis.

Le président: Nous allons y revenir.

La parole est à M. Arthur.

[Français]

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

Nos trois invités répondent clairement à la majorité des questions qu'on leur pose. Parfois, on reste un peu sur notre appétit parce que les lois de l'offre et de la demande ont le dos large et peuvent expliquer bien des choses. Cependant, à une question précise de mon collègue M. Carrie, vous vous êtes mis à murmurer une réponse que je n'ai pas comprise. J'ai même dû me tourner vers le jeune grand-père qui est à ma gauche pour me faire répéter ce que vous aviez marmonné.

Madame Savage, quel serait l'effet d'une taxe sur le carbone sur les prix du pétrole au Canada? J'aimerais avoir une réponse claire et audible.

• (1140)

[Traduction]

Mme Jane Savage: Comme je l'ai dit plus tôt, une taxe sur le carbone appliquée directement à l'essence à la pompe entraînerait une augmentation des prix. Sinon, rien n'est très clair; c'est tout ce que je peux vous dire. Comme je ne sais pas exactement comment cela fonctionnerait, je ne peux pas faire de prédiction. Si on l'applique ailleurs ou à d'autres produits de base, par exemple au pétrole brut seulement... Tout dépend du processus et de la façon dont il sera mis en oeuvre. Je ne peux répondre à cette question avant d'en savoir plus à ce sujet.

[Français]

M. André Arthur: Merci.

Monsieur MacLean.

[Traduction]

M. Warren McLean: Je vous dirais que cela entraînerait une hausse des prix. Peu importe sur quoi elle serait appliquée ou de quelle façon cela fonctionnerait, si c'est une taxe, elle n'aura d'autre choix que d'être reflétée dans le prix de l'essence. C'est ainsi que je vois les choses.

[Français]

M. André Arthur: Monsieur Boag.

[Traduction]

M. Peter Boag: Je répondrais un peu la même chose que Mme Savage. Cela dépend vraiment de la façon dont cette taxe serait mise en oeuvre et à quels produits elle s'appliquerait. Quand on parle d'une taxe sur le carbone de façon générale, il faut se demander quelle en serait l'application si l'on veut commenter précisément sur les répercussions qu'elle pourrait avoir sur les prix.

M. André Arthur: Nous avons beaucoup parlé des spéculateurs, qui sont un peu au marché du pétrole ce que sont les revendeurs au monde du spectacle; ils achètent quelque chose à l'avance et le revendent lorsque la demande est là. Nous savons que cela suscite de grandes préoccupations, par exemple en Suisse, où l'on investit d'énormes sommes dans des actions de pétrole partout dans le monde. Vitol semble être toute une découverte.

Comment pouvons-nous nous assurer que ces intérêts n'investissent pas de l'argent canadien, que ce soit de Power Corporation, des enseignants ou de la Caisse de dépôt et placement du Québec? Comment pouvons-nous être sûrs qu'il n'y a pas d'argent canadien derrière ces revendeurs?

Mme Jane Savage: À mon avis, je crois que vous devriez leur demander.

M. André Arthur: Ils ne nous le diront pas.

M. Warren McLean: Je crois que c'est une question à poser aux invités de cet après-midi.

Le président: Vous avez deux minutes.

[Français]

M. André Arthur: Le coût de la gazoline à la pompe frappe directement les citoyens quand ils font le plein de leur voiture. Ils paient, ils souffrent et ils passent à autre chose. Ils rouspètent, ils vous détestent, mais ça, c'est votre problème.

Le prix du diesel frappe tous les agents de l'économie derrière la tête, car il a un impact sur le transport en commun et sur le coût des matières transportées. Cet impact est immensément plus pernicieux et à beaucoup plus long terme que celui du prix de la gazoline ordinaire, le sans plomb. Naïvement, j'ai toujours cru qu'il en coûtait beaucoup moins cher de raffiner du diesel que de la gazoline parce qu'il sort avant dans le processus et qu'il utilise des matières que vous n'avez pas besoin d'éliminer sauf, maintenant, le soufre.

Pouvez-vous faire comprendre à un esprit simple comme le mien pourquoi un produit qui coûte moins cher à raffiner coûte plus cher à l'achat?

[Traduction]

M. Peter Boag: La principale raison revient essentiellement à l'équilibre entre l'offre et la demande. Au cours des dernières années, la demande de diesel a été beaucoup plus grande que celle de l'essence. Donc, l'écart entre l'offre et la demande pour le diesel, pas seulement au Canada, mais en Amérique du Nord et dans l'ensemble du bassin de l'Atlantique, est beaucoup plus mince. Comme cet écart s'est aminci, le prix du diesel a augmenté, et il a grimpé beaucoup plus rapidement que celui de l'essence.

M. André Arthur: Alors, dans un marché honnête, si le processus de l'offre et de la demande fonctionnait normalement, on déciderait sans doute de raffiner plus de diesel et moins d'essence pour répondre à la demande accrue en diesel. Mais ce n'est pas ce qui se passe. On choisit plutôt de faire grimper les prix. Voyez-vous quelque chose qui cloche là-dedans?

M. Peter Boag: Parce que c'est très difficile... Nos raffineries canadiennes sont configurées de façon à pouvoir répondre à ce qui a été par le passé une demande partagée entre l'essence et le diesel. Ces installations ont donc la structure pour produire une certaine proportion de diesel, et une certaine proportion d'essence. Cela ne peut pas être changé du jour au lendemain. Il ne suffit pas d'appuyer sur un bouton pour que tout à coup...

• (1145)

M. André Arthur: On ne parle pas du jour au lendemain, mais de deux ans, ici, monsieur.

Le président: D'accord, monsieur Arthur.

M. Peter Boag: Il faudrait des années d'investissement et différents cycles de raffinage pour être en mesure de changer autant la configuration des raffineries canadiennes pour leur permettre de modifier considérablement la proportion de diesel à raffiner.

Le président: Merci.

La parole est à M. McTeague.

L'hon. Dan McTeague: Je viens de recevoir de l'information du ministère de l'Énergie des États-Unis — c'est dommage que nous ne puissions pas la consulter d'ici. On nous dit que la consommation de pétrole brut est à son plus bas niveau depuis 1998; pourtant, nous pourrions bel et bien assister à une hausse du prix du brut aujourd'hui. Encore là, on voit l'effet opposé: la demande est en baisse, les prix augmentent, et les consommateurs sont très frustrés.

Monsieur Boag, j'aimerais vous poser une question à propos du marché de Toronto, mais cela peut aussi s'appliquer à d'autres marchés.

Madame Savage, vous pouvez aussi répondre à la question du mieux que vous pouvez.

En mai, les marges de détail à Toronto — et ça inclut Clarington, Oshawa, Ajax, Pickering, Mississauga, Etobicoke, et jusqu'à Burlington — se situaient en moyenne à 5 ¢ le litre, presque partout. Au cours des 10 dernières semaines, ces marges sont passées de 5 ¢ à 6,5 ¢, et tous les détaillants ont suivi le pas de façon simultanée. Et c'est sans mentionner que les marges pour le diesel par rapport à l'essence ordinaire et celles du super par rapport à l'essence s'élèvent à 4 ¢ ou 5 ¢ le litre sur le marché de gros; des données que votre association et ses membres ont eu la gentillesse de nous faire parvenir à 3 heures du matin et qui parlent d'elles-mêmes.

Monsieur Boag, pouvez-vous m'expliquer pourquoi vos membres, qui occupent une si grande place dans le marché de la région du Grand Toronto, desservant quelque 4 ou 5 millions d'automobilistes canadiens, sont capables d'arriver exactement au même prix, un prix certainement plus élevé que ceux enregistrés au cours des six dernières semaines qui plus est? Comment expliquez-vous cet écart de 4 ¢ ou 5 ¢ par rapport aux marges appliquées il y a quelques mois seulement?

M. Peter Boag: Cela dépend essentiellement des fluctuations de l'offre et de la demande sur le marché. Les décisions reviennent aux centaines de détaillants, qui n'ont qu'à regarder le prix fixé par leur concurrent d'en face, et sont fondées sur le fait qu'ils ne veulent pas perdre leur clientèle aux mains de leur concurrent.

L'hon. Dan McTeague: Cela n'avantagerait-il pas l'entreprise si le prix était inférieur, plutôt que supérieur et identique à celui du concurrent de l'autre côté de la rue, qui est peut-être aussi son fournisseur?

M. Peter Boag: Je ne peux me prononcer sur les décisions que prennent les détaillants, mais c'est la nature d'un marché concurrentiel.

L'hon. Dan McTeague: Lorsque l'APPI s'est présenté devant le congrès américain, il a signalé qu'il y avait une variation dans les prix à la pompe. Il semble que vos marges de détail à Toronto, dans la RGT, soient tout à fait identiques. Je ne vais pas tenter d'en expliquer la raison, car je crois qu'en 1998, l'APPI a fait un certain nombre de recommandations pour éviter cela.

Mais je voudrais savoir si vous croyez que quelqu'un a suffisamment d'emprise sur le marché pour que tous les prix soient les mêmes à un dixième de cent près dans un rayon de 150 kilomètres, ce qui rend la prévision des prix du lendemain beaucoup plus facile pour moi. Je ne m'en réjouis pas particulièrement.

M. Peter Boag: En réponse à votre question, je dirais que c'est le reflet d'un marché hautement concurrentiel, dans lequel les détaillants se disputent leur part du marché et veulent conserver celle qu'ils ont acquise.

L'hon. Dan McTeague: Quelqu'un d'autre voudrait-il faire un commentaire?

Mme Jane Savage: Je voudrais seulement parler des prix de gros sous-jacents aux prix de détail.

Nous voyons indéniablement l'écart se creuser entre les prix de gros à Toronto et ceux à Montréal. Généralement, les prix sont d'environ 0,8 à 1 ¢ plus élevés à Toronto qu'à Montréal, ce qui indique que le baril supplémentaire provient de Montréal et coûte environ 1 ¢ pour atteindre ce marché. Récemment, cet écart s'est accru jusqu'à 3,5 ¢ le litre.

Encore une fois, ceux qui fixent les prix exercent un contrôle serré du marché, nous en avons déjà parlé. La concentration des intérêts en matière de raffinage en Ontario et le caractère enclavé de cette province permettent aux raffineurs d'établir les prix de gros comme bon leur semble.

L'hon. Dan McTeague: Permettez-moi de vous poser une question à propos du marché de Toronto. Selon ce que je comprends, compte tenu de la réglementation sur l'éthanol en vigueur en Ontario, pour respecter la norme de 5 %, la plupart des réservoirs d'essence de la RGT contiennent 10 p. cent d'éthanol. Cela signifie qu'on a, à toutes fins pratiques, peut-être seulement un fournisseur de Pétro-Canada à Montréal qui offre le produit à Bronte, qui approvisionne à peu près toute la ville. En fait, lorsque vous passez devant une station-service et que vous voyez un camion-citerne anonyme décharger sa cargaison, le produit provient habituellement d'un seul et même fournisseur, et c'est souvent Pétro-Canada.

Est-ce ainsi que le marché fonctionne — un fournisseur, un prix et quatre acteurs principaux qui ne sont pas en concurrence les uns avec les autres pour la vente en gros? Est-ce ce qui explique que le prix fluctue d'une manière coordonnée? En quoi l'indépendance serait-elle menacée si on décidait, par exemple, de ne pas respecter la marge de 6,5 ¢ pour l'essence ordinaire sans plomb ou celle de 12 ¢ pour le super sans plomb? Qu'est-ce qui arriverait?

•(1150)

Mme Jane Savage: Je crois que le scénario que vous présentez est exact, à une exception près, peut-être, soit que le carburant que l'Ontario doit se procurer ailleurs vient de Pétro-Canada à Montréal, par l'oléoduc reliant Montréal et Toronto. Le dernier baril, si l'on veut, arrive de Montréal. En Ontario, il y a quatre raffineries qui préparent le produit, y compris le carburant à l'éthanol. Donc, à cette exception près, on peut dire que vous brossez un tableau exact de la situation.

M. Warren McLean: Je crois qu'il a dit que Pétro-Canada approvisionnait toute la RGT, mais je pense que ce n'est pas vrai du tout. Les sociétés Shell et Suncor approvisionnent toutes deux Toronto par oléoduc en provenance de Sarnia. Esso achemine son carburant de la même façon de Nanticoke. Bref, il y a Pétro-Canada qui l'expédie par oléoduc, mais Ultramar en fait autant.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur le président, j'aimerais savoir si les chercheurs pourraient approfondir les faits exposés par M. MacLean, car la raffinerie de Nanticoke, par exemple, ne produit pas d'essence reformulée — d'éthanol. Par conséquent, elle ne peut approvisionner le marché de Toronto. Voilà ce qui m'inquiète.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur McTeague.

En tant que président, je vais prendre la parole.

Chers témoins, je sais que nous vous avons demandé de rester jusqu'à midi, mais puisque nous avons commencé vers 10 h 10, nous pourrions peut-être vous imposer quelques minutes supplémentaires, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Si vous devez partir, allez-y.

Je voudrais simplement examiner certains éléments de plus près, monsieur MacLean, en particulier en ce qui concerne le prix du brut. Il semble qu'il s'agisse de la principale préoccupation. Comme vous l'avez tous mentionné, le prix du pétrole brut est un élément déterminant pour fixer le prix de l'essence. On a des inquiétudes, et M. McTeague nous a présenté un très bon article sur la spéculation.

Pour ce qui est du prix du brut, il y a le marché physique ou marché au comptant, où interagissent les acteurs commerciaux. Puis, il y a le marché à terme, et on dit que c'est là où les spéculateurs interviennent.

Pouvez-vous préciser au comité quel pourcentage...? Y a-t-il une façon de déterminer, à partir du prix du brut aujourd'hui, quelle proportion va au marché au comptant, à ce qu'on pourrait appeler un commerce plus légitime, par rapport à ce qui va au marché à terme, c'est-à-dire à des gens qui n'achètent pas réellement le produit, mais des gains futurs? Y a-t-il une manière d'établir combien va au marché à terme et combien va au marché au comptant réel?

M. Warren McLean: Je crois qu'au fil du temps, certaines personnes qui connaissent beaucoup mieux la question que moi ont passé du temps à essayer de le déterminer, justement. Il ne s'agit pas seulement des spéculateurs, mais aussi de l'incidence de la sécurité mondiale sur le marché. Autrement dit, qu'est-ce qui fait monter les prix? Le programme nucléaire iranien? La situation au Moyen-Orient? Les gens essaient toujours d'analyser le prix du brut en fonction de différents facteurs qu'ils n'ont, à mon avis, aucun moyen de prévoir.

Je reviens sur ce point: si les spéculateurs manipulent le marché, c'est une tout autre question. Je crois que c'est ce qui est sous enquête. Si vraiment Vitol détient 11 p. 100 des intérêts en cours sur le NYMEX, je crois que cela va... si c'est vrai, parce que je ne suis même pas certain que ce soit le cas. C'est ce qu'on a déclaré, mais c'est ce que les États-Unis tentent de tirer au clair actuellement.

Encore une fois, c'est attribuable à de la manipulation. Je crois qu'il n'y a personne qui puisse analyser le prix du brut en fonction des divers facteurs...

Le président: Je trouve intéressant que dans la dernière réponse que vous avez donnée à M. Van Kesteren, je crois, vous ayez mentionné qu'à votre avis, le diesel fait monter le prix du brut. Est-ce bien ce que vous avez dit? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous l'expliquer?

M. Warren McLean: Certainement.

Personne ne consomme de pétrole brut — personne. Les consommateurs achètent de l'essence, du diesel et divers autres produits, mais parfois, le marché est dominé par divers éléments. S'il y a une pénurie de brut et que le prix du brut augmente, si le marché est réellement dominé par le brut, la marge de raffinage va diminuer, car les raffineurs tentent toujours de surenchérir sur leurs concurrents pour un pétrole brut qui se fait rare.

Je crois que l'on a vu, dans les dernières années, une pénurie de diesel principalement en Chine, mais également en Inde. Si vous voulez analyser une marge de raffinage, prenez celle du diesel. Elle s'est accrue considérablement. Il y a eu une augmentation rapide après 2005, puis de nouveau vers la fin de 2007-2008. Si vous examinez cette période, vous pourrez voir que la demande de diesel en Chine était énorme. En 2005, je crois que les Chinois ont été aux prises avec des problèmes hydroélectriques; leur réseau électrique était très instable, ce qui fait que les gens avaient leur propre groupe électrogène diesel et achetaient énormément de diesel sur le marché.

Encore une fois, cela s'est produit après les tremblements de terre en Chine, lorsque les Chinois ont fermé une trentaine de mines de charbon. Ils n'avaient plus de charbon pour faire fonctionner les centrales électriques, et les consommateurs achetaient du diesel pour produire leur propre électricité.

•(1155)

Le président: Ma dernière question — et je suis désolé de ne pas avoir plus de temps — s'adresse peut-être davantage au groupe d'experts de cet après-midi.

Les législateurs des États-Unis, ceux qui s'interrogent sur le rôle de la spéculation, parlent de deux facteurs. Premièrement, il y a des organismes de réglementation qui, dans le passé, ont fixé des limites en ce qui concerne les bourses de marchandises, afin de limiter le nombre d'actions, par exemple, qu'on peut détenir dans un marché à terme pour des produits comme le pétrole brut. Deuxièmement, il y a le fait de permettre ce qu'on appelle les plateformes électroniques privées. Les législateurs des États-Unis disent donc que ces deux facteurs contribuent à accentuer le rôle des spéculateurs, puisqu'ils font augmenter les prix à leur avantage sans égard au prix du marché.

Je ne sais pas si vous pouvez en parler. C'est peut-être une question pour le groupe d'experts de cet après-midi, mais voulez-vous dire quelques mots sur ces deux sujets et nous indiquer si ce sont des facteurs sur lesquels nous devrions nous pencher?

M. Warren McLean: Je crois que ces deux facteurs entrent effectivement en ligne de compte, que si la situation pose problème et que vous voulez y remédier, vous pourriez le faire par ces mécanismes. Le premier consisterait à déterminer qui sont vraiment les spéculateurs et les acteurs commerciaux, puis à leur fixer des limites sur le marché à terme. L'autre méthode serait — et je crois que l'on se dirige vers cela de toute façon — de réglementer le marché hors cote ou le marché de swaps.

Le président: Je vous remercie.

Mesdames et messieurs les députés, M. Vincent a une autre question. Ce que nous pouvons faire, c'est d'accorder à chaque parti un temps de parole supplémentaire. En nous limitant à une question par parti, nous pourrions obtenir des réponses brèves.

Nous dépassons déjà notre temps; nous allons donc commencer par M. Vincent, puis ce sera au tour de M. Alghabra, ensuite il y aura un conservateur, puis Mme Nash.

Monsieur Vincent.

[Français]

M. Robert Vincent: Comme ma question comporte trois volets, je ne peux pas poser une seule question.

Monsieur Boag, au début de votre présentation, vous avez dit représenter 16 raffineries. Premièrement, les raffineries ou les raffineurs ont-ils une influence sur le prix à la pompe?

Deuxièmement, le prix du raffinage peut-il jouer à la hausse et à la baisse, depuis les dernières années?

Troisièmement, comment se fait-il que les différentes compagnies de raffinage aient toutes le même taux par litre raffiné?

Soyez assuré que j'aurai une sous-question à poser après votre réponse.

• (1200)

[Traduction]

Le président: Monsieur Boag.

M. Peter Boag: Comme je l'ai indiqué dans ma déclaration préliminaire, il y a diverses composantes dans ce prix. Il y a le prix du brut, les taxes et enfin, les marges de raffinage et de détail. Je suppose donc que dans cette mesure, oui, les raffineurs ont un impact et jouent un rôle dans la détermination des prix.

Pour ce qui est de fixer le prix, en définitive, le prix de gros, soit le prix que les raffineurs obtiennent pour leur produit, est déterminé dans le contexte d'un marché nord-américain, et cela est fait d'une manière transparente, par les échanges commerciaux et le prix à la rampe de chargement.

Quant au troisième volet de votre question, je dirais que le coût du raffinage est relativement stable, mais qu'il change avec le temps. Le changement le plus important, c'est probablement les frais imposés aux raffineurs par la réglementation plus rigoureuse en matière d'environnement. Nous avons parlé des coûts assumés par l'industrie, soit un investissement de cinq milliards de dollars pour la désulfuration de l'essence et du diesel, et nous avons abordé les autres coûts potentiellement imposés aux raffineurs par l'ajout de règles plus strictes relativement aux polluants atmosphériques. Oui, les coûts du raffinage entrent en ligne de compte, mais cela va du prix du brut jusqu'aux marges de détail, et ce sont en fin de compte les détaillants qui fixent le prix que les consommateurs paient à la pompe.

Le président: Très bien.

Trente secondes, monsieur Vincent.

[Français]

M. Robert Vincent: Pourriez-vous m'expliquer pourquoi, il y a deux ans, le prix du baril de pétrole était de 73 \$ et le litre d'essence se vendait 1,06 \$? Un an plus tard, on vendait le même litre d'essence 1,10 \$, mais le prix du baril de pétrole était de 61 \$, soit une différence de 12 \$. Pourtant, le prix de l'essence à la pompe est resté le même. Pourquoi votre marge de profit est-elle passée de 9 ¢ à 28 ¢ le litre, dans la même année?

[Traduction]

Le président: Soyez très bref, monsieur Boag.

M. Peter Boag: Je ne peux pas vous donner de réponse exacte. Vous avez lancé des chiffres que je ne peux confirmer. Et j'insiste encore sur le fait que marges ne veut pas nécessairement dire profits: les marges sont la différence entre le coût des intrants et le prix de vente.

Le président: Merci.

C'est au tour de M. Alghabra. Vous avez trois minutes.

M. Omar Alghabra: Je vous remercie, monsieur le président.

Je sais, et je crois que les Canadiens le savent aussi, qu'il y a beaucoup de choses que nous ne pouvons pas faire en ce qui concerne les prix du pétrole brut, sur lesquels nous n'avons aucune influence.

Je ne vous poserai pas une foule de questions à propos des spéculateurs aujourd'hui, car nous recevrons tout à l'heure un groupe d'experts à ce sujet. Je crois que ce que nous essayons de faire, c'est de trouver une façon, étant donné le caractère restrictif de la concurrence dans le marché du raffinage et le marché de gros, de veiller à ce qu'il y ait une certaine équité dans ce marché. Il est vrai que nous ne pouvons influencer sur les prix du pétrole brut et qu'il y a des problèmes sur le marché financier, mais il s'agit là des stocks et de la surveillance des prix.

En ce qui concerne la question qui a été soulevée tout à l'heure à propos des fluctuations de 5 ¢ que l'on voit souvent à la pompe, je serais curieux de savoir si elles sont une conséquence directe de... ce qui, soit dit en passant, n'est habituellement pas lié à la hausse ni à la baisse des prix du pétrole brut. Généralement, le brut est stable et son prix pourrait même baisser, mais on voit tout de même chaque semaine les prix de l'essence fluctuer d'environ 5 ¢. Ces fluctuations n'ont rien à voir avec le prix du brut, mais sont-elles attribuables aux fournisseurs, aux grossistes ou bien aux détaillants? Le cas échéant, si le marché est si concurrentiel dans la vente au détail, pourquoi la station-service voisine ne serait-elle pas prête à accepter de réduire un peu sa marge de profit en ne suivant pas l'augmentation de 5 ¢, afin de vendre un volume plus élevé à une marge inférieure?

Je crois que c'est ce que beaucoup de Canadiens se demandent, car ils ne comprennent pas pourquoi le prix de l'essence augmente et diminue de 5 ¢ constamment.

Mme Jane Savage: La chose la plus importante que les Canadiens doivent comprendre, c'est que le prix à la pompe dépend du prix de gros de l'essence. Le prix du brut influe sur le prix de gros de l'essence, mais celui-ci est aussi touché par le prix à la pompe. Autrement dit, il y a un marché mondial de l'essence comme du pétrole brut. L'écart entre le pétrole brut et l'essence varie et cet écart représente la marge qui reste aux raffineurs. C'est le prix de gros de l'essence, et non le coût de l'essence, qui fluctue chaque jour au Canada. Lorsqu'il y a une augmentation ou une diminution du prix à la rampe, les détaillants indépendants, qui représentent 70 p. 100 du marché, doivent chaque jour acheter l'essence à ce prix. Les fluctuations quotidiennes du prix à la pompe sont donc, à la base, attribuables aux fluctuations quotidiennes des prix de gros de l'essence.

• (1205)

Le président: Monsieur MacLean.

M. Warren McLean: Comme Peter l'a dit, il y a un marché mondial du pétrole brut, un marché régional du raffinage et un marché local de la vente au détail. Chacun a sa propre dynamique. Je crois que vous parlez du marché régional du raffinage, qui est soit celui de l'Amérique du Nord, soit celui du bassin atlantique, je dirais. Si le prix de gros augmente sur la côte du golfe, il fera de même à Toronto, et ce n'est pas étonnant.

Le président: Monsieur Boag.

M. Peter Boag: Pour la vente en gros, nos activités se concentrent essentiellement sur le marché continental, et le Canada représente une partie relativement petite de ce marché. Dans l'ensemble, nous n'avons aucune influence sur les prix de gros de l'essence. Actuellement, les chiffres les plus récents fournis par Ressources naturelles Canada indiquent qu'à l'échelle nationale, les prix de gros du Canada ne diffèrent pas de plus d'un cent de ceux des États-Unis.

Le président: Monsieur Carrie.

M. Colin Carrie: J'aimerais laisser nos experts faire un dernier commentaire.

Nous avons parlé des spéculateurs, du prix du brut et de l'essence, des marges de raffinage et de détail, ainsi que de la taxe sur le carbone. Essentiellement, qu'est-ce que les consommateurs canadiens doivent absolument savoir? Quel message voulez-vous leur transmettre?

Mme Jane Savage: Aux Canadiens qui achètent de l'essence chaque jour, je dirais que ce n'est pas le propriétaire de la station-service qui réalise les profits, c'est, en tout cas récemment, le producteur de pétrole brut.

Le président: Monsieur MacLean.

M. Warren McLean: Le marché du pétrole et de l'essence est international et concurrentiel; les consommateurs canadiens sont très bien servis par le marché.

M. Peter Boag: Nous comprenons le mécontentement de la population à l'égard de l'instabilité du prix du carburant, mais elle constitue la meilleure preuve que c'est un marché efficace et concurrentiel. À notre avis, en dépit de l'instabilité des prix, les Canadiens sont avantagés par un marché concurrentiel, et le prix du carburant se situe actuellement au deuxième rang des prix les plus faibles du monde occidental.

Le président: Madame Nash.

Mme Peggy Nash: Merci.

Je crois que ce qui dérange surtout les Canadiens, ce n'est pas que les prix soient instables, mais qu'ils soient élevés. Je parle beaucoup

avec les personnes âgées, par exemple, qui s'inquiètent de ne pas pouvoir conserver leur maison durant l'hiver à cause des coûts du chauffage. Chacun de vous affirme que la responsabilité incombe à quelqu'un d'autre, mais ce que nous savons, c'est que lorsque les prix du brut augmentent — souvent sans aucune raison liée à la production — l'industrie fait des bénéfices mirobolants. C'est facile de pointer les autres du doigt, et l'industrie pétrolière peut bien dire qu'elle n'a aucun pouvoir sur cela, mais comme par hasard, elle réalise d'énormes profits lorsque les consommateurs paient le gros prix à la pompe.

Voici donc ma question: pourquoi les pétrolières font-elles autant de profits, si elles ne sont pas responsables des prix élevés? Franchement, les consommateurs ne sont pas dupes. Ils considèrent qu'ils se font escroquer. Il y a visiblement là une question de spéculation. Nous accueillerons un groupe d'experts à ce sujet cet après-midi. Les gens croient qu'ils se font avoir par les pétrolières, et c'est plus qu'un problème de relations publiques: c'est une vraie préoccupation pour les Canadiens. Nous possédons d'énormes réserves de pétrole dans ce pays, mais en même temps, nous avons le plus grand projet polluant du Canada, les sables bitumineux, qui nous procureront encore plus de pétrole. Cela préoccupe énormément les Canadiens. La façon dont l'industrie fixe les prix des produits du pétrole et les conséquences environnementales qui en découlent pour tous les Canadiens nous posent problème.

C'est principalement une affirmation, mais si vous avez des commentaires à faire à ce sujet, je serai heureuse de les entendre.

• (1210)

Mme Jane Savage: Je peux commencer.

Il ne fait aucun doute qu'il existe une corrélation très étroite entre le prix à la pompe et les profits de l'industrie pétrolière. Ces profits concernent essentiellement l'industrie pétrolière que nous appelons « en amont ». Vous pouvez appeler cela pointer du doigt, mais ce n'est pas les gens qui livrent le carburant dans toutes les régions rurales du Canada qui réalisent des profits — bien que faire des profits ne soit pas nécessairement mauvais. En fait, ça ne l'est pas du tout; c'est probablement une très bonne chose que les gens réalisent des profits. Cela dit, c'est sans contredit l'industrie du pétrole brut, en amont, qui s'enrichit. Si vous voulez savoir qui s'enrichit, sachez que c'est la partie en amont de l'industrie, celle de la production de pétrole brut.

Pourquoi? J'espère que nous avons bien expliqué les divers secteurs, dont celui du pétrole brut. Il s'agit essentiellement des profits, du prix de l'essence, par exemple, et de celui du mazout. Nous aussi, nous entrevoyons avec inquiétude l'approche de la saison de chauffage, où les prix seront beaucoup plus élevés que l'année dernière. Ce sera un hiver très difficile pour nos clients. Nous sommes aussi inquiets que les consommateurs, car en tant que négociants indépendants, nous sommes aussi de grands consommateurs. Nous sommes extrêmement préoccupés.

Le président: Je vous remercie, madame Savage.

Merci, madame Nash.

Merci à tous. Je remercie les témoins d'être venus. Je suis conscient que vous avez dû répondre à des questions très délicates durant deux heures. Nous vous sommes reconnaissants d'être venus discuter avec nous de ce sujet très complexe et très important.

Chers membres du comité, nous allons commencer la séance de cet après-midi ici même à 13 heures. Je vous demande d'être de retour dans la salle environ cinq minutes à l'avance.

La séance est levée.

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.