



Chambre des communes
CANADA

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

INDU • NUMÉRO 048 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 22 septembre 2005

—
Président

M. Brent St. Denis

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

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

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

Le jeudi 22 septembre 2005

• (0935)

[Français]

Le président (M. Brent St. Denis (Algoma—Manitoulin—Kapusking, Lib.)): Bonjour tout le monde.

[Traduction]

Bonjour tout le monde.

Je suis heureux de déclarer ouverte la réunion du 22 septembre du Comité permanent de l'industrie, des ressources naturelles, des sciences et de la technologie. C'est une réunion qui durera toute la journée, c'est-à-dire le matin, l'après-midi et le soir, et portera sur des questions entourant les prix de l'essence, un sujet qui, comme chacun le sait, défraie beaucoup la chronique et occupe nos vies.

L'hon. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell): Il y a une demi-douzaine de caméras dans la salle. C'est contraire au Règlement.

Le président: Tout à fait. Je ne les avais pas remarquées, monsieur Boudria, mais je vais m'assurer de vider la salle. Merci de votre aide.

L'hon. Don Boudria: Monsieur le président, je m'excuse mais je dois invoquer le Règlement de nouveau. La réunion ne peut commencer tant que les caméras sont présentes dans la salle. Je n'ai pas rédigé le Règlement; il existait bien avant mon arrivée.

Le président: M. Boudria soulève en fait une question sur laquelle je n'ai jamais eu à trancher auparavant, car nous avons rarement l'occasion de voir la salle aussi comble de personnes intéressantes et de caméras. Quelqu'un conteste-t-il l'intervention de M. Boudria, qui se fonde sur son expérience d'ancien leader du gouvernement à la Chambre?

Est-ce votre interprétation du Règlement monsieur Boudria? J'ai beaucoup d'estime pour votre ancien rôle de leader du gouvernement à la Chambre.

L'hon. Don Boudria: Je suis sûr que la greffière pourra vous le confirmer, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant faire sortir toutes les caméras.

Je profite de l'occasion pour informer les membres du comité, l'auditoire ainsi que nos témoins que cette séance est télévisée grâce à CPAC. En fait, les médias peuvent prendre le relais à partir de là s'ils le souhaitent.

Merci, monsieur Boudria, de votre intervention.

Comme je le disais donc, nous sommes ici pour parler d'un sujet d'actualité, à savoir les prix de l'essence. C'est un sujet à propos duquel les consommateurs s'adressent à nous en tant que députés, et c'est le cas de nos collègues des deux côtés de la Chambre. Notre comité a décidé qu'il était judicieux de tenir une audience aujourd'hui

pour étudier en profondeur ce récent phénomène. En fait, personne ne sait ce qui risque d'arriver demain ou après-demain à mesure que l'ouragan Rita s'approchera du Texas.

Je vous rappelle que la première séance, qui a commencé à 9 h 30, se terminera à 13 heures. Nous ferons ensuite une courte pause déjeuner dans une salle près d'ici. Puis, nous reprendrons nos travaux de 13 h 30 à 16 h 30, et ce soir, il y aura deux tables rondes distinctes qui prendront la moitié du temps prévu entre 18 heures et 21 h 15.

Je voudrais rappeler aux membres du comité que bien que j'aie l'intention de donner la parole à tous les intervenants, il se peut que tous les témoins ne puissent pas intervenir. Je vous invite donc à réfléchir à la façon dont vous aimeriez utiliser votre temps durant la période de trois heures. Je sais que vous me ferez confiance pour ce qui est d'équilibrer les choses dans la mesure du possible.

Bien entendu, nous sommes reconnaissants d'avoir avec nous notre premier groupe de témoins. Nous allons leur donner la parole dans un instant, de même que nous entendrons les autres témoins qui ont bien voulu se joindre à nous pour nous aider tout au long de la journée.

Je voudrais aussi inviter les membres du comité à faire preuve de concision dans leurs questions et commentaires. Je vais tenter de ne pas être trop strict, mais je vais néanmoins essayer de chronométrer les interventions dans la mesure du possible pour que tous, y compris les témoins, aient amplement l'occasion de présenter leurs points de vue. Nous avons demandé aux témoins de limiter leurs allocutions à cinq minutes environ. Cela dit, au besoin, nous sommes disposés à leur accorder un peu plus de temps.

Qui dit connaissances dit pouvoir. Aujourd'hui, nous allons acquérir énormément de connaissances. En effet, nous tous, consommateurs et grand public, aurons une meilleure idée de ce qui s'est passé et des mesures qui pourront être prises par ceux qui ont les moyens de les prendre.

Mais auparavant, j'ai besoin de régler un petit point d'ordre administratif. Il nous faut un budget pour tenir ces audiences. C'est pourquoi je demandais à Jerry, s'il n'y voit pas d'objection, de proposer une motion tendant à l'adoption d'un budget pour la tenue de nos audiences.

L'hon. Jerry Pickard (Chatham-Kent—Essex, Lib.): Monsieur le président, je propose que nous adoptions un budget au montant de 38 950 \$ pour l'étude sur le prix du carburant pour la période du 22 septembre 2005 au 28 octobre 2005.

Le président: Merci, Jerry.

Ce n'est pas pour aujourd'hui. C'est pour une série de réunions que notre comité voudra peut-être tenir. Y a-t-il des questions?

(La motion est adoptée.)

Le président: Cela dit, nous allons maintenant passer à l'ordre du jour.

Monsieur Duncan, vous voulez faire un rappel au Règlement.

M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, PCC): Allez-vous parler de mon avis de motion?

Le président: Oui, merci, John.

M. Duncan a déposé un avis de motion.

John, si vous le voulez bien, j'aimerais commencer. Nous allons en parler après le déjeuner. Est-ce que cela vous convient.

M. John Duncan: En fait, non, cela ne me convient pas.

Le président: Vous avez tous pris connaissance de la motion de M. Duncan. Y a-t-il un consensus pour que nous en parlions maintenant ou après le déjeuner? Sa motion visait à inviter une liste de ministres à comparaître au plus tard le 29 septembre.

Brian, est-ce que je vous vois...

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): J'ai un amendement, et nous sommes en train de l'examiner.

Le président: Très bien...

M. John Duncan: Puis-je présenter ma motion?

● (0940)

Le président: Très bien, John, allez-y, présentez-nous votre motion et nous verrons ensuite si nous avons un consensus pour en parler maintenant. Si c'est le cas, très bien. Sinon, nous le ferons après le déjeuner.

Allez-y, John.

M. John Duncan: Nous avons donné le préavis requis. Ce n'est pas une surprise que je veuille élargir la liste des témoins afin d'inclure le ministre de l'Environnement, le ministre des Transports, le ministre des Finances et le ministre des Ressources naturelles. C'est en fait parce que ce sont là les gens qui peuvent faire quelque chose au sujet de ce que le gouvernement a décrit comme étant une urgence dans le cadre de cette séance. Je ne vois pas comment ce qui peut constituer une urgence pour les députés d'arrière-ban ne le serait pas également pour les ministres.

Ces ministres ont fait des déclarations contradictoires et je ne pense pas qu'il soit juste à l'égard des autres témoins ou du grand public qui se sont engagés dans ce débat à travers les médias d'être ici et d'écouter tout cela sans comprendre ou savoir si ces ministres participeront ou non à ces délibérations.

Le plus tôt nous réglerons cette question, le mieux ce sera. Je pense que cela devrait être le premier point à l'ordre du jour.

Le président: Paul.

[Français]

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Je ne veux surtout pas qu'on perde de temps au moment où on a demandé aux gens de venir témoigner. C'est ce qui est important. On aura à évaluer, à la fin de la journée, les recommandations à faire. Il peut y avoir une recommandation en ce sens. On comprendrait très bien qu'on demande que les ministres viennent comparaître. Pour le moment, je souhaite que nous entendions les représentants des pétrolières et d'autres témoins le plus tôt possible. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici et pour laquelle la population demande que nous soyons ici.

Du côté des conservateurs, si on continue et si on veut faire le débat sur cette question, qu'on la règle le plus tôt possible et qu'on ne passe pas une demi-heure ou trois quarts d'heure là-dessus.

Il y a un oubli important. On ne mentionne pas le ministre de l'Industrie dans le texte de la proposition, ce qui est assez incompréhensible. C'est ma position. Ou bien on règle cette question à l'instant, ou bien on la règle à la fin des travaux ou à la reprise à 13 heures, mais on ne peut faire attendre les gens que tout le monde veut entendre depuis des mois.

[Traduction]

Le président: Je demanderais aux collègues qui sont d'accord de lever la main.

Nous allons régler la question, John, d'une façon ou d'une autre, soit maintenant, soit plus tard au cours de la journée.

Je demanderais à ceux qui veulent le faire maintenant de lever la main. Plus tard au cours de la journée?

Très bien, John, nous le ferons plus tard au cours de la journée.

Cela dit, nous sommes très heureux de recevoir des représentants d'Ultramar Ltée qui sont nos premiers témoins. Sans plus tarder, nous sommes ici pour écouter les intervenants, et nous vous remercions d'être ici.

Monsieur Bayus, allez-vous commencer? Je vous invite à faire un exposé d'environ cinq minutes.

M. Ross Bayus (vice-président, Approvisionnement et ventes en gros, Ultramar Ltée): Merci, monsieur St. Denis.

Mesdames et messieurs, bonjour. Je m'appelle Ross Bayus. Je suis ici aujourd'hui à l'invitation du comité, à titre de représentant d'Ultramar Ltée. Je travaille dans l'industrie pétrolière depuis 25 ans, ayant oeuvré durant toute ma carrière dans le secteur aval, soit celui du raffinage et de la commercialisation. Je suis vice-président, Approvisionnement et ventes en gros, d'Ultramar Ltée. Aujourd'hui, je suis accompagné de deux collègues : Louis Forget, vice-président, Affaires publiques et gouvernementales, qui me secondera pour répondre à vos questions après mon court exposé, et Jennifer Overend, avocate principale.

Ultramar est un raffineur et distributeur régional qui possède une raffinerie à Lévis, au Québec, dont la capacité est de 215 000 barils de pétrole par jour, ce qui en fait la deuxième en importance au Canada. Nous ne sommes pas une compagnie pétrolière intégrée. C'est donc dire que nous n'exerçons pas d'activités dans le secteur amont de l'industrie et que tout notre pétrole brut est acheté sur le marché libre, en provenance d'endroits comme la Mer du Nord et l'Afrique du Nord. Notre présence sur le marché du détail englobe près de 1 000 stations-service, des activités de chauffage résidentiel auprès d'environ 170 000 clients et un réseau de 89 postes d'approvisionnement par carte qui fournit du carburant diesel à l'industrie du transport.

Nous sommes également un important fournisseur au gros auprès de tous les segments du marché. Nos activités sont concentrées dans l'Est du Canada, de l'Ontario jusqu'à Terre-Neuve, et nous avons aussi une présence importante dans le secteur des ventes en gros dans certaines régions du Nord-Est des États-Unis.

Les consommateurs et ceux qui les représentent ont exprimé de l'inquiétude quant à la hausse des prix des produits pétroliers et de son impact sur les gens et l'économie en général. Nous comprenons très bien la frustration des consommateurs et nous sommes conscients que les hausses et fluctuations des prix de l'essence, tout comme celles du carburant diesel et du mazout domestique, bien que justifiées et généralisées sur tout le continent nord-américain, s'avèrent une source de préoccupation importante. J'aimerais vous donner rapidement une vue d'ensemble des tendances actuelles dans l'industrie pétrolière, discuter de l'impact de l'ouragan catastrophique Katrina sur l'industrie, traiter de l'impact sur les prix intérieurs et, enfin, faire certains commentaires sur les marges de raffinage.

Le pétrole brut et les produits pétroliers sont des biens qu'on trouve à l'échelle mondiale. Ils sont transigés ouvertement sur différents marchés et places boursières et leurs prix sont principalement déterminés par l'offre et la demande. Les prix du pétrole brut et des produits finis ont été relativement stables dans les années 90, mais ils ont augmenté et sont devenus beaucoup plus volatiles depuis quatre ou cinq ans. La demande en produits pétroliers s'est accrue de façon constante, tant dans les marchés traditionnels que dans ceux de l'Asie et du Pacifique, dans ces deux derniers cas de façon persistante et radicale. En 2004, la demande mondiale a atteint 85 millions de barils par jour, soit un niveau sans précédent et le taux de croissance le plus élevé à avoir été enregistré depuis 1978. L'Asie, surtout en raison de la Chine, a accaparé, à elle seule, 50 p. 100 de la croissance mondiale au cours de la dernière décennie.

Côté approvisionnement, la production de pétrole brut et l'infrastructure de raffinage ont de la difficulté à suivre la demande, malgré l'augmentation de capacité survenue dans plusieurs marchés, entre autres au Canada. Les raffineries fonctionnent pratiquement à pleine capacité, représentant un taux d'utilisation moyen de 87 p. 100 à l'échelle mondiale, soit le niveau le plus élevé depuis 25 ans. De leur côté, les raffineries canadiennes affichent des taux d'utilisation largement supérieurs, dépassant les 95 p. 100. Dans le cas de la raffinerie d'Ultramar à Lévis, le taux atteint même en ce moment 99 p. 100.

Il y a une série de graphiques annexés à notre rapport auxquels nous nous reporterons à l'occasion. Je ne les expliquerai pas en détail à ce moment-ci, mais nous pourrions nous y reporter un peu plus tard.

L'accès à du pétrole brut pour excéder les taux de production courants s'avère également un véritable défi dans le bassin de l'Atlantique. Cette situation fait en sorte que les inventaires et les stocks commerciaux de produits pétroliers fluctuent beaucoup, parfois en termes absolus, et définitivement en termes de jours d'approvisionnement disponibles.

C'est dans ce contexte d'un marché très serré que l'ouragan Katrina a frappé la région des États-Unis ayant la plus forte concentration de production de pétrole brut et d'activités de raffinage. Non seulement l'ouragan a-t-il été catastrophique pour les gens de la Louisiane, de la Nouvelle-Orléans, de l'Alabama et du Mississippi, mais il a entraîné la fermeture de neuf raffineries qui comptent pour environ 10 p. 100 de la capacité de raffinage des États-Unis, c'est-à-dire l'équivalent de l'ensemble de l'industrie canadienne du raffinage. Les États-Unis ont également été privés de 25 p. 100 de leur production de pétrole brut et de 42 p. 100 de leur production de gaz naturel. L'ouragan est aussi responsable de la fermeture de plusieurs réseaux clés de pipeline de pétrole brut et autres produits et de celle d'installations portuaires dans les régions touchées, en plus d'affecter la navigation sur le Mississippi.

Bien que l'industrie ait commencé à redémarrer une partie de sa production, de nombreux analystes prévoient qu'une portion d'environ 850 000 barils par jour de la capacité de raffinage, soit près de 5 p. 100 de la capacité totale des États-Unis qui demeure en ce moment inopérante, pourrait manquer pendant encore plusieurs mois. Je pourrais ajouter qu'aujourd'hui avec la menace de l'ouragan Rita, nous savons que des raffineries sont en train de fermer au Texas au moment même où nous nous parlons. Avec Valero Energy, nous avons déjà fermé deux raffineries à titre préventif, soit une à Houston et une à Texas City.

Le marché a réagi très rapidement afin d'assurer l'approvisionnement en produits raffinés. En raison de craintes de pénuries d'essence dues au fait que la saison où la demande maximale était encore en cours aux États-Unis, les prix ont immédiatement atteint des niveaux record partout chez nos voisins du Sud, puisque la demande pour toutes les cargaisons d'essence disponibles était énorme. Les taux de transport maritime se sont élevés à des niveaux sans précédent car le marché du transport par navire était serré. Les prix au comptant et les prix à terme, particulièrement pour l'essence, se sont accrus afin de refléter les niveaux des transactions, ce qui a immédiatement affecté les livraisons.

● (0945)

La situation était tellement grave que le gouvernement américain a annoncé le 31 août qu'il puiserait du pétrole brut dans ses réserves stratégiques. Les pays membres de l'Agence internationale de l'énergie ont également fourni du pétrole brut et des produits finis aux États-Unis. La demande s'étant affaiblie à cause des prix très élevés, ceux-ci se sont mis à baisser. La flambée des prix a duré environ dix jours, à partir de la fin d'août, et les fluctuations ont dépassé les 30 ¢ le litre.

[Français]

Pourquoi cette situation a-t-elle un impact direct sur les prix au poste de chargement ou sur les prix de gros dans l'est du Canada, puis sur les prix au détail? Parce qu'au Canada, et plus spécifiquement dans l'est du pays, les prix de gros des produits raffinés sont liés à ceux de la côte est des États-Unis ou sont influencés par ces derniers.

L'ALENA fait en sorte que les produits circulent librement entre les deux marchés, sans restrictions commerciales. Le réseau logistique qui requiert la circulation de ces produits est étendu, se constituant notamment de cargos, de pipelines, de trains et de camions. Les graphiques 2 et 3 démontrent la relation entre les différents produits au Canada et dans le port de New York.

Il est important de souligner que pendant l'été, Ultramar, tout comme ses concurrents locaux, est en concurrence avec les États-Unis pour l'importation dans l'est du Canada de grands volumes d'essence raffinée. Nous estimons que l'est du Canada devra importer quelque 3,5 milliards de litres d'essence en 2005, soit l'équivalent de 60 000 barils d'essence par jour, principalement entre les mois de mai et octobre. Le prix de cette essence est lié à la valeur au Nymex, le New York Mercantile Exchange et/ou aux valeurs au comptant affichées à la date de livraison par cargo. De son côté, Ultramar, dont l'objectif premier est d'assurer à sa clientèle un approvisionnement stable et à un prix compétitif, doit régulièrement, afin de répondre à la demande grandissante, importer des volumes d'essence qui peuvent même parfois représenter plus du tiers de ses ventes.

Gardons à l'esprit que la situation de l'offre et de la demande en août était très serrée avant même que l'ouragan Katrina ne frappe la région du golfe du Mexique. À la suite de ce dernier, les craintes quant à d'éventuelles pénuries d'essence et l'incertitude relativement à l'insuffisance des approvisionnements futurs ont provoqué la hausse des prix de gros aux postes de chargement aux États-Unis et au Canada.

Dans ce contexte où l'est du Canada dépend de l'importation de quantités importantes de produits raffinés, soit essence, carburant diesel, mazout domestique et carburéacteur, le maintien de la capacité à importer est directement relié aux prix exigés sur le marché. Le choix qui s'offrirait à nous était de continuer à importer, en payant le prix demandé sur le marché du bassin de l'Atlantique, et ainsi pouvoir continuer d'approvisionner nos clients, ou alors momentanément cesser les importations en espérant que les prix redescendent, avec pour conséquence des problèmes d'approvisionnement pouvant entraîner la fermeture temporaire de stations-service desservies directement ou indirectement par Ultramar.

● (0950)

[Traduction]

Le président: Auriez-vous l'obligeance de résumer le reste de votre exposé?

M. Ross Bayus: Oui, je peux aller plus vite.

[Français]

Ce sont les forces du libre-marché qui assurent l'équilibre constant des prix à l'échelle nord-américaine.

[Traduction]

Les marges de raffinage ont donné lieu à bien des discussions au cours des derniers jours, certains allant jusqu'à parler de marges de raffinage excessives sur l'essence. J'attire votre attention sur le fait que les marges de raffinage sont très cycliques et que l'on ne peut certainement pas tirer de conclusions à partir de la marge réalisée sur un seul produit en un seul jour. Il faut plutôt considérer une marge mixte.

Nos tableaux six, sept et huit vous donneront une idée des effets que peuvent avoir les marges mixtes, et je crois qu'il vaut la peine de prendre connaissance de ces tableaux s'il nous faut résumer.

Au tableau six, on voit que la marge de raffinage normale pour le circuit Brent-port de New York était de 8 ¢ en 2005, et vous pouvez voir l'évolution de cette marge depuis l'an 2000.

Au tableau suivant, on peut voir ce que cela représente pour le mazout : la marge est maintenant de 9 ¢ le litre.

Le tableau le plus important qu'il faut comprendre, à mon avis, est celui où figure la mention Brent 2-1-1, qui est la moyenne de 2-1-1 qu'on emploie normalement pour évaluer les raffineries. La ligne de droite — que j'appellerai la ligne rouge que vous pourrez voir au tableau numéro huit — représente un modèle qui est très semblable à celui de la raffinerie d'Ultramar, et cela comprend le mazout et les pénalités que nous imposent ces genres de produits. Vous pouvez voir que la marge mixte de la raffinerie en 2005 est de 4,75 ¢ le litre, ce qui est très typique de ce que nous faisons.

À l'extrême droite du tableau, vous pouvez voir la flambée des prix qui a duré pendant quelques jours à cause de l'effet Katrina, mais ce prix a beaucoup baissé.

En terminant, j'aimerais seulement mentionner qu'Ultramar limitée a pris des engagements fermes envers ses clients de l'est du Canada. Ainsi, entre 2001 et 2007, nous aurons investi plus de un milliard de dollars afin de produire des carburants propres, en éliminant le

soufre dans l'essence et les distillats, et en réalisant divers projets d'expansion visant à faire passer la capacité de notre raffinerie de 160 000 barils par jour en 2000 à 260 000 barils par jour en juillet 2007, en plus des investissements considérables que nous avons réalisés, ou que nous planifions, sur les plans de la logistique et de nos actifs au détail. Ces investissements sont équivalents à ceux que nous avons réalisés au cours des 30 années précédentes.

Ultramar et sa société mère Valero Energy continueront d'assurer la gestion de leurs activités avec intégrité et de façon pleinement responsable. Nous visons à poursuivre notre croissance, tout en satisfaisant les besoins des Canadiens que nous servons, en garantissant la fiabilité des approvisionnements en produits de qualité sur nos marchés et en offrant aux consommateurs l'avantage de taux d'efficacité qui se situent parmi les meilleurs au monde.

Je tiens à remercier le comité d'avoir écouté presque tout ce que j'avais à dire ce matin. Mes collègues et moi-même nous efforcerons de répondre le plus clairement possible aux questions que vous avez, et nous pourrions nous reporter aux tableaux.

Le président: Merci, monsieur Bayus. Si vous le voulez, vous pourrez mentionner dans vos réponses tout ce que vous avez été obligé de retrancher de votre exposé.

Nous allons commencer avec John Duncan, s'il vous plaît, puis ce sera au tour de Paul, Andy et ensuite Brian. Nous tâcherons de vous faire une place à tous les quatre avant de passer au prochain témoin.

M. John Duncan: Je vous remercie beaucoup de votre exposé.

Il n'y a pas si longtemps, le premier ministre rappelait que le Canada était un exportateur et non pas un importateur. Je trouve que l'un des éléments clés de votre exposé est que vous comptez beaucoup sur les importations, ce qui exerce une grande influence sur les prix et sur vos activités dans l'est du Canada.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus long là-dessus? Nous sommes un exportateur net, mais nous sommes certainement un très gros importateur aussi. D'après vos statistiques... Je ne sais trop si ce chiffre s'applique à votre entreprise ou à l'ensemble du pays, mais on dirait bien qu'environ 10 p. 100 de notre consommation d'essence sera importée cette année. Est-ce bien cela?

M. Ross Bayus: Dans l'est du Canada, je dirais que c'est probablement plus élevé que 10 p. 100.

Pour répondre à votre question sur la situation d'exportateur ou d'importateur, je pense que dans l'ensemble, le Canada est un exportateur net, mais cela s'applique au pétrole brut, c'est-à-dire le brut de l'Ouest qui est acheminé vers l'ouest des États-Unis, ce qui est bien sûr très avantageux pour le Canada à l'heure actuelle.

Si l'on se tourne maintenant vers le secteur du raffinage, surtout dans l'est du pays, nous ne sommes pas en situation d'équilibre; nous sommes en déficit. C'est l'une des raisons pour lesquelles Ultramar s'est engagée à augmenter la capacité de ses raffineries et continue de le faire, pour essayer de combler cet écart. Il n'y a aucun doute qu'à l'heure actuelle, dans l'est du Canada, où nous nous trouvons dans la zone du bassin de l'Atlantique pour la fixation des prix, nous sommes importateurs nets.

● (0955)

M. John Duncan: Pouvez-vous m'expliquer pourquoi le Canada a tellement peu de capacité de raffinage excédentaire?

M. Ross Bayus: Je suis désolé, je n'ai pas compris la dernière partie de votre...

M. John Duncan: Pourquoi la capacité de raffinage au Canada est-elle si serrée?

M. Ross Bayus: Au cours des quatre ou cinq dernières années, la capacité de raffinage au Canada a augmenté d'environ 100 000 barils par jour. Cette augmentation de la capacité se situe surtout dans l'Est et est essentiellement attribuable à Ultramar, pour le moment.

Les courbes de la demande d'essence ont été assez intéressantes ces dernières années. On a vu depuis quelques années une augmentation constante de 1 à 2 p. 100 de la demande d'essence. Nous avons vu aussi des chiffres sensiblement plus élevés pour le mazout léger, c'est-à-dire le diesel pour le transport routier. On voit beaucoup de camions sur les routes, ils consomment beaucoup de diesel. Nous avons donc commencé à remettre en question la structure de raffinage que nous avons il y a à peine un an ou deux.

Il ne faut pas oublier qu'il y a eu cette année la fermeture d'une grande raffinerie à Oakville, en Ontario. Cette fermeture a eu des répercussions considérables. C'était une raffinerie de 85 000 barils par jour. Cette fermeture était prévue et il est clair que les importations contribuent à combler l'écart, et l'expansion des installations d'Ultramar contribue également à rattraper une partie de ce manque à gagner.

M. John Duncan: Pouvez-vous expliquer comment vous fixez les prix et pouvez-vous nous dire en quelques mots pourquoi les prix sont différents d'un bout à l'autre du pays.

M. Ross Bayus: Essentiellement, la partie orientale du pays est dans une situation un peu particulière à l'heure actuelle, à partir de Toronto ou même du sud-ouest de l'Ontario, jusqu'à la côte est, toute cette région étant essentiellement englobée dans le bassin de l'Atlantique. Quant à la partie ouest du pays, nous ne sommes pas experts en la matière. Peut-être que ceux qui prendront la parole après moi seront mieux placés pour vous en parler. Mais je sais par contre que ce qui se passe sur la côte ouest et dans le midwest des États-Unis a de profondes répercussions sur les activités dans ce coin du pays.

Quant à nos activités à nous, je ne pense pas que je puisse vous dire en détail comment nous fixons les prix, mais comme nous sommes importateurs, il est certain que nous faisons directement concurrence à d'autres pour obtenir des barils de pétrole importés et pour nous assurer que le public canadien reçoit le produit et que toute l'infrastructure continue de fonctionner. Étant donné que nos frontières sont ouvertes avec l'Europe et avec les États-Unis, nous sommes absolument obligés de payer le cours du marché pour obtenir ce pétrole. C'est ce qui dicte en fait le prix de nos produits.

M. John Duncan: Avez-vous d'autres détails?

Le président: Puis-je vous demander de garder cela pour le prochain tour? Merci. Si nous pouvons nous en tenir à cinq minutes, ce sera parfait. John, merci beaucoup.

Paul, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Paul Crête: Je vous remercie beaucoup d'être ici aujourd'hui à la suite de ma proposition, que les membres du comité ont acceptée, de rencontrer des représentants des sociétés pétrolières. D'entrée de jeu, je me permets de dire que si la recommandation de la création d'un office de surveillance des produits pétroliers — idée que votre association appuyait — avait été acceptée par le gouvernement, il est probable que nous n'aurions pas besoin d'être ici aujourd'hui.

Cela dit, on trouve dans le document que vous nous avez remis — et j'aimerais qu'on insiste là-dessus — un tableau qui traite de la fluctuation du prix à la pompe de l'essence ordinaire depuis juillet 2005. Si la période couverte par ce graphique avait débuté en janvier

2005, on aurait vu qu'au début de l'année, le prix était de l'ordre de 78 ¢ le litre plutôt que près d'un dollar.

En tenant compte du prix du début de l'année et de celui de l'ensemble de l'année, pourriez-vous me donner un ordre de grandeur de l'augmentation de vos revenus? En supposant que votre année financière commence en janvier et se termine à la fin du mois de décembre — à moins que les dates ne soient différentes —, combien la fluctuation des prix de cette année vous aura-t-elle rapporté? Quelles étaient vos estimations au départ, et quel sera le total de vos ventes à la suite de la nouvelle situation?

M. Ross Bayus: Si on considère la question du prix à la pompe depuis le début de l'année, il est vrai que...

M. Paul Crête: Ma question porte davantage sur l'augmentation des revenus. Je voudrais savoir si vous avez des chiffres là-dessus.

M. Ross Bayus: Non, nous n'avons pas apporté de chiffres aujourd'hui en ce qui a trait à ces revenus.

M. Paul Crête: Vous devez sûrement pouvoir nous donner un ordre de grandeur.

M. Ross Bayus: Regardons le modèle que vous avez devant vous. Le graphique 8 indique notre marge de raffinage.

• (1000)

M. Paul Crête: Parlez-vous de celui qui ressemble à un bâton de hockey? Il y a un grand trait plus ou moins équilibré et, soudainement, une hausse hallucinante.

M. Ross Bayus: C'est cela. On peut lire dans le petit tableau qu'en 2005, la moyenne est de 4,75 ¢ par litre et qu'en 2004, elle était de 4,77 ¢. Au total, 2004 constituera probablement une année plus profitable que 2005. On ne peut affirmer que nous allons gagner plus d'argent cette année à cause de la situation actuelle.

M. Paul Crête: On peut lire ceci dans votre rapport annuel de 2004, et je cite:

LE PLUS BEAU RESTE À VENIR!

Et nous avons un brillant avenir! Tous les éléments fondamentaux sont en place pour faire de 2005 un exercice encore meilleur que 2004.

La demande mondiale de produits raffinés — alimentée par la vigueur de l'économie mondiale — continue de dépasser les augmentations de la capacité de raffinage et appuie la fermeté des marges sur les produits pour l'avenir [...]

L'exercice 2005 s'annonce donc comme un autre exercice record.

Je n'ai rien contre le fait que vous fassiez des profits et je ne remets pas cela en question. Cependant, j'aimerais obtenir une estimation du supplément de vos revenus que cela entraînera, parce qu'il y a un déplacement de la richesse. Certaines personnes avaient de l'argent dans leurs poches et contribuaient à l'économie d'une façon donnée. Maintenant, parce qu'on ne peut mettre que de l'essence dans notre moteur — on ne peut pas y mettre du bois de chauffage —, elles consacrent cet argent à l'achat d'essence. Je n'essaie pas de culpabiliser les pétrolières, mais je voudrais en connaître l'impact, pour pouvoir dire au gouvernement quelles en sont les conséquences. J'aimerais pouvoir dire combien il y a de revenus supplémentaires et, par conséquent, s'il y a des moyens d'intervenir.

Avez-vous des chiffres là-dessus?

M. Ross Bayus: J'ai pris des extraits de Valero Energy Corporation, notre compagnie mère. Je vais demander à Louis Forget de répondre à votre question, parce que ces activités lui sont plus familières qu'à moi.

M. Louis Forget (vice-président, Affaires publiques et gouvernementales, Ultramar Ltée): Il faut toujours être prudent lorsqu'on utilise les informations provenant de Valero Energy Corporation, parce qu'il y a plusieurs raffineries au sud des États-Unis. Elles utilisent surtout du brut lourd, et les escomptes sur celui-ci ont augmenté au fil des ans.

Pour répondre à votre question, monsieur Crête, si on parle pour le Canada, on s'attend à ce que notre profit, tous produits confondus, soit aux environs de 2,2 ¢ le litre, alors que la moyenne des quatre dernières années était d'environ 1,6 ¢ le litre.

Les quatre dernières années nous ont donné...

M. Paul Crête: De 2,2 ¢ à 1,6 ¢, quand on fait le calcul...

M. Louis Forget: La moyenne des quatre dernières années.

M. Paul Crête: Oui. Si on fait le calcul, cela suppose combien d'argent supplémentaire pour vous?

M. Louis Forget: Pour fournir une estimation, on peut parler d'environ 30 millions de dollars. L'an dernier, nous avons fait des profits de 362 millions de dollars au Canada.

M. Paul Crête: Vous parlez des profits, mais je parle des ventes.

M. Louis Forget: À l'égard des ventes...

M. Paul Crête: Je parle du montant total des ventes.

M. Louis Forget: Je n'ai pas le montant total des ventes supplémentaires qu'on pourrait faire. Par contre, cela représente environ 2,1 ¢ à 2,2 ¢ le litre, par rapport à une moyenne de 1,6 ¢ le litre pour les quatre dernières années. Cela n'est pas beaucoup, compte tenu qu'on doit investir des sommes colossales ces années-ci.

Mon collègue vous a mentionné que de 2000 à 2007, nous aurons investi un milliard de dollars, alors qu'au cours des 30 premières années d'opération de la raffinerie, soit de 1971 à 2000, nous avons investi un milliard de dollars. Juste au cours des trois dernières années, nous avons déboursé 700 millions de dollars simplement pour répondre aux nouvelles normes environnementales. C'est une industrie qui exige l'investissement de beaucoup de capitaux pour pouvoir tenir le coup et augmenter sa capacité de satisfaire la demande.

M. Paul Crête: Pour cinq compagnies comme la vôtre, les bénéficiaires après impôts étaient de 4,2 milliards de dollars en 2002 et ils sont d'environ 11,6 milliards de dollars en 2005. Ce sont les profits après impôt de votre compagnie ainsi que d'autres compagnies au Canada. Toutefois, j'aurais aimé avoir le montant des ventes, mais vous ne l'avez pas.

Concernant la marge de raffinage — et c'est la question qui me préoccupe le plus —, nous avons vu une hausse très significative. Le tableau que vous avez...

[Traduction]

Le président: Paul, je vais vous demander de conclure.

[Français]

M. Paul Crête: Pouvez-vous nous donner des explications au sujet de la marge de raffinage? Avez-vous des idées qui pourraient faire que cette situation ne se reproduise plus? Je parle de l'augmentation de la marge de raffinage qu'on a connue. Une marge normale est de 6 ¢ le litre environ et, à l'heure actuelle, nous sommes parfois rendus autour de 40 ¢ de plus. Au cours du mois de septembre, nous sommes toujours à environ 18 ¢ ou 20 ¢. Expliquez-moi un peu cette situation.

M. Ross Bayus: Je pense que la situation créée par l'ouragan Katrina a été vraiment spéciale. C'est un événement qui n'a pas touché le coût du pétrole brut.

M. Paul Crête: Il risque d'y en avoir un autre cette semaine.

M. Ross Bayus: Il risque d'y en avoir un autre.

Aussi longtemps que nous avons des marchés complètement ouverts et que nous pouvons importer une grande partie de notre approvisionnement, notre premier but sera de garantir que le litre soit destiné aux clients. Pour ce faire, nous sommes obligés de faire concurrence à ceux qui veulent acheter les mêmes barils que nous.

• (1005)

M. Paul Crête: L'automne et l'hiver, vous importez d'ailleurs que des États-Unis. Est-ce que vous le prenez au Venezuela?

M. Ross Bayus: Non. Durant l'été, nous importons la plupart du temps de l'Europe. L'essence vient de l'Europe. Durant l'hiver, ce sont le mazout et [Note de la rédaction : inaudible], et cela vient malheureusement de la côte américaine du golfe du Mexique.

M. Paul Crête: Ce ne sont donc pas vos sources d'approvisionnement qui ont changé qui ont fait monter les prix?

M. Ross Bayus: Non.

[Traduction]

Le président: Paul, vous aurez l'occasion de revenir sur la question. Merci.

Andy Savoy, à vous.

M. Andy Savoy (Tobique—Mactaquac, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci d'avoir organisé la réunion d'aujourd'hui.

Comme vous l'avez dit dans vos remarques préliminaires, le problème a des retombées colossales sur notre économie. Ma circonscription est l'une des zones où a débuté la protestation de départ au Nouveau-Brunswick. Les routiers, indépendants ou dans de petites entreprises, ont bénéficié d'un soutien marqué, non seulement au sein de leur secteur mais chez les consommateurs en général. Nous sommes présents aujourd'hui pour essayer de leur fournir des réponses et d'expliquer pourquoi il y a eu un pic.

Nous voulons également nous pencher aujourd'hui sur les raisons de l'existence d'écart entre les régions ainsi que, jusqu'à un certain point, entre la campagne et la ville, en ce qui concerne le prix de l'essence à la pompe. Dans les zones rurales, où le transport est plus nécessaire et accroît la dépendance sur les carburants fossiles, l'augmentation a des conséquences majeures.

Prenons l'augmentation d'environ 50 cents constatée au plus fort de la flambée des prix, aux alentours du 1er septembre, après Katrina. Quand il s'agit de savoir où sont passés ces 50 cents, il existe dans le public toutes sortes d'idées fausses. Rappelons que nous sommes passés d'environ 90 cents à 1,40 \$, dans notre région. Je sais qu'au Nouveau-Brunswick, il y a une taxe supplémentaire d'environ 7 cents sur ces 50 cents. Il y a quatre composantes, dans l'établissement du prix de l'essence : le coût du pétrole brut, le raffinage, la marge de commercialisation ou celle des détaillants et les taxes. Sur les 50 cents, il faut prendre en compte environ 5,7 cents de TPS, une augmentation du pétrole brut se chiffrant à 2 ou 3 cents par litre, durant cette période, et une marge de commercialisation étant restée sensiblement la même.

Il semblerait donc que ce soit la marge de raffinage qui soit en cause. J'ai compris votre remarque sur la nécessité de considérer les choses à longue échéance; serait-il exact, toutefois, de dire qu'environ 40 cents sur ces 50 cents d'augmentation sont dus directement aux marges de raffinage?

M. Ross Bayus: Une portion de l'augmentation est sans doute due aux marges de raffinage, mais il ne faut pas perdre de vue un fait essentiel : l'achat à ces prix de marché du mélange de produit auquel on fait appel pour approvisionner les marchés.

La situation est telle qu'à un moment nous payons de 95 cents à 96 cents juste pour veiller à pouvoir fournir le litre d'essence au consommateur — je vous donne le chiffre sans le vérifier. Comme je l'ai dit auparavant, nous estimons que le plus important est de fournir ce litre. Manifestement, le prix à la pompe augmente forcément et cela touche le consommateur, ce qui est regrettable. N'empêche, que je continue à penser que le plus important est bien de fournir le litre dont le consommateur a besoin.

En ce qui concerne les écarts entre régions, les retombées ont été les mêmes dans la plupart des endroits au même moment. Il y a des activités concurrentielles dans différentes régions susceptibles d'amener une évolution plus rapide dans une région que dans une autre, avec des augmentations ou des diminutions plus rapides, mais, au bout du compte, les coûts sont incontournable. Il existe peut-être également des écarts au niveau des taxes entre les régions, qui pourraient jouer un rôle, mais là, je ne suis pas au courant.

Il ne faut surtout pas perdre de vue le fait que nous devons récupérer le prix du baril payé durant cette période de temps, août et septembre étant des périodes de consommation et d'importation élevées. N'oublions pas que pour obtenir ces barils, il nous a bien fallu payer le prix exigé.

M. Andy Savoy: Si vous devez payer pour acheter de l'essence, quel pourcentage d'essence devez-vous acheter, par opposition au pourcentage que vous raffinez, pour satisfaire la demande?

M. Ross Bayus: Nous achetons de 25 à 35 p. 100 de l'essence par mois, parfois jusqu'à 40 p. 100.

M. Andy Savoy: Vous en raffinez donc de 65 à 70 p. 100 et sur le pourcentage que vous raffinez, votre marge a augmenté de 40 cents.

M. Ross Bayus: C'est exact, mais quand le prix baisse, nous faisons la même chose et...

M. Andy Savoy: Mais pas tout à fait aussi vite. Je comprends aussi cette dynamique.

Je comprends ce que vous dites au sujet des régions, mais j'ai fait une étude comparant les taxes et le prix de l'essence au Nouveau-Brunswick, en Ontario et en Alberta du 23 août au 21 septembre. L'écart de prix entre le Nouveau-Brunswick et l'Ontario était d'environ 10 ¢. L'écart par rapport à l'Alberta était de près de 16 ¢. Mais en même temps, la différence entre les taxes prélevées au Nouveau-Brunswick et en Ontario était de 4 ¢; il y avait donc un écart de 10 à 12 ¢ entre les prix pratiqués en Ontario et au Nouveau-Brunswick, mais un écart de seulement 4 ¢ entre les taxes prélevées sur l'essence. Je suppose que vous expliquerez cet écart de 8 ¢ par la concurrence locale, mais cela représente un très lourd fardeau pour la population de la région.

Le surcroît de taxes prélevées au Nouveau-Brunswick et en Alberta, si on combine les taxes provinciales et fédérales, est de 8,5 ¢, et la différence de prix est de 16 ¢. Voilà 8 ¢ qui viennent encore s'ajouter au prix du litre. J'en conclus qu'il y a de toute évidence une différence de prix entre les régions. Je n'ai pas fait d'étude sur le prix pratiqué en milieu rural, mais en 1998, mon estimé collègue M. McTeague a décrit la différence de prix entre le nord de l'Ontario et Toronto et d'autres régions urbaines.

Comme les régions rurales, et particulièrement ma circonscription, dépendent davantage des combustibles fossiles que les villes, cette différence d'environ 8 ¢ le litre entre le prix au Nouveau-Brunswick

et en Ontario, ou entre le Nouveau-Brunswick et l'Alberta, une fois qu'on a pris en compte les taxes, a des répercussions énormes. Pouvez-vous expliquer les raisons de cette disparité régionale dans les taxes... et l'établissement des prix?

• (1010)

M. Ross Bayus: Je ne peux rien vous dire au sujet des taxes.

M. Andy Savoy: Bien entendu, mais qu'en est-il des prix? Une fois qu'on a éliminé l'effet des taxes, il semble y avoir systématiquement un écart de 8 ¢.

M. Ross Bayus: Tout ce que je peux vous dire à ce sujet est que cela peut s'expliquer par la concurrence des différentes régions. Les marchés n'évoluent pas toujours à l'unisson. Ils réagissent aux différentes forces en présence. Les prix sont déterminés par le degré de concurrence dans la région.

Le président: Je suis sûr que nous reviendrons sur cette question plus tard aujourd'hui, Andy.

Brian.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre présence aujourd'hui.

Mes questions iront sans doute dans le même sens. Je suis originaire de Windsor, en Ontario. Il semble que nous devons constamment assumer des coûts supplémentaires pour l'essence. Pouvez-vous décrire à l'intention du public quelles sont précisément les activités concurrentielles en jeu?

Je vais vous donner un exemple. Le prix du litre d'essence a été de 1,20 \$ pendant plusieurs jours à Windsor. Or, si vous vous rendiez à London en voiture, ce qui prend une heure et demie, il était de 1 \$. Si vous continuiez votre route pendant quelques heures jusqu'à Toronto, le prix du litre d'essence s'établissait de nouveau à 1,20 \$. Il y avait donc une différence de 20 p. 100 du prix de l'essence chez beaucoup des mêmes détaillants.

Quelles activités concurrentielles précises peuvent entraîner un écart de 20 p. 100 entre le prix affiché à deux endroits situés à une heure et demie de distance?

M. Ross Bayus: Je crois que cette disparité des prix est souhaitable. Il faut qu'il y ait de la concurrence. S'il y a effectivement une différence de prix, j'en conclus à l'existence d'une certaine concurrence.

M. Brian Masse: En quoi consiste-t-elle précisément? Quelles seraient les forces en jeu? Expliquez-moi les raisons de cette différence de 20 p. 100 du prix demandé dans ces trois villes qui se trouvent à moins de quatre heures de route.

M. Louis Forget: Le débit au site est la principale raison. Les coûts sont fixes. Si vous avez un débit de cinq millions de litres par année pour une station-service, et qu'une autre a un débit de deux millions de litres — les coûts fixes sont normalement les mêmes —, l'une aura besoin d'une plus petite marge pour rester en affaires. Certaines ont d'autres sources de revenus : les lave-autos, les dépanneurs. Cela peut faire toute la différence. C'est la raison pour laquelle les prix vont fluctuer d'une région à l'autre, même dans la même ville. Vous allez voir sur la Rive-Sud ou à Laval des prix plus élevés ou plus bas que dans l'est de Montréal.

M. Brian Masse: Dans ma région, si la différence est de 20 p. 100... même si la différence est un tout petit pourcentage, les gens vont faire la queue pendant des jours pour ça.

On parle de Windsor, en Ontario. Nous avons chez nous des postes d'essence équipés de lave-autos, avec des dépanneurs, des téléphones cellulaires et des Tim Horton. C'est la même chose à London. C'est la même chose aussi à Toronto. J'ai beaucoup de mal à comprendre pourquoi il y aurait une différence de 20 p. 100 au niveau de la concurrence.

M. Louis Forget: C'est à cause du volume. Comme je l'ai dit, le facteur le plus important est le débit au site. Dans certaines régions, vous avez des stations-service avec un débit de sept ou huit ou même dix millions de litres par année. Leur marge de manoeuvre est beaucoup plus petite que celle de la station-service dont le débit est de 2,5 millions et qui n'a pas de lave-autos ou ne tire aucun autre revenu d'un dépanneur. Toute la différence est là, même sous la même bannière.

M. Brian Masse: Comment est-ce que cela explique alors...? Il y a environ 11 000 camions de transport qui traversent ma région tous les jours, et il y a environ 40 000 véhicules par jour au total, voitures comprises, qui passent par Windsor et qui doivent s'arrêter à plusieurs feux de circulation pour atteindre la 401, où vous pouvez éviter tout cela, avec quelques arrêts à London aussi. J'imagine que les volumes dans la région de Windsor seraient plus élevés, n'est-ce pas? Mais comment le savoir?

Vous dites que c'est à cause du volume. J'imagine qu'on vend plus d'essence au poste frontalier de Windsor — c'est le plus achalandé au monde — qu'à London, où vous devez quitter la 401 pour avoir accès aux nombreuses stations-service.

Comment pouvons-nous connaître le volume?

M. Louis Forget: Il m'est difficile de parler de cette région étant donné que nous ne sommes pas présents dans cette partie de la province. Mais comme je l'ai dit, les forces du marché diffèrent d'une région à l'autre selon plusieurs facteurs, le débit en étant un, les autres sources de revenus en étant un autre, à quoi s'ajoute la stratégie d'établissement des prix.

Par exemple, Ultramar a un programme, une stratégie d'établissement des prix, qui est notre programme Valeur Plus, où nous offrons toujours le prix le plus bas dans certaines régions où nous sommes présents. Ultramar n'est jamais la première à hausser le prix de l'essence. Notre prix finit par suivre parce que nos coûts augmentent tout comme ceux des autres. Nous allons abaisser les prix de temps à autre, mais ce n'est jamais nous qui allons les augmenter les premiers. Notre programme Valeur Plus, notre stratégie, est simple. Nous allons offrir le prix le plus bas dans n'importe quelle région où nous sommes présents.

En ce qui concerne votre région en particulier, j'ignore quelle est la tendance là-bas. Je ne connais pas les concurrents ni leurs stratégies. Mais comme je l'ai dit, plusieurs facteurs expliquent la différence dans l'établissement des prix, pourquoi les prix sont à tel niveau dans un secteur donné ou plus élevés ou plus bas deux ou cinq rues plus loin.

•(1015)

M. Brian Masse: Je vous remercie de votre témoignage car vous présentez les mêmes arguments que nous entendons par ailleurs.

Je voudrais revenir sur quelques remarques que vous avez faites en ce qui concerne la raffinerie de Oakville qui a été fermée. Quelle incidence cela a-t-il eu, en fait, sur les prix de l'essence au Canada?

Vous tournez à 95 p. 100 de votre capacité de raffinage dans l'ensemble. Je pense que certains Canadiens sont renversés d'apprendre que des sociétés comme la vôtre sont forcées d'importer du pétrole quand nous avons tant de brut disponible au pays même.

Quelle incidence la fermeture de la raffinerie de Oakville a-t-elle eue sur les prix au Canada?

Si vous utilisez 95 p. 100 de votre capacité et s'il y a un nouveau bouleversement, pourquoi n'augmentons-nous pas la capacité de raffinage pour palier et pour réduire les prix, si la situation dépend de cette capacité de raffinage?

M. Ross Bayus: Les gens qui vont témoigner après moi pourront vous parler de la raffinerie de Oakville en plus amples détails mais pour ce qui est de l'incidence au Canada, je vous dirai que nous sommes déjà un importateur de pétrole dans l'est du Canada. Nous avons tout simplement accentué nos importations pendant les mois d'été, et c'est encore le cas actuellement. Cela ne signifie pas que nous ne nous en sortirions pas mais nous sommes actuellement dans une mauvaise passe. Cela ne signifie pas que les décisions qui ont été prises ne l'ont pas été pour garantir l'approvisionnement au Canada. Pour ce qui est de l'incidence sur le prix, je ne pense pas qu'elle ait été très importante, franchement, parce que je pense que nous étions déjà dans cette position-là.

M. Brian Masse: Voulez-vous dire par là que peu importe la capacité de raffinage au Canada, cela n'a pas d'impact sur le prix de l'essence?

M. Ross Bayus: Non. Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit tout simplement que je ne pense pas que la fermeture de la raffinerie de Oakville ait été un facteur qui a influé sur le prix.

M. Brian Masse: Une dernière question. Vous êtes une filiale de Valero et je pense que Valero a plusieurs filiales dans le secteur pétrolier et gazier. Est-ce que je me trompe?

M. Ross Bayus: Nous avons 18 raffineries en Amérique du Nord.

M. Brian Masse: Merci beaucoup.

Le président: Merci, Brian.

Je remercie chacun d'entre vous de la coopération dont il a fait preuve sur le plan du temps. Je remercie ce groupe de témoins qui représentaient Ultramar.

Nous allons poursuivre et passer aux témoins suivants, un représentant de Petro-Canada. Werner, vous allez commencer. Je demanderai aux représentants d'Ultramar de libérer les places et j'invite la délégation de Petro-Canada composée de MM. Scharf et Elhard à s'approcher de la table.

Nous sommes ravis de vous accueillir monsieur Scharf et monsieur Elhard de Petro-Canada. Pour ce tour-ci, je donnerai la parole à Werner, Larry Bagnell, Paul Crête et Jerry Pickard.

Je pense que la greffière vous a demandé de limiter vos remarques à cinq minutes. Nous avons un peu de jeu, mais pas trop, et je vous ferai signe s'il y a un trop gros dépassement.

Je vous remercie d'être venus pour nous aider à comprendre ce qui s'est passé récemment avec les prix du carburant.

Sur ce, monsieur Scharf, une fois que vous aurez repris votre souffle, je vous invite à commencer.

•(1020)

M. Fred Scharf (vice-président, Centre national de soutien (ventes au détail et en gros), Petro-Canada Limitée): Merci, monsieur le président, et bonjour. Merci beaucoup de nous avoir invités.

Je m'appelle Fred Scharf et je suis vice-président du Centre national de soutien, ventes au détail et en gros, à Petro-Canada. Ward Elhard, gestionnaire national des prix, m'accompagne.

Je suis sûr que vous savez que Petro-Canada est une des sociétés énergétiques de pointe au Canada. Nous sommes ravis d'être ici afin de fournir des explications qui aident les Canadiens à mieux comprendre le prix de l'essence. En fait, Petro-Canada a été la première société à expliquer correctement le prix de l'essence à la pompe. Nous avons décidé que les Canadiens devaient savoir ce qu'ils payaient et connaître la ventilation de ce prix. À nos pompes, nous donnons des vignettes qui expliquent aux Canadiens exactement la ventilation des prix et où va leur argent. En outre, nous fournissons des feuillets de renseignements à toutes nos stations-service où on peut trouver plus de détails sur le prix de l'essence.

Notre engagement à l'égard de l'ouverture n'est pas nouveau. La dernière fois que nous sommes venus à Ottawa témoigner devant le comité, en 2003, nous avons présenté un mémoire circonstancié sur les facteurs qui influent sur le prix à la pompe et sur la façon dont les marchés évoluent. En conséquence, on a recommandé au gouvernement de créer une agence pour surveiller le prix du pétrole, recommandation que nous appuyons de tout coeur. Aujourd'hui, nous venons témoigner de nouveau et cette fois-ci pour aider les consommateurs à comprendre le prix de l'essence, plus particulièrement la hausse récente. Et c'est ce que je m'appête à faire dès maintenant.

Avant l'ouragan Katrina, les prix avaient commencé à grimper. Cela est dû à une situation où la demande en produits pétroliers dépassait la capacité d'offre. Des pays comme l'Inde et la Chine subissaient une croissance sans précédent et utilisaient plus de pétrole. En même temps, la demande en produits pétroliers, l'essence et la mazout, augmentait en Amérique du Nord. Il y avait donc des pressions qui s'exerçaient sur le système bien avant Katrina. Quand intervient l'ouragan Katrina dans cette situation d'offre déjà très sollicitée, il s'ensuit une augmentation majeure du prix du pétrole.

Remettons Katrina dans le contexte. L'ouragan a anéanti plus de capacité de raffinage qu'il n'en existe dans tout le Canada. Il a causé des dommages colossaux aux activités de forage dans la région.

On peut se demander pourquoi il y a eu hausse des prix au Canada. Le Canada fait partie du marché d'approvisionnement mondial et d'Amérique du Nord à partir de l'extraction du brut jusqu'à la pompe. En fait, Petro-Canada importe régulièrement du pétrole, de sorte que nos prix augmentent au même rythme que les prix nord-américains et mondiaux. Heureusement, cette flambée des prix a été modérée par certains événements marquants qui se sont produits après l'ouragan. Tout d'abord, les États-Unis ont donné accès au pétrole de leur réserve stratégique. Ensuite, les pays de l'OPEP et ceux qui ne font pas partie de l'organisation ont augmenté leur production. Troisièmement, la demande a commencé à chuter. Donc, deux semaines après l'ouragan, le prix à la pompe s'était de nouveau stabilisé au niveau atteint avant l'ouragan.

De toute évidence, c'est une question d'offre — ou plutôt, de manque d'offre. Heureusement, les approvisionnements commencent à se renflouer et la demande et l'offre commencent à se stabiliser. Nous avons tous entendu parler de l'ouragan Rita, plus récent, ce qui fait qu'il y aura encore des bouleversements.

Petro-Canada est très proactif. Petro-Canada reconnaît que des prix élevés rendent la vie difficile aux Canadiens. Nous nous inquiétons du coût de l'énergie et nous nous préoccupons beaucoup de la sécurité énergétique. Nous sommes fiers de dire que nous sommes la station-service du Canada et que nous investissons 3 milliards de dollars cette année à des activités de prospection et à la modernisation de nos raffineries. Pour bien comprendre l'effet de ces

3 milliards de dollars, cette année nous investissons plus que nous avons gagné l'an passé afin de trouver de nouveaux approvisionnements. En fait, notre investissement représente le double des bénéfices réalisés par la société l'an dernier. Je le répète : l'investissement que nous faisons cette année dans la mise en valeur de la ressource et la modernisation de nos raffineries est presque le double des bénéfices réalisés par la société l'an dernier.

Maintenant, je comprends que cela n'est pas très réjouissant pour les Canadiens qui paient plus d'un dollar le litre d'essence à la pompe, mais on peut se réjouir en songeant que le prix de l'essence au Canada est le plus bas de tous les pays industrialisés. Les États-Unis sont le seul endroit où le prix est plus qu'au Canada. Cela s'explique ainsi : les taxes. Cela n'a rien à voir avec la marge bénéficiaire de commercialisation, la marge des raffineries, les bénéfices, mais bien avec les taxes et cela est le cas depuis 10 ans.

● (1025)

Bien des gens au Canada disent : « Jouissons-nous vraiment de bas prix? Ce n'est certainement pas mon impression aujourd'hui ». Mais quand on regarde le prix au Canada par rapport aux autres pays — et c'est ainsi qu'il faut faire des comparaisons parce que notre secteur, comme tous les autres secteurs au Canada, doit concurrencer les autres pays — le marché canadien est bas.

Notre secteur est très rentable et très efficace. Après tout, nous sommes voisins d'un des plus gros et des plus efficaces fournisseurs du monde, les États-Unis, si bien que nous au Canada nous devons travailler dur pour garantir notre efficacité et notre compétitivité.

Je pense que le Conference Board l'a bien dit dans une étude de 2003 financée par le gouvernement fédéral. Permettez-moi de la citer :

Le système actuel qui fixe le prix de l'essence sert bien les intérêts des consommateurs canadiens. Nous voulons dire par là que les prix canadiens sont parmi les plus bas possibles, étant donné le coût des intrants, et l'essence est directement disponible à la pompe.

Je suis fier de dire que Petro-Canada est un des chefs de file dans cette recherche d'efficacité. Il est important de maintenir les prix bas.

Nous sommes également fiers d'ouverture et voilà pourquoi je suis ici aujourd'hui. Je suis ici aujourd'hui pour répondre à vos questions en tant que représentant de Petro-Canada et de nos nombreux employés aux quatre coins du pays. Je me ferai donc un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci de cet exposé concis.

Nous allons commencer avec Werner et ce sera ensuite à Larry.

M. Werner Schmidt (Kelowna—Lake Country, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup de votre exposé concis et très clair.

Sur le plan de la balance des importations par rapport aux exportations, le Canada est un exportateur net de pétrole brut. Vous dites que nous importons du pétrole. Importons-nous du pétrole brut également?

M. Fred Scharf: Oui. Comme je l'ai dit, le marché canadien est un marché ouvert. L'essence passe librement d'un côté à l'autre des frontières. Le pétrole brut destiné aux raffineries circule librement. C'est semblable à d'autres systèmes et je pense qu'il faut dire que les raffineurs et les marchés canadiens doivent être très efficaces car nous sommes petits par rapport aux États-Unis.

M. Werner Schmidt: Vous avez également dit que c'est essentiellement un problème d'approvisionnement qui avait fait grimper les prix, n'est-ce pas?

M. Fred Scharf: Excusez-moi, avez-vous dit un problème d'approvisionnement?

M. Werner Schmidt: Oui.

M. Fred Scharf: C'est cela.

M. Werner Schmidt: Ce problème d'approvisionnement est-il causé par une insuffisance de brut disponible ou par une capacité insuffisante de raffinage?

M. Fred Scharf: Quand on regarde les courbes de demande et d'offre, il faut bien constater que partout, la demande a augmenté plus rapidement que l'offre. Le brut, les produits raffinés — tout a augmenté. En fait, les marges bénéficiaires — les bénéfices des raffineries — se sont maintenues extrêmement basses. Il n'y a pas eu de raffinerie construite en Amérique du Nord en 25 ans et quand on sait que la Chine et l'Inde commencent à augmenter leur consommation de pétrole, eh bien oui, cela aboutit à une hausse des prix. Voilà pourquoi nous investissons...

M. Werner Schmidt: Mais, monsieur le président, ce n'est pas la question que je posais. Je voulais savoir s'il s'agit d'une pénurie de brut à l'approvisionnement ou d'une pénurie de produits raffinés?

M. Fred Scharf: En fait, les deux. Pendant l'ouragan Katrina, les installations de forage ont été endommagées sur la côte du Golfe au moment où l'approvisionnement en brut était déjà serré. Deux grands pipelines ont été fermés, pipelines qui acheminaient le produit vers le nord des États-Unis et vers le Canada, de sorte que les deux régions ont été touchées.

M. Werner Schmidt: D'accord, mais si vous deviez donner une proportion, quelle serait-elle. La pénurie s'est-elle manifestée davantage dans l'approvisionnement en brut que dans l'approvisionnement en produits raffinés?

M. Fred Scharf: C'est une question de temps. Il y avait une pénurie de pétrole brute aussi, et c'est pour cette raison que les Américains ont puisé du pétrole de leur réserve stratégique. Il y avait une pénurie de produits raffinés, parce que deux gros pipelines, le Colonial et le Plantation, étaient fermés. La pénurie a donc commencé avec le pétrole brut puis, extrêmement rapidement, on a assisté à une pénurie extrême d'essence et de produits raffinés. Vous avez probablement entendu parler de certaines stations-service aux États-Unis qui n'ont même pas ouvert.

• (1030)

M. Werner Schmidt: Je pense que cela permet en partie d'expliquer ce phénomène. Personne n'avait prévu Katrina ni l'incidence qu'il aurait, mais il faut reconnaître que la demande augmentait dans le monde entier.

M. Fred Scharf: C'est exact.

M. Werner Schmidt: Est-ce que l'offre en pétrole brut augmentait suffisamment pour satisfaire l'augmentation de la demande?

M. Fred Scharf: C'était un des problèmes, parce que la demande augmentait plus rapidement que l'offre. Comme je l'ai dit, nous avons amélioré de manière significative notre programme d'investissement pour essayer d'encourager l'offre. Mais ce problème date d'il y a un certain nombre d'années et il n'y a pas de solution à court terme.

M. Werner Schmidt: En réalité, la question était de savoir si la demande augmentait à la fois pour le pétrole brut et pour l'approvisionnement. La capacité de raffinage a-t-elle augmenté au même rythme que la découverte de nouvelles ressources pétrolières?

M. Fred Scharf: Les raffineries d'Amérique du Nord fonctionnent et fonctionnaient à pleine capacité avant Katrina et il était donc

difficile de créer de nouvelles capacités en une courte période de temps.

M. Werner Schmidt: Je comprends. Avons-nous l'intention de construire de nouvelles raffineries?

M. Fred Scharf: Construire de nouvelles raffineries, si je peux vous donner un peu de contexte, ça ne se fait pas à court terme. Ça prend beaucoup de temps. On parle de milliards de dollars.

Dans notre entreprise, nos profits dans le secteur du raffinage et de la commercialisation sont de moins de 2¢ le litre. Cela fait six mois que cela dure, en fait cela fait dix ans — et il est donc très difficile d'accumuler suffisamment de capital pour pouvoir investir dans la construction de raffineries.

Je ne prévois donc pas que de nouvelles raffineries seront construites au Canada, ni même en Amérique du Nord, mais je n'ai pas de boule de cristal.

M. Werner Schmidt: Monsieur le président, est-ce que ça veut dire qu'il est inévitable que les prix de l'essence augmentent?

M. Fred Scharf: Comme je l'ai dit, je n'ai pas de boule de cristal, mais quand je regarde les données fondamentales, il est fort possible que si la demande continue d'augmenter à ce rythme — et comme je l'ai signalé, c'est difficile d'avoir un approvisionnement rapide —, mon pronostic serait que les prix de l'essence augmentent.

M. Werner Schmidt: Pour en revenir à l'autre question, qui se rapporte à la politique gouvernementale, quelle proportion de l'escalade des prix de l'essence a découlé directement de la politique gouvernementale et quel a été le résultat direct de l'équation offre-demande?

M. Fred Scharf: Comme vous l'imaginez, nous n'avons pas d'influence sur la politique gouvernementale, alors je parlerai des autres éléments qui ont pu mener à cette hausse des prix. J'ai dit plus tôt qu'elle a découlé en grande partie de la pénurie de produits raffinés et d'approvisionnement en pétrole brut. Comme je l'ai signalé, Petro-Canada a travaillé d'arrache-pied pour importer des produits. Nous avons été parmi les plus efficaces. Cela permet en partie de maintenir les prix à un niveau modéré. Mais cette augmentation des prix a été largement menée par l'augmentation de la demande et le manque d'approvisionnement.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Scharf.

Passons à Larry Bagnell.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Merci d'être venus aujourd'hui.

Je suis d'accord avec vous lorsque vous dites qu'avant 2003, le Conference Board et le Bureau de la concurrence avaient la preuve — devant moi au moins et devant notre comité lorsqu'ils ont témoigné — que le système fonctionnait bien et que les prix fluctuaient avec le pétrole brut. Je m'interroge sur cette situation précise. Je pense que c'est un peu différent et j'aimerais bien revenir sur certaines des questions fort intéressantes de mon collègue de Tobique-Mactaquac.

Je suis heureux que vous soyez venus pour aider les gens à comprendre la question des prix, mais je ne suis pas sûr qu'ils seront très heureux de ce qu'ils auront entendu aujourd'hui lorsque Ultramar a confirmé ce que mon collègue disait : que les marges de profit des raffineries ont augmenté 10 fois plus que les prix du pétrole brut. Si les consommateurs comprennent les prix d'aujourd'hui, comme vous l'avez dit, je ne pense pas qu'ils soient très heureux d'apprendre cela. Le coût du raffinage n'est pas 10 fois plus important que le prix du pétrole brut. Cela représente une augmentation énorme des revenus des raffineries.

• (1035)

M. Fred Scharf: Laissez-moi vous expliquer.

D'abord, je devrais mettre les marges de profit des raffineries en perspective. En effet, elles ont augmenté au cours de cette période, mais ces « marges de raffinage » ne représentent pas notre profit. À partir de ces marges, il faut payer les salaires de centaines de travailleurs de raffineries. Il faut payer les coûts d'utilisation. Nous utilisons beaucoup de gaz naturel, son prix a augmenté également. C'est un produit de base, et son prix a augmenté, sans doute plus que celui du pétrole brut. Nous avons également des frais d'entretien. Alors ces marges n'ont rien à voir avec notre profit. Ce n'est pas la définition des « marges de raffinage ».

Et ces marges fluctuent. En réalité, deux semaines plus tard, elles avaient diminué.

Je voudrais vraiment souligner que les marges de raffinage et de commercialisation représentent moins de 0,02 \$ le litre pour les six derniers mois et pour les 10 dernières années. Ces 0,02 \$ le litre, c'est le profit que nous faisons toutes dépenses payées. Ça n'est pas beaucoup.

L'hon. Larry Bagnell: Je comprends que ce ne soit qu'une partie de l'équation, mais ce dont nous traitons au cours de cette audience. Vous payez vos employés et le reste, tous ces coûts sont couverts puis vous faites du profit et tout d'un coup, ils sont 10 fois supérieurs à l'augmentation du prix du pétrole brut. Je pense que c'est difficile à expliquer aux consommateurs.

L'autre chose dont mes commettants me parlent souvent — et je suis sûr que c'est le cas pour mes collègues également — c'est qu'il y avait un bon approvisionnement des stocks et des produits avant que ces crises mondiales se produisent et que les prix augmentent. Pourtant lorsque les prix augmentent, vous avez toujours un inventaire des stocks, il s'agit des détaillants ou des grossistes, que vous avez achetés à des prix modérés. Pourtant les prix augmentent, et vous faites des profits extraordinaires puisque vous avez acheté ces produits avant que la demande n'augmente. Je sais que mon collègue a dit qu'il comprenait pourquoi les prix augmentaient si rapidement, mais, une fois que les prix mondiaux changent, ils ne baissent pas aussi rapidement. Pourriez-vous m'expliquer ces mécanismes, parce que mes commettants me posent sans cesse des questions à ce sujet.

M. Fred Scharf: Je comprends. Vos commettants sont ceux qui achètent notre essence et ils nous posent les mêmes questions. Je vous dirais qu'au Canada, c'est surtout une question de rentabilité, parce que nous avons recours à la méthode de l'épuisement à rebours. Les prix, lorsqu'ils augmentent, se reflètent immédiatement à la pompe. Lorsqu'ils baissent lors de nos examens d'inventaire des stocks, c'est la même chose. Nous en avons parlé à de nombreuses reprises. Beaucoup de consommateurs m'appellent et me posent cette question. Vous pouvez voir les prix augmenter et baisser la même journée. Ce que je veux dire, c'est que ça se fait de façon symétrique. Les États-Unis utilisent une méthode un peu différente, mais au

Canada, c'est la façon dont on fait notre inventaire. Quand le prix du pétrole augmente, le prix de l'essence augmente; et vice versa.

L'hon. Larry Bagnell: Une dernière question. Vous savez qu'il y a beaucoup de solutions à ces problèmes complexes qui susciteront de vives réactions. Lesquelles de ces solutions — comme vous l'avez dit, vous en entendez parler autant que nous — seraient productives, lesquelles seraient improductives pour votre secteur et auraient des conséquences imprévues qui nuiraient aux Canadiens?

M. Fred Scharf: Nous sommes d'avis qu'une concurrence saine est la meilleure chose qui soit pour les consommateurs. Je pense que la concurrence fait ressortir ce qu'il y a de mieux chez nous tous. Elle mène à l'efficacité, ce qui aide à ce que les prix restent bas. Elle mène également à l'innovation de notre secteur. Quand je parle de l'innovation, je veux dire que le secteur pétrolier — et je pense à Petro Canada — met de l'avant des programmes pour aider les consommateurs à économiser de l'argent. Dans notre secteur hautement concurrentiel, il existe des programmes qui permettent aux consommateurs d'économiser deux cents le litre chaque fois qu'ils font le plein. Nous avons également des programmes qui leur permettent d'échanger leurs pétropoints, dans notre cas, contre leur épicerie ou des articles de maison. Ces choses sont le fruit d'une concurrence saine. Petro-Canada a toujours été un leader dans ce domaine. Selon nous, c'est la meilleure façon de servir les consommateurs.

Le président: Merci beaucoup, Larry.

Paul et Jerry.

[Français]

M. Paul Crête: Merci, monsieur le président.

Je tiens à vous remercier de réitérer votre appui à la proposition de la création d'un office de surveillance du secteur pétrolier et j'espère que ce comité va adopter cette motion.

Par ailleurs, bien que votre profit de 2 ¢ le litre ne semble pas important, tout comme celui d'Ultramar, il est passé de 1,6 ¢ à 2,2 ¢. Cela représente une augmentation de 27 p. 100. Cela commence à être raisonnable.

Je me préoccupe de la marge du raffineur. Le multimilliardaire propriétaire de Virgin veut se faire construire une raffinerie parce qu'il considère que cela n'a plus de sens qu'il doive dépendre de cette situation. La hausse soudaine de la marge du raffineur a eu un impact direct sur le reste de l'économie: sur nos camionneurs, nos forestiers et tout le monde, sur le modèle, sur le système et sur la concurrence. Il faut trouver des solutions à ce problème.

Avez-vous des solutions à nous proposer pour contrer l'impact de la marge du raffineur, que ce soit au début ou à la fin du processus? Que peut-on faire pour éviter les conséquences des augmentations qui ralentissent systématiquement l'économie de façon très significative? Y a-t-il moyen d'augmenter la capacité de raffinage?

• (1040)

[Traduction]

M. Fred Scharf: J'aimerais revenir sur ce que vous avez dit au sujet des marges de profit de 25 p. 100. En réalité, nos marges de profit sont de moins de 2 p. 100 du prix de l'essence. Je voulais simplement préciser cela, monsieur.

[Français]

M. Paul Crête: Je n'ai pas parlé de 25 p. 100 de la marge, mais de 25 p. 100 de l'augmentation du profit. Vous avez dit que votre profit se situait autour de 2 ¢ le litre. Ultramar nous a dit qu'il était passé de 1,6 ¢ à 2,2 ¢, ce qui donne une augmentation de 27 p. 100.

[Traduction]

M. Fred Scharf: Oui, 1,6 p. 100 à 2,2 p. 100, je crois, mais cela reste une petite partie du profit sur un litre d'essence. J'essaierai de répondre à votre question sur les solutions et sur ce que l'on peut faire.

Je suis convaincu que les solutions sont diverses. L'une d'entre elles consiste à augmenter l'approvisionnement. C'est la raison pour laquelle Petro-Canada investit le double de ses revenus de 2004 pour trouver de nouvelles sources de pétrole et de gaz et améliorer nos raffineries. Je crois que l'autre solution vient de la demande du consommateur. C'est ce que nous observons déjà. Dans certaines régions du pays, la demande diminue, ce qui permettra d'alléger le problème de l'approvisionnement.

Petro-Canada continuera à travailler d'arrache-pied pour trouver de nouvelles façons de satisfaire les consommateurs, mais cette situation a été créée au cours d'une longue période, comme je l'ai dit — 25 ans sans investissement en raffinage — et elle mettra du temps à être corrigée.

[Français]

M. Paul Crête: Par contre, si on regarde les marges de raffinage pour l'année 2001, on constate que la moyenne se situait autour de 7 ¢, 7,3 ¢, 9,7 ¢, 6,4 ¢. Pour la période actuelle, et ce depuis le 30 août, elle se situe toujours autour de 30 ¢, 26 ¢, 25 ¢, 18 ¢, 20 ¢, 21 ¢. Il est évident qu'il y a un écart majeur.

Quelles solutions permettraient d'établir des marges de raffinage raisonnables qui correspondraient à des profits raisonnables? À l'heure actuelle dans ce secteur, la situation n'est pas raisonnable et cela a un impact inacceptable sur le reste de l'économie. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui. Il faut donc trouver des façons non pas de contrôler le marché, mais de le régulariser de façon à éliminer les impacts que nous connaissons en ce moment.

Est-ce que vous avez des solutions à nous proposer précisément à l'égard des marges de raffinage?

[Traduction]

M. Fred Scharf: Je pense que la période dont vous parlez est très courte. Comme je l'ai dit, en deux semaines, nos marges de raffinage ont beaucoup diminué. Mais je pense que la solution sera de continuer à tendre vers l'efficacité, ce qui est le défi principal de notre secteur. Comme je l'ai dit, au Canada, les prix de l'essence sont parmi les plus faibles du monde industrialisé. Je sais que ça ne rend pas les Canadiens plus heureux, mais lorsque vous regardez les nations industrialisées du monde, c'est au Canada que les prix sont les moins élevés. Le seul endroit où les prix sont plus bas, c'est aux États-Unis, à cause des taxes.

Vous faites référence à une période très courte. Nous essayons, lorsque c'est possible, de faire de notre mieux pour augmenter l'approvisionnement.

[Français]

M. Paul Crête: On sait que 85 p. 100 de nos exportations vont vers les États-Unis. Une augmentation du prix de l'essence se répercute directement sur les coûts, ce qui, dans bien des cas, permet ou non à une entreprise de rester dans le marché. La situation s'applique à tous les secteurs, mais prenons l'exemple d'une entreprise de tourbe de Rivière-du-Loup qui vend au Texas. Avec cette augmentation, on entame la marge de profit, faisant en sorte que des gens vont se retirer du marché. Je comprends que les pétrolières n'aient pas de responsabilités sociales particulières. Cependant, il faudra régler ce problème. Il faudra trouver des

solutions, car si vous n'avez pas pris les devants dans ce domaine précis, la pression deviendra si forte qu'on vous imposera des solutions qui ne vous conviendront pas.

• (1045)

[Traduction]

Le président: Merci, Paul.

Un commentaire, monsieur Scharf?

M. Fred Scharf: Oui. Je dirais que nous ressentons les mêmes pressions que subissent les gens. Les consommateurs et les acheteurs que vous mentionnez sont nos clients, et sans eux, nous sommes finis. Comme je l'ai mentionné, les solutions ne visent pas le court terme. Nous importons de grandes quantités de produits. Nous investissons dans nos raffineries. Nous avons des programmes qui aident les consommateurs et les camionneurs à composer avec certaines de ces situations, mais comme vous l'avez dit, même si nous réduisons notre marge de profit à zéro, le prix de l'essence baisserait de moins de deux cents.

Le président: Merci, monsieur Scharf.

Jerry Pickard, s'il vous plaît.

L'hon. Jerry Pickard: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Scharf, merci d'être venu ce matin.

On me dit qu'hier, le prix du baril de brut était de 63 \$ ou quelque chose du genre. Il a augmenté aujourd'hui d'un dollar. Je sais aussi que ce matin, des gens à Halifax faisaient le plein à 1,12 \$ le litre. Le prix à Halifax en ce moment est de 1,87 \$. C'est un bond de 65 cents.

Vous dites que la concurrence explique cela. J'ai du mal à comprendre que la concurrence ait fait hausser les prix à ce point à Halifax au cours de la dernière heure. Chez nous, à Chatham, le prix de l'essence était de 1,03 \$ lorsque j'ai fait le plein hier. Aujourd'hui, ce matin, il est de 1,50 \$. J'ai du mal à comprendre que la concurrence ait fait hausser les prix à ce point.

Je sais que le prix de gros pour la plupart des entreprises au Canada demeure le même. Si le prix de gros demeure le même, si les facteurs entourant l'achat de pétrole brut sont demeurés les mêmes, et c'est cela qui est censé être à l'origine des prix, alors de quoi s'agit-il? Où va l'argent? Pourquoi les gens sont-ils forcés en ce moment de faire la queue par centaines à la pompe?

Je sais que l'industrie a peut-être été négligente au niveau de la capacité de raffinage. Si c'est le cas, nous pouvons peut-être trouver une solution.

Mais je n'accepte pas ce qui se passe en ce moment parce que cela a un effet sur tous les biens que nous vendons dans notre pays. Tous les consommateurs sont touchés. Cela influe sur le prix de tout ce que nous faisons. Il n'y a vraiment rien qui justifie ce que je vois. J'ai la certitude que l'essence qu'on vend à la pompe en ce moment a déjà été raffinée, et pour une raison inconnue, le prix vient d'exploser. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi et comment cela arrive?

M. Fred Scharf: Je vais tâcher de répondre à certaines de vos questions, monsieur.

Tout d'abord, les prix changent plus de 500 000 fois par année chez nous. Comme vous l'avez mentionné, le prix augmente un jour et baisse le lendemain. Il y a des fluctuations énormes. Permettez-moi de vous expliquer cela.

C'est un marché très concurrentiel. Vous pouvez vérifier le prix de l'essence en roulant à 60 kilomètres à l'heure. Les gens vont changer de station pour économiser des dixièmes de cent par litre. Les coûts s'en ressentent. Les exploitants de stations-service vont modifier leurs prix, et d'autres concurrents feront autre chose. En quelques instants, parce que ces gens-là sortent et vont voir, ils modifient leurs prix aussi. Les prix augmentent et les prix baissent radicalement en une seule journée pour ces raisons-là.

Quand vous dites que l'industrie du raffinage a été négligente au niveau de sa production, je ne crois pas que ce soit le cas. L'industrie du raffinage s'est donnée énormément de mal. Nous avons fait de grands efforts, nous avons investi dans notre raffinerie de Montréal et renversé les pipelines pour obtenir plus de produits. Nous allons investir plus d'un milliard de dollars dans notre raffinerie d'Edmonton pour fournir de nouveaux produits. Nous investissons tout cela sur marge.

Je sais que vous citez des journées particulières, mais si vous considérez la situation au cours des six derniers mois, étant donné que les prix augmentent et que les prix baissent la même journée, comme vous l'avez dit, c'est moins de deux cents le litre, monsieur.

● (1050)

L'hon. Jerry Pickard: Êtes-vous en train de me dire qu'avec le bond de 65 cents à Halifax aujourd'hui, ce sont les détaillants qui ramassent les profits?

Il y a eu un bond de 47 cents à Chatham. Les détaillants touchent aujourd'hui 47 cents le litre auxquels ils n'avaient pas droit hier parce qu'il n'y a pas eu de grands facteurs qui sont venus modifier les circonstances. Qu'est-ce qui a causé cela? On ne parle pas de quelques cents. C'est un bond énorme.

M. Fred Scharf: Je ne dis pas du tout que les détaillants réalisent ici des profits énormes.

L'hon. Jerry Pickard: Alors qui?

M. Fred Scharf: Je dis que les prix augmentent et baissent dans la même journée et la même heure. Je dis que si vous considérez une période de six mois, les profits sont moins de 2 ¢ le litre. Les détaillants et les raffineurs ne font pas des profits énormes à long terme.

Je peux prendre n'importe quel moment. Je peux aller à un certain endroit et dire que nous perdons aujourd'hui 20 ¢ le litre à Vancouver. Cela fait partie de la réalité de notre industrie qui est très concurrentielle. On voit ce genre de choses tous les jours. Mais si vous prenez une vue d'ensemble — et je crois que c'est la façon dont il faut considérer les décisions relatives aux investissements et à la rentabilité — à 2 ¢ le litre, personne ne fait de profits excessifs.

L'hon. Jerry Pickard: Je parle de 65 ¢; je ne parle pas de 2 ¢. Cette augmentation de 65 ¢ ne vous alarme pas?

Le président: Je vais vous demander de conclure, Jerry.

M. Fred Scharf: Ce que j'essaie de vous dire, c'est que les prix vont augmenter et baisser partout au pays. Ce que j'essaie de vous dire, c'est que si vous considérez les choses à long terme, vous allez voir que nos profits sont modestes comparativement aux autres intrants de la taxe sur l'essence, pour ce qui est du prix de l'essence. Les taxes sont 20 fois plus élevées que notre marge de profit. Je dis donc qu'à long terme, je crois que Petro-Canada agit comme un chef de file dans la mesure où l'entreprise investit dans ses raffineries, dans le pétrole brut, le gaz naturel, dans la mesure où nous augmentons les approvisionnements, et cela est une des solutions importantes, monsieur.

L'hon. Jerry Pickard: Vous et moi savons tous les deux que les taxes n'ont pas changé en dix ans. Ce n'est pas le problème que nous avons ici.

Le président: Merci, Jerry.

M. Brian Masse: J'invoque le Règlement, monsieur le président, car, à cause de la formule que nous avons ici, je ne peux pas interroger certains témoins. Nous aurions normalement trois témoins différents, et j'aurais du temps pour leur poser des questions.

Je propose que l'on m'accorde quelques minutes, ou que l'on réduise le temps ailleurs, pour que je puisse à tout le moins poser certaines questions aux témoins, car, avec la formule que nous avons maintenant, je ne peux même pas...

Le président: Chers collègues, Brian aura droit à cinq ou cinq minutes et demie au prochain tour. Si cela vous va, s'il veut prendre deux ou trois minutes maintenant, puis deux ou trois minutes au prochain tour, est-ce que j'ai votre accord?

D'accord, posez vos questions, Brian, vous avez notre permission.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne la fermeture de votre raffinerie d'Oakville, quand on utilise 95 p. 100 de la capacité en ce moment, pourquoi la fermer alors qu'on n'envisage pas d'en ouvrir de nouvelles en Amérique du Nord; et est-ce que cela a eu un effet sur le prix de l'essence et le raffinage?

M. Fred Scharf: Je peux comprendre pourquoi l'on pose cette question.

L'une des raisons pour lesquelles nous avons fermé Oakville, c'est que, comme je l'ai dit, c'est une industrie très concurrentielle, et il n'y avait à Oakville qu'une toute petite raffinerie qui n'était tout simplement pas concurrentielle. Pour régler le problème de l'approvisionnement, nous avons agrandi notre raffinerie de Montréal et procédé à quelques importations. Mais Oakville ne représentait qu'un tout petit pourcentage de notre production.

M. Brian Masse: Pour cette essence que vous raffinez autrefois, avec quoi la remplacez-vous? Est-ce que vous achetez l'essence de quelqu'un d'autre?

M. Fred Scharf: Pour ce qui est de l'offre et de la demande, nous avons agrandi Montréal, comme je l'ai dit, et nous achetons en effet de l'essence sur le marché international.

M. Brian Masse: Donc, peu importe ce qui s'est passé, vous avez perdu une partie de votre capacité.

Je veux revenir brièvement à ce dont M. Pickard parlait. Qui paie, alors? Qui décide à la fin de la journée si votre pourcentage de profit sera de 2 p. 100, de 20 p. 100 ou de 50 p. 100, pour ce qui est du produit de la raffinerie? Qui décide cela? Qui décide tous les jours combien on va demander à la pompe?

M. Fred Scharf: Comme je l'ai mentionné lorsque nous en avons parlé, ces prix — les prix du raffinage, les prix de gros pour les produits raffinés — sont déterminés à l'échelle internationale.

M. Brian Masse: Comment la scène internationale peut-elle avoir un effet, par exemple, à Windsor, où l'essence se vend 1,20 \$, alors qu'on constate un écart de 20 p. 100 à une heure et demie de là, dans une station de la même pétrolière? Qui décide qu'il y aura un écart de 20 p. 100 entre ces deux régions?

M. Fred Scharf: Comme nous en avons parlé, les écarts entre les diverses régions du Canada sont surtout attribuables à la concurrence et, comme je l'ai dit précédemment, il est arrivé, j'en suis certain, que les prix à Windsor soient parmi les plus bas en Ontario. Les prix varient d'une localité à l'autre, en fonction des conditions particulières du marché, c'est-à-dire les coûts, la concurrence, les stratégies de base des divers concurrents. C'est ce qu'on observe depuis des années.

• (1055)

M. Brian Masse: Je ne peux tout simplement pas accepter qu'il y ait un écart de 20 p. 100 à une heure de route de distance.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, Brian.

J'aimerais remercier les représentants de Petro-Canada, M. Scharf et M. Elhard. Vous pouvez vous retirer alors que nous invitons les prochains témoins à la table.

Nous sommes heureux d'accueillir M. Perez et M. Baily, de l'Institut canadien des produits pétroliers.

Monsieur Perez, allez-vous parler au nom de la délégation?

M. Alain Perez (président, Institut canadien des produits pétroliers): Oui, mais mon collègue m'aidera probablement à répondre aux questions.

Le président: Comme le greffier l'a probablement expliqué, nous vous demandons de limiter votre déclaration préliminaire à cinq ou six minutes, si possible. Je vous ferai signe.

L'hon. Dan McTeague: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je comprends que je ne suis pas membre du comité, mais je m'intéresse à ce dossier et je comprends que le comité a essayé de dresser une liste de témoins qui comparaitront. Je me demande si le comité est d'accord pour me permettre, à un moment donné, si ce n'est pas trop difficile, de poser une question à l'un ou l'autre des témoins.

Le président: Est-ce que quelqu'un s'oppose à ce que Dan pose une question au courant des périodes d'intervention réservées aux libéraux?

M. John Duncan: Je m'y oppose. Nous avons un membre du Cabinet ici, et donc...

L'hon. Dan McTeague: Je ne suis pas membre du Cabinet, monsieur Duncan.

Le président: À l'ordre, je vous prie.

Faites rapidement un remplacement avec l'un des membres, Dan.

Nous allons entendre la présentation, et les questions seront posées par Brad, Denis, Andy, John — et il reste un peu de temps à Brian. Merci.

Monsieur Perez.

M. Alain Perez: Merci, monsieur le président.

Mon exposé va durer environ deux ou trois minutes. Avec votre permission, mon collègue aimerait expliquer trois graphiques qu'il a remis au greffier et qui devraient être en votre possession. J'espère que cela vous convient.

Je vous remercie de nous fournir l'occasion de témoigner devant le comité. Vous vous souviendrez sans doute qu'en 2003, lors de notre dernier témoignage, nous avons abordé un sujet semblable. Vous aviez par la suite rédigé un rapport succinct, mais percutant qui contenait deux recommandations. Nous avons appuyé la première — publiquement et auprès du ministre — qui consistait à créer un

nouvel organisme pour recueillir, interpréter et diffuser des renseignements sur les prix ainsi que sur l'offre et la demande. Depuis ce temps, nous n'avons ménagé aucun effort pour convaincre les hauts fonctionnaires fédéraux et provinciaux de s'engager, même de façon modeste, dans cette voie.

Nous avons suivi également votre deuxième recommandation et redoublé d'efforts pour renseigner les diverses parties intéressées, notamment les élus et les médias, sur l'établissement des prix. Les démarches entreprises auprès des médias ont eu un certain succès. En effet, les médias ont parlé de façon informée et mesurée du fait que l'ouragan Katrina avait occasionné une réduction de 10 p. 100 de la capacité de raffinage en Amérique du Nord.

Je souhaite aussi profiter de l'occasion pour vous faire part des regrets de deux de mes collègues, de la Compagnie pétrolière impériale et de Shell Canada, qui se trouvent à Calgary. Compte tenu du court délai, ces compagnies n'ont pas été en mesure de déléguer des cadres supérieurs pour venir discuter de ce sujet important. Elles pourraient le faire pour toute autre réunion à laquelle vous aimeriez les convoquer.

Je présume que nos collègues d'Ultramar et de Petro-Canada ont déjà parlé de toutes les raisons techniques expliquant la récente flambée des prix. J'aimerais parler de deux éléments stratégiques, deux points importants qu'il faut examiner pour bien comprendre la situation actuelle et ce qui pourrait se produire dans l'avenir.

Les prix sont fonction, en tout temps, de la relation entre l'offre et la demande. Dans le cas des produits pétroliers, le Canada et les États-Unis font face depuis quelques années à une augmentation subite de la demande, que nous ne pouvions pas prédire.

Du côté de l'offre, il est vrai qu'aucune nouvelle raffinerie n'a été construite, mais il n'est pas exact de dire que la capacité globale n'a pas augmenté. Au Canada, la capacité à produire de l'essence et des distillats, comme l'huile de chauffage et le diesel, a augmenté continuellement au cours des dix dernières années pour deux raisons : premièrement, la capacité qui servait aux produits lourds, comme les soutes, sert maintenant à la fabrication d'autres produits, comme l'essence ou les distillats; deuxièmement, aux emplacements existants où il est plus facile d'obtenir un permis d'agrandissement qu'un permis de construction, ces raffineries ont connu une expansion équivalente à la construction de plusieurs usines. C'est ce qu'on a vu au cours des trois dernières années chez Irving Oil et Ultramar.

Toutefois, pour le brut, la poussée de la demande fait en sorte que chaque incident appréhendé — politique, technique, approvisionnement — fait augmenter les prix du marché d'une manière qu'on n'avait jamais vue auparavant; et lorsqu'une catastrophe survient, les conséquences malheureuses touchent tous les consommateurs du continent.

[Français]

On nous demande souvent pourquoi les problèmes des États-Unis ont des répercussions sur les consommateurs au Canada. C'est tout simplement parce que nous faisons partie du même marché de libre-échange. Dans le cas de nos produits, ce libre-échange avait été mis en place avant l'ALENA et avant le traité de libre-échange avec les États-Unis.

Depuis, en vertu des traités signés par la suite, des entreprises canadiennes sont tenues de vendre leurs produits au même prix aux consommateurs, qu'ils soient canadiens ou américains, y compris les grossistes et les acheteurs de produits.

Par conséquent, un prix canadien qui serait artificiellement bas à la suite, par exemple, de l'adoption d'une mesure législative ou d'un règlement inciterait des acheteurs américains à venir massivement acheter des produits au Canada, en particulier au Québec et dans les provinces Atlantiques, et cela créerait du même coup une pénurie sur le marché canadien. Ce scénario a été très bien expliqué dans un éditorial que nous avons joint à notre document de présentation et qui est paru dans le *Globe and Mail* le 2 septembre 2005.

Cela étant dit, l'industrie canadienne du raffinage doit répondre à plusieurs questions. Je vous en soumets trois: les prix canadiens reflètent-ils équitablement le marché américain? Y a-t-il un risque de pénurie? Comment les consommateurs peuvent-ils contrer les prix élevés des produits?

Mon collègue peut vous présenter des graphiques qui démontrent que les prix affichés au Canada sont absolument les mêmes que les prix au sein du grand marché continental, à quelques différences près liées au transport. Par conséquent, les marchés nord-américains fonctionnent au Canada également. Ces graphiques ont été présentés par notre institut au Conseil des ministres de l'Énergie, il y a deux jours, lors de leur réunion annuelle.

En ce qui a trait à la question des approvisionnements, à moins qu'il y ait une catastrophe pire que celle provoquée par Katrina, nous avons, au Canada, la possibilité de subvenir aux besoins de tous les Canadiens et d'exporter aux États-Unis l'équivalent de la production d'une à deux raffineries.

La troisième question est la plus importante, selon moi, parce qu'elle soulève l'enjeu de la conservation. Comment se fait-il que les résidences et les usines au Canada aient réussi à accroître leur efficacité énergétique et que, en même temps, notre consommation de carburant atteigne des niveaux alarmants, qu'elle continue à augmenter et qu'elle dépasse largement celle des autres pays membres de l'OCDE, sauf les États-Unis? Nous souhaitons vivement participer à un débat sur ces questions qui touchent les Canadiens et qui les irritent, qu'ils soient producteurs ou consommateurs.

Nous pouvons suggérer des réponses, mais nous devons sentir qu'il existe bel et bien une direction et un leadership politique.

• (1105)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Perez.

Je vais devoir vous demander de transformer vos observations en questions, monsieur Baily. Nous avons dépassé notre temps de sept minutes.

Brad, je vous prie.

M. Bradley Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC): Avant de poser des questions, j'aimerais faire un bref commentaire. Je trouve intéressant de voir que le comité, par la teneur de ses questions, semble s'accorder pour dire que des prix plus bas sont bons pour les consommateurs.

Je suis un peu surpris puisque le ministre de l'Environnement a dit que la hausse des prix était une bonne chose pour le Canada. Je sais que le député de Toronto—Danforth a affirmé la même chose, alors je me réjouis que l'on s'accorde pour dire le contraire. Le ministre de l'Environnement arrivera peut-être plus tard à la même conclusion

que nous, mais nous laisserons le gouvernement régler cette question.

Avec les groupes que nous recevons, je ne sais pas dans quelle mesure les réponses peuvent être détaillées. Voici essentiellement ce que je pense : lorsque les prix sont élevés, il faudrait chercher des façons de les diminuer; lorsque les prix sont bas, il faudrait chercher des façons de les réduire encore. Il n'y a jamais de mauvais moment pour accroître les économies. Il n'y a jamais de mauvais moment pour trouver des façons de réduire les coûts de production et le reste, dans l'ensemble du système. C'est l'efficacité du marché. Cela dit, notre comité peut avoir de l'influence et recommander une politique gouvernementale.

C'est dans cet esprit que je vais poser une question, en parlant d'abord des raffineries. Quelles politiques gouvernementales précises font augmenter le coût de production pour le raffinage, la distribution, etc.? Je peux être plus précis. Je parle plus particulièrement des mesures de réglementation. Peu importe que ce soient les politiques en matière d'environnement, de travail, d'impôt, de finances, de dépréciation des coûts d'investissement ou d'autres qui ont des effets comme ceux sur le gaz naturel et les coûts des intrants; comme nous le savons, les décisions concernant les réserves de gaz naturel au Canada ont fait baisser l'offre.

Si vous pouvez commencer là, nous pourrions ensuite aller plus loin. Au bout du compte, nous avons du contrôle sur ces politiques et ce sont les facteurs qui peuvent influencer sur la hausse ou la baisse des prix.

M. Alain Perez: Je vous remercie de votre question.

L'objectif principal de mon organisation est d'essayer de préserver et de renforcer la compétitivité de notre industrie et, ce faisant, nous essayons de dialoguer avec les gouvernements.

Je vais peut-être vous étonner, monsieur, en vous disant aujourd'hui que nous sommes assez satisfaits de la manière dont nos relations avec le gouvernement fédéral, en particulier, ont évolué au cours des dix dernières années pour ce qui est de la réglementation de l'industrie. Nous avons d'énormes différences par le passé; ils reposaient sur des facteurs qui, à notre avis, allaient nous faire perdre notre compétitivité par rapport aux raffineries américaines et nous forcer ainsi à fermer nos usines et à importer des produits moins coûteux des États-Unis.

Au cours des cinq ou six dernières années, par l'entremise d'Environnement Canada et d'autres ministères, nous avons travaillé à harmoniser les spécifications et les règlements des deux pays. Je dirais même qu'à quelques occasions, le gouvernement fédéral nous a permis de l'aider à concevoir quelques règlements qui nous donnent un avantage concurrentiel sur les États-Unis, ce qui est excellent.

Nous avons besoin de cela, parce qu'une raffinerie moyenne aux États-Unis produit entre 300 000 et 400 000 barils par jour puisque les marchés à desservir sont très denses. Au Canada, la production moyenne est de 80 000 à 100 000 barils. Il y a donc au départ un problème de volume, et les Américains ont une économie d'échelle avantageuse. C'est pourquoi nous avons besoin de règlements intelligents ici. À ce chapitre, je dirais globalement que nous sommes assez satisfaits de la manière dont les provinces et le gouvernement fédéral ont agi.

• (1110)

M. Dane Baily (vice-président, Affaires et communications, Institut canadien des produits pétroliers): Je pourrais peut-être ajouter un commentaire. Lorsque nous parlons de coûts, nous devons faire une distinction entre le coût et le prix du marché. Le marché établit le prix en Amérique du Nord. Le seul moment où le coût entre dans l'équation, c'est lorsque les comptables s'emparent du bilan. Pour avoir une influence sur le marché, il faut donc augmenter l'offre et réduire la demande. Ce sont les seuls instruments qui permettent de réduire les prix.

M. Bradley Trost: D'accord, mais pour revenir à ce que je disais, je comprends que nous ne pouvons pas vraiment contrôler l'offre et la demande du brut. Toutefois, pouvons-nous faire quelque chose sur le plan du raffinage, de la distribution, pour accroître l'offre, que ce soit par une concurrence directe, de plus petits marchés, etc.? Par ailleurs, je n'ai pas reçu de réponse aux questions sur les taxes, etc. Je présume que votre réponse était la même.

M. Alain Perez: Ce sont des marchés libres. Ils se comportent donc...

M. Bradley Trost: La politique gouvernementale influe toutefois sur le marché, n'est-ce pas?

M. Alain Perez: Eh bien, j'y arrive. La meilleure chose que le gouvernement pourrait faire — et nous avons tenté de transmettre ce message pendant des années — c'est d'assurer un leadership, non pas sur le plan de l'offre, mais sur le plan de la demande.

J'aimerais vous faire remarquer que ce que nous vendons est un produit de base; les prix de gros, les marges de raffinage et tout ce dont vous entendez parler tout le temps, ces prix ont doublé et triplé dernièrement simplement parce qu'on appréhendait une pénurie d'environ 5 p. 100. Par ailleurs, si la demande diminuait, si des efforts de conservation étaient vraiment faits dans notre marché, comme ce fut le cas pour l'huile de chauffage et l'électricité, il suffirait de peu pour influencer sur les prix en Amérique du Nord. C'est pourquoi nous espérons que tous les gouvernements montrent plus de leadership dans les efforts de conservation, en particulier sur le marché de l'essence.

M. Dane Baily: Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il s'agit d'un prix nord-américain au niveau du grossiste. Il faudrait augmenter suffisamment la capacité pour faire contrepoids à la pénurie nord-américaine. Ce n'est pas un prix canadien. Comme le Canada représente le dixième du marché américain, nous subissons les prix. Alors il ne suffirait pas d'augmenter notre capacité de raffinage, mais il faudrait surtout approvisionner les États-Unis, parce que nous sommes autosuffisants aujourd'hui. Nous pouvons produire tout ce dont nous avons besoin au Canada et nous exportons un volume considérable d'essence. Alors si nous voulions augmenter la capacité, il faudrait pouvoir répondre à la demande américaine.

Le président: Merci, monsieur Baily.

Merci, Brad.

L'hon. Dan McTeague: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je suis un député, et non un ministre du Cabinet, comme l'a laissé entendre M. Duncan, du Parti conservateur.

M. John Duncan: Vous êtes aussi membre du Conseil privé.

L'hon. Dan McTeague: Comme un bon nombre de personnes autour de cette table. M. Boudria était ici il y a une minute à peine, monsieur Duncan, et cela ne vous a pas gêné.

La procédure et les usages de la Chambre des communes, Robert Marleau et Camille Montpetit, chapitre 20, dit ceci :

Seuls les membres d'un comité (ou les substituts officiellement désignés) peuvent proposer des motions, voter et faire partie du quorum. Les autres députés

— et j'en suis un, monsieur le président —

peuvent assister aux séances, interroger les témoins et participer aux délibérations publiques du comité, à moins que la Chambre ou le comité n'en dispose autrement.

Monsieur le président, je fais valoir mon droit de poser des questions aux témoins, à votre discrétion.

Le président: Pour ne pas perdre de temps avec les témoins, je crois que la façon la plus simple est de procéder rapidement à main levée. C'est la question que j'ai posée tout à l'heure, mais nous allons procéder à un vote d'essai. Si une période d'intervention réservée au Parti libéral n'est pas utilisée par un membre permanent ou un substitut autorisé, qui serait d'accord pour que Dan utilise cette période? Tout le monde est en faveur?

Des voix: D'accord.

• (1115)

M. John Duncan: Est-il un substitut désigné?

Le président: Ce n'est pas nécessaire, selon le Règlement.

Merci beaucoup.

Passons maintenant à Andy Savoy.

M. Andy Savoy: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être venus ici.

J'ai expliqué tout à l'heure au représentant d'Ultramar l'impact que la flambée des prix, à 1,40 \$, avait eu sur l'économie de ma région, une région rurale du Nouveau-Brunswick, dans la vallée de la Saint-Jean, et qu'un grand nombre de camionneurs ne pouvaient récupérer auprès de leurs clients les coûts additionnels de l'essence, parce leur contrat ne comportait aucune clause à cet effet. J'ai appris ce matin que les prix avaient grimpé à 2 \$ au Nouveau-Brunswick. S'ils ne pouvaient travailler lorsque l'essence coûtait 1,40 \$, ils ne peuvent certainement pas le faire si l'essence se vend 2 \$. Je suis convaincu que nous verrons d'autres protestations de leur part.

Considérant que l'essence coûte 2 \$ ou 1,90 \$, peu importe, et considérant la hausse du dollar que nous avons connue, je comprends qu'il y a quatre éléments qui entrent dans l'établissement du prix de l'essence : le brut, le raffinage, la vente au détail, les taxes. Est-ce exact?

M. Alain Perez: C'est juste.

M. Andy Savoy: Fort bien.

Le prix du brut est demeuré à peu près le même, à 51 ou 52 cents, je ne sais trop. Donc, des 2 \$ actuels, 51 cents représentent le prix du brut, et nous savons qu'au Nouveau-Brunswick, la taxe fédérale absorbe 10 cents, la taxe provinciale, 14,5 cents et la TPS, 15 cents, ce qui donne à peu près 51 cents. Nous pouvons donc dire, en résumé, que le brut coûte 50 cents et que les taxes expliquent une autre tranche de 50 cents. La marge commerciale, la marge du détaillant à la station-service, est demeurée à peu près la même, aux alentours de 5 cents — de 3, 4 ou 5 cents. Cela signifie donc que, de cette augmentation de 1 \$, 15 cents environ, si j'ai bien compris, sont des taxes et 85 cents, des coûts de raffinage. J'ai raison? Je ne débats pas de la raison, mais mon calcul est-il juste? Mes chiffres sont-ils bons?

M. Dane Bailly: Nous ne suivons pas les prix d'aussi près, mais j'ai tout de même consulté le site d'un de nos membres ce matin pour connaître le prix de gros. À Halifax, le prix de gros de l'essence ordinaire sans plomb est de 65,30 cents. Ajoutez-y quelque 38 ou 40 cents en taxes, je crois que c'est bien cela, et vous obtenez un prix de détail de 1 \$ ou de 1,10 \$. À compter d'aujourd'hui, c'est ce que paierait le détaillant qui souhaite acheter le produit de ce membre particulier de notre groupe.

Passons maintenant au marché de détail. Nous avons entendu d'étranges rumeurs au sujet de ce qui se passe sur le marché. Nous avons entendu parler d'un cas assez semblable dans la région de Windsor — j'admets qu'il s'agit d'un bruit qui court, parce que tout semble se produire très rapidement et que nous n'avons personne sur place pour vérifier. Il semblerait que les prix ont fait un bond à Détroit et que les gens se sont mis à traverser le pont pour faire le plein. Il y avait de longues files d'attente aux stations-service de Windsor, et les prix ont grimpé à trois stations-service là-bas. C'est tout ce que nous en savons.

Comment expliquer un pareil phénomène? Les médias auraient signalé une fièvre d'achat et des files d'attente. Cela pose un véritable problème, en ce sens que nous pourrions... Nous ne devrions pas être à court de produit, mais c'est un peu comme la ruée sur une banque. La banque a peut-être les reins solides financièrement, mais si tous cherchent à retirer leur argent en même temps, tout à coup, elle se retrouve en difficulté. Si chaque consommateur décide de faire le plein, les stocks vont baisser assez rapidement. Si chacun décide de tenir son réservoir plein plutôt qu'à moitié plein, par exemple, les stocks des stations-service de la région seront épuisés. On court le risque, en alarmant la population et en disant que les prix vont grimper en flèche, d'exacerber le problème en créant des ruées sur les stations-service, qui finiront par manquer d'essence, ce qui entraînera plus de panique et ne serait pas efficace pour qui que ce soit. Nous pourrions être en train d'en voir les premiers signes sur les marchés de détail, mais jusqu'ici, cela ne s'est jamais vu.

M. Andy Savoy: Pour en revenir à ma question initiale, le premier témoin a essentiellement confirmé qu'une tranche de 10 cents de l'augmentation de 50 cents était due à d'autres facteurs et une autre de 40 cents, au coût de raffinage.

M. Dane Bailly: Durant l'ouragan Katrina.

M. Andy Savoy: Durant l'ouragan Katrina.

Si, en fait, il est juste de dire que les prix ont grimpé jusqu'à 1,90 \$ au Nouveau-Brunswick, diriez-vous...? Si, dans ce cas-là, c'est 80 p. 100 d'une augmentation de 50 cents, ce sera à peu près 80 p. 100 — en réalité, ce sera un peu plus parce qu'on n'y ajoute qu'une composante de TPS de 15 p. 100.

• (1120)

M. Dane Bailly: Je ne peux pas vraiment vous répondre. Nous l'ignorons. Nous ne connaissons pas les prix à la minute même, mais en raison de Katrina, les prix de détail ont suivi les prix de gros. Il y a peut-être...

M. Andy Savoy: Et on recommence.

M. Dane Bailly: Les prix de gros n'ont pas fait de bond.

M. Andy Savoy: J'aimerais revenir à cette question de taxes. Certains ont demandé que les taxes soient réduites, et j'aimerais simplement savoir ce que vous pensez de ceci.

Le Nouveau-Brunswick l'a fait, au début des années 90, c'est-à-dire qu'il a réduit les taxes de 2,5 ¢ par litre. Il n'y a eu presque aucun changement dans le prix à la pompe; au bout de 48 heures, les prix à la pompe étaient revenus à leur niveau antérieur. Le chef de

l'opposition d'alors, quand il était trésorier de l'Alberta, a déclaré que si nous avions envisagé d'abaisser la taxe sur l'essence en 1989, quelle garantie aurions-nous eue que les détaillants auraient également abaissé leur prix? En fait, après ces délibérations, il a décidé de ne pas abaisser la taxe sur l'essence en Alberta — et il est maintenant porte-parole de son parti en matière d'affaires étrangères.

Pouvez-vous dire de quelle façon ceux qui réclament des réductions de taxe peuvent avoir l'assurance que ces baisses profiteront aux consommateurs, étant donné ce qui s'est passé au Nouveau-Brunswick et la déclaration de l'ex-chef de l'opposition, de l'ex-trésorier de l'Alberta, soit qu'il ne serait pas prudent d'abaisser les taxes? Qu'en pensez-vous? Croyez-vous qu'une faible réduction des taxes serait reflétée dans le prix au détail, étant donné toute l'historique indiquant le contraire?

M. Alain Perez: Excusez-moi, monsieur, mais rien ne prouve le contraire. Nous traitons de cette question depuis l'an 2000. J'ai envoyé une lettre à tous les ministres des Finances, y compris à l'actuel premier ministre, pour leur expliquer que nous ne souhaitons pas être perçus comme un obstacle à la décision politique d'abaisser les taxes. Si vous souhaitez abaisser les taxes, faites-le; le marché en fera bénéficier les consommateurs.

J'ai écrit au ministre Goodale la semaine dernière. Je vous renvoie à la lettre que je lui ai envoyée. Si vous le souhaitez, je vais en laisser une copie pour le comité. J'ai proposé qu'on envoie même un vérificateur judiciaire qui examinerait ce que fait le marché. Je lui ai également affirmé dans la lettre que, si les taxes étaient abaissées d'un ou deux cents le jour même où le prix de vente en gros augmentait de 10 ¢, il faudrait peut-être une semaine avant d'en constater les effets.

La comptabilité des diverses composantes des prix de détail est bien connue, tout comme la marge commerciale et les moyennes. J'ai donné au ministre toutes les assurances voulues que le marché transmettrait toute augmentation ou réduction de taxe qui serait décrétée.

Donc, si vous avez l'intention d'abaisser les taxes, ne vous gênez pas, je vous en prie.

Le président: Je vous remercie beaucoup. C'est bien. Nous allons certes revenir sur cette question avant la fin de la journée, j'en suis sûr.

Nous allons maintenant céder la parole à John Duncan, puis à Brian pour quelques minutes.

M. John Duncan: Je vous remercie beaucoup. Je tiens à remercier mon collègue, M. Savoy, d'avoir posé la question au sujet des taxes, parce que j'estime que vous avez donné une réponse plutôt complète, soit qu'une diminution de taxe serait effectivement reflétée aux consommateurs. Ce qui est très clair, c'est que le gouvernement ne souhaite pas vraiment le faire, de sorte qu'il crée beaucoup de confusion. D'après les données statistiques actuelles, le fardeau des taxes combinées aux États-Unis est d'environ 27 p. 100 en moyenne, alors qu'au Canada, il est d'environ 40 p. 100, ce qui explique l'écart des prix de part et d'autre de la frontière.

Qui plus est, la TPS prélevée au Canada aggrave en réalité ces montées en flèche des prix, parce qu'elle exagère tout changement subit des prix. Nous avons un rapport de 1998 du caucus libéral, dont faisait partie M. McTeague, qui recommandait l'abolition de la taxe — de la TPS, de la double taxation, de la taxe prélevée sur une taxe.

Je suppose que j'aimerais creuser la question. Y a-t-il moyen d'encourager l'industrie à diffuser plus d'information au grand public? Je ne crois pas que celui-ci comprenne vraiment qu'il s'agit davantage d'une question de taxes gouvernementales et qu'elle est devenue très politisée, au détriment de votre industrie.

• (1125)

M. Alain Perez: Pendant de très nombreuses années, nous sommes demeurés complètement neutres au sujet de la question des taxes. Il s'agit là d'une politique gouvernementale. C'est à vous de décider de ce qui relève de la compétence provinciale et du genre de taxes que vous allez prélever. Nous n'avons pas pris parti et nous allons demeurer neutres, et c'est pourquoi bon nombre des membres de mon groupe se sont abstenus de ce qui aurait pu être perçu par certains comme de la provocation — en donnant une ventilation très visible, sur ces grands panneaux, des taxes que paient les consommateurs. Par ailleurs, étant donné la TPS qui est prélevée, nous aurions à changer ces chiffres et à refaire le calcul tous les jours.

Un des membres de mon groupe, cependant, l'a fait à la pompe. Il a fourni une ventilation approximative, mais il ne l'a pas fait par esprit de vengeance. Pour être juste également, il faut préciser que le Canada se classe au deuxième rang de tous les pays de l'OCDE pour le niveau faible de ses taxes. J'ai vérifié les prix en Europe hier, et en Allemagne, les Allemands qui conduisent eux aussi de grosses automobiles paient exactement 2,24 €, ce qui revient à 3 \$ environ et, de ces 3 \$, 2,25 \$ sont des taxes. La France prélève un petit peu moins et l'Angleterre, un peu moins encore. Nous, en Amérique du Nord, voyons les États-Unis comme notre concurrent. Et c'est vrai, leurs taxes sont beaucoup plus faibles, ce qui explique la plus grande partie de l'écart de prix, même si nos marges sont inférieures aux leurs.

Nous souhaitons vraiment demeurer neutres. Ce que nous souhaitons éviter, c'est de servir de prétexte au gouvernement pour ne pas abaisser les taxes. Nous vous répétons que si vous abaissez les taxes, le marché va refléter l'économie aux consommateurs. On peut soumettre les chiffres à un vérificateur, mais il s'agit de votre politique, non pas de la nôtre. À vous de décider.

M. John Duncan: J'ai une autre question. D'après les nouvelles d'aujourd'hui, les consommateurs se précipitent pour acheter de l'essence. Cela vous semble-t-il la réaction normale d'un public qui est bien informé au sujet du prix de l'essence et de la livraison des approvisionnements ou plutôt comme la réaction d'un public livré à lui-même, sans leadership de la part de je ne sais trop qui?

M. Dane Baily: De toute évidence, l'information du consommateur sur le marché du pétrole pose problème. C'est une question sur laquelle nous nous sommes penchés. En fait, nous nous efforçons d'organiser un atelier avec ceux qui traitent des prix au détail un peu partout au Canada — un atelier fédéral-provincial-industriel que j'ai en réalité organisé pour la mi-octobre. Je tente d'obtenir que les participants examinent la façon dont nous pouvons mieux réunir les données, puis les communiquer pour que les gens comprennent le fonctionnement du marché.

Un des engagements pris à la suite des audiences de 2003 par Ressources naturelles Canada était d'améliorer son site Web. Je ne l'ai pas consulté récemment, mais je crois qu'on y travaille. Par contre, je sais que nous avons une initiative en place pour donner ce que nous appelons un cours d'introduction à l'établissement des prix sur notre site Web. Il y a des tableaux, que bon nombre d'entre vous ont vu lorsque je vous ai rencontrés, accompagnés de notre position, pour que les médias, le grand public, vous et vos confrères puissiez

au moins la lire et comprendre jusqu'à un certain point le fonctionnement du marché. C'est un problème auquel nous travaillons.

Ce qu'il y a de malheureux au sujet des prix de l'essence, c'est qu'il existe trois marchés : celui du brut, le marché de la vente en gros et le marché du détail. Comme vous le savez, il existe des milliers de marchés de vente au détail au Canada. Dès qu'il y a cinq ou six stations-service, c'est un marché, et la dynamique de chacun est différente. Il faut que le grand public soit conscient de l'existence de ces trois éléments pour comprendre ce qui se passe à la pompe. On entend beaucoup parler du brut, du prix de détail, mais il est rarement question des prix de gros.

Au début de la semaine, mardi en fait, j'ai passé une heure avec les ministres de l'Énergie à discuter de l'établissement des prix de gros. Les échanges ont été très instructifs, et j'ai été agréablement surpris par leur réaction dans le communiqué de presse. Je crois que cette rencontre a contribué à mieux leur faire comprendre le fonctionnement des marchés de gros au cours des deux ou trois dernières années — ils en avaient déjà une assez bonne connaissance.

Quand vous en aurez le temps, ces tableaux qui illustrent plus particulièrement les marchés d'Amérique du Nord et du Canada au cours des dernières années font partie de la documentation qui vous a été distribuée.

• (1130)

Le président: John, je vous remercie beaucoup.

Poursuivons.

Brian, il reste un peu de temps si vous souhaitez l'utiliser.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Je me suis réjoui de vous entendre mentionner la question des économies d'énergie. Vous disiez que ces économies feront baisser les prix. C'est bien ce que vous avez dit, n'est-ce pas?

M. Dane Baily: Dans la mesure où ces économies font vraiment baisser la demande, les prix s'amélioreront effectivement.

M. Brian Masse: Comment, à ce moment-là, expliquez-vous le témoignage que nous avons entendu précédemment aujourd'hui de l'industrie selon lequel ce sont les ventes de forts volumes qui font baisser les prix? Comment expliquez-vous le fait que, sur ces marchés de Windsor où l'on achète tant d'essence actuellement, où l'on fait la queue, le prix ne baisse pas, qu'au contraire, il augmente? Voilà en réalité ce qui incite les gens à sortir de chez eux pour aller faire le plein.

M. Dane Baily: Vous soulevez deux questions différentes. D'une part, l'augmentation de la demande fait monter les prix à Windsor. On crée une tout nouvelle demande qui est anormale. Elle pourrait se traduire soit par une pénurie, soit par une baisse de la demande sous l'effet d'une augmentation des prix. Voilà les décisions que semblent prendre les détaillants, mais...

M. Brian Masse: Nous avons entendu un témoin affirmer plus tôt aujourd'hui...

M. Dane Baily: La productivité d'un site en réduit le coût global. Certains écoulent 20 millions de litres. La moyenne est, je crois, de 4 millions de litres environ au Canada. Un site qui écoule 20 millions de litres a un plus faible coût d'exploitation. Il peut livrer concurrence avec plus d'efficacité, un fait évident quand on examine les plus grands marchés, où les marges ont tendance à être plus faibles, et les très grands marchés concurrentiels où la productivité des sites est très élevée comme à Toronto, à Montréal et à Vancouver.

M. Brian Masse: Vous êtes donc en train de laisser entendre que l'industrie est incapable d'assurer le service dans le plus important couloir de passage frontalier du pays actuellement? Est-ce la raison pour laquelle on est obligé d'augmenter le prix en réalité — pour éloigner les consommateurs de la pompe?

M. Dane Baily: Si j'ai bien compris — et tout cela n'est que rumeur —, ce sont les clients américains qui franchissent la frontière. J'ignore ce qui se passe du côté de Détroit...

M. Brian Masse: Quarante-mille Américains franchissent la frontière pour venir chez nous tous les jours. Il n'y a là rien d'inhabituel.

J'aimerais vous poser une autre petite question, avec votre permission, parce que vous avez mentionné que vous pouvez vraiment réduire les prix si les taxes sont abaissées. En l'an 2000, le taux d'imposition du revenu des sociétés pour l'industrie du pétrole et du gaz était de 28 p. 100. En 2004, il avait baissé à 26 p. 100 et en 2005, il est de 25 p. 100 — une baisse de 3 p. 100 environ déjà. Durant cette période, vous avez affiché des profits records. Vous avez aussi eu des bénéfices records et des augmentations records à la pompe. Comment croire que cette baisse de taxes va être reflétée aux consommateurs, à mesure que continue de reculer le taux d'imposition de votre revenu qui sera de 21 p. 100 en 2007?

M. Alain Perez: Vous tentez d'établir un lien entre l'impôt des sociétés et les prix à la pompe quand, en fait, toute la discussion qui a précédé concernait les taxes sur le carburant prélevées par les gouvernements, à savoir si les baisses de ces taxes seraient répercutées sur les consommateurs. Je vous réponds par l'affirmative. Si l'impôt sur le revenu ou l'impôt des sociétés change, les prix en tiennent compte à la longue. Nous maintenons la réponse que nous avons donnée au sujet des taxes sur les carburants : 0,10 \$ de taxe d'accise, de TPS, de taxe de vente provinciale et 0,15 ou 0,16 \$ de taxe provinciale — si ces taxes sont modifiées, majorées ou abaissées, le marché en répercutera l'augmentation ou la baisse sur le consommateur.

M. Brian Masse: Par contre, vous n'allez pas le faire bénéficier d'une baisse de l'impôt sur le revenu de la société.

M. Alain Perez: Comment voulez-vous que je le fasse?

M. Brian Masse: Grâce à vos profits et bénéfices records.

M. Dane Baily: C'est ce qui établit le prix.

M. Alain Perez: Il s'agit d'un nouvel investissement, monsieur. Selon les dernières vérifications que j'ai effectuées, cette industrie consacre 60 milliards de dollars à l'exploitation des sables bitumineux. C'est grâce aux investissements réalisés dans l'Ouest que le Canada n'est pas tombé en récession il y a deux ans. Si nous affichons une croissance supérieure à celle des États-Unis, c'est parce que nous investissons dans l'industrie pétrolière. Nous réinvestissons plus que ce que nous percevons, et cela inclut les taxes.

M. Brian Masse: Il y a aussi les subventions.

Le président: Merci à vous, messieurs Perez et Baily, de l'Institut canadien des produits pétroliers.

J'invite maintenant à se joindre à nous M. Brian Maynard, de l'Association canadienne des producteurs pétroliers. Les questionneurs sont Dan McTeague, Marc Boulianne, Werner et Jerry.

Monsieur Maynard, je vous remercie d'avoir accepté de venir témoigner au nom de l'Association canadienne des producteurs pétroliers. Merci de nous aider aujourd'hui dans l'analyse des événements récents, et plus particulièrement ceux liés aux variations du prix de l'essence. Bien sûr, je suis convaincu que nous en

apprendrons beaucoup en examinant les choses dans une perspective plus globale et sur de longues périodes.

Ceci dit, je cède la parole à Dan McTeague.

● (1135)

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

Pour commencer, sachez que je ne voulais pas interrompre le débat pour invoquer le Règlement. Un peu plus tôt, M. Duncan a fait référence à un rapport de comité que j'ai rédigé. C'est intéressant qu'il m'ait cité, mais il ne m'a pas laissé m'exprimer : « Le comité recommande donc au gouvernement fédéral d'envisager de supprimer la TPS ». Il a raison, mais il a oublié que nous avons mené une chaude lutte lors des élections de 2000, et que son parti a perdu. Nous avons fait la recommandation suivante : si la TPS devait être supprimée, il faudrait prendre des mesures pour que les consommateurs profitent des économies réalisées et pas que ce soit tout simplement l'industrie pétrolière qui en bénéficie.

Je sais que M. Duncan ne voulait pas aborder cette question, son parti non plus, d'ailleurs. Nous sommes allés de l'avant avec le remboursement de la TPS. À l'époque, cela avait donné de bons résultats, et il est à espérer que cela fonctionne encore à l'avenir, dans l'intérêt des Canadiens.

Monsieur Maynard, je vous remercie de votre présence parmi nous. Ma question s'adresse justement à l'ICPP.

D'après le département de l'Énergie des États-Unis, l'agence d'information sur l'énergie, la capacité de stockage du pétrole brut ainsi que les stocks de brut aux 2, 9 et 16 septembre indiquent que sur cinq ans, les stocks de pétrole brut sont demeurés inchangés, tout comme c'était le cas pour l'essence, pendant deux ans. D'ailleurs, nous voyons sur le marché du gros... Je sais bien que cela ne concerne pas votre industrie. Parfois, compte tenu de la si grande diversité des producteurs d'essence... alors qu'au contraire, dans votre industrie, on doit bien sûr extraire la matière première du sol par n'importe quel moyen...

À la lumière de votre expérience, cela vous semble-t-il quelque peu étrange...? Je comprends que vous êtes du côté des...

Le président: Pouvons-nous laisser M. Maynard nous présenter son mémoire?

L'hon. Dan McTeague: Désolé, oui. Merci. Je suis toujours vos conseils, monsieur le président.

Le président: Je suis désolé, veuillez m'excuser.

Monsieur Maynard, vous devez vous demander ce qui se passe.

M. Brian Maynard (vice-président, administrateur et affaires publiques, Canada Atlantique, Association canadienne des producteurs pétroliers): C'est votre comité.

Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant vous aujourd'hui.

Je m'appelle Brian Maynard et je suis vice-président de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, ou ACP. L'ACPP représente 150 sociétés engagées dans l'exploration, la mise en valeur et la production de gaz naturel, de pétrole brut et de sables bitumineux partout au Canada.

Nous sommes en quelque sorte le secteur en amont de l'industrie pétrolière et gazière. Il y a également le secteur intermédiaire, qui s'occupe du transport, ainsi que le secteur en aval de l'industrie, qui raffine et vend divers combustibles aux consommateurs, dont vous avez entendu aujourd'hui des représentants.

Comme je ne représente que le secteur en amont, je ne pourrai répondre à vos questions concernant les prix de l'essence. Je laisserai le soin à d'autres témoins de s'en occuper. D'ailleurs, même ma propre mère me pose des questions là-dessus, et je suis incapable de lui répondre à elle aussi.

Ce dont je peux vous parler, c'est des avantages découlant de la production pétrolière et gazière en amont pour les Canadiens, de la façon dont sont fixés les prix du pétrole brut, des raisons pour lesquelles les Canadiens paient le pétrole au prix mondial et des conséquences des diverses formes d'intervention gouvernementale sur l'industrie canadienne.

Le secteur pétrolier d'amont est véritablement une industrie nationale qui développe des activités dans 12 des 13 provinces et territoires. Nous sommes également le plus important investisseur privé au pays puisque nos dépenses d'investissement s'élèvent annuellement à 35 milliards de dollars. En outre, nous avons créé 350 000 emplois directs et indirects, et les remises directes aux gouvernements s'élèvent à 20 milliards de dollars pour cette année seulement.

Les retombées économiques de nos activités dépassent largement le cadre des collectivités locales dans lesquelles nous sommes établis. Une étude récente a déterminé que 30 à 40 p. 100 de l'incidence des milliards de dollars investis dans les sables bitumineux en Alberta s'observe à l'extérieur de la province. Pour mettre en oeuvre ces méga projets, on a besoin d'à peu près de tout, depuis les matériaux de construction et de télécommunication, jusqu'à l'acier, en passant par les pièces de camions, qui viennent de toutes les régions industrielles du Canada. Bref, tous les Canadiens jouissent d'un secteur pétrolier et gazier d'amont concurrentiel qui fait partie intégrante de l'économie florissante de ce pays.

Les Canadiens sont pleinement conscients des augmentations du prix du pétrole brut et des autres combustibles. Certains se demandent pourquoi les prix ont grimpé et pourquoi les Canadiens, qui possèdent d'immenses réserves de pétrole, doivent payer le prix international. Le Canada fait partie du marché mondial du pétrole et les prix mondiaux du pétrole brut sont déterminés par un des principes économiques les plus fondamentaux, celui de l'offre et de la demande. Les prix fluctuent en fonction des changements et des perceptions de changement dans le niveau d'approvisionnement mondial ainsi que de la demande.

La demande à long terme de pétrole brut a augmenté de manière constante, et cela est dû en partie à la croissance économique de l'Inde et de la Chine. Les prix du brut ont donc augmenté de façon régulière avec cette demande. Malgré la hausse des prix, la demande n'a pas ralenti.

À court terme, les prix de l'énergie peuvent être extrêmement volatils. Des événements perturbateurs qui peuvent créer des incertitudes autour de la fiabilité des approvisionnements, comme la guerre au Moyen-Orient ou un ouragan aux États-Unis, sur la côte du golfe du Mexique, peuvent provoquer des changements soudains et marqués dans les prix.

Les Canadiens paient le pétrole au prix mondial parce que les compagnies canadiennes ne fixent pas elles-mêmes les prix du brut. Elles prennent le prix offert sur les marchés mondiaux. Cette situation ne s'observe pas seulement dans le secteur pétrolier et gazier. Nous produisons des marchandises, comme de l'acier, des textiles et des automobiles, que nous exportons. Les Canadiens paient le prix international pour ces produits, et il en va de même pour le pétrole brut.

Néanmoins, les gouvernements peuvent être tentés d'essayer de réglementer les prix du pétrole à l'intérieur du pays quand ceux-ci atteignent des niveaux élevés; le Canada l'a déjà fait par le passé, et les résultats ont été désastreux. En 1973, la crise énergétique mondiale avait poussé le gouvernement fédéral du Canada à imposer une taxe à l'exportation sur le pétrole canadien. Résultat : un prix intérieur du pétrole moins élevé, un marché intérieur limité et des contraintes pour accéder aux marchés étrangers qui avaient entraîné une baisse marquée de la production pétrolière canadienne. Les sociétés engagées dans l'exploration et la production ont cessé d'investir au Canada et se sont déplacées vers des régions d'où elles pouvaient vendre du pétrole brut au prix des marchés internationaux. En une dizaine d'années, le Canada est passé d'exportateur net de pétrole à importateur net, et les Canadiens ont perdu une bonne part des avantages économiques dont ils bénéficiaient grâce à la production pétrolière et gazière.

Nous devons également reconnaître que sur les marchés mondiaux actuels, les taxes à l'exportation sur le pétrole et le gaz naturel proviendraient des prix que les sociétés reçoivent de la vente, parce que les acheteurs ne paieront pas plus que le prix mondial pour ces produits. La raffinerie de Chicago ne paiera pas plus que le prix mondial. Elle ne paiera pas le prix mondial plus une taxe canadienne à l'importation.

Des pertes de revenus pour les sociétés entraîneraient une baisse des investissements privés et des paiements aux gouvernements. L'ouverture des marchés a l'effet contraire. Les échanges commerciaux poussent les sociétés pétrolières et gazières à investir davantage, ce qui renforce l'économie et procure de nombreux avantages aux Canadiens.

● (1140)

Même si nous reconnaissons que les Canadiens sont préoccupés par l'énergie, une intervention du gouvernement dans un système axé sur le marché n'est pas la façon de régler ce problème. L'ACPP a donc deux recommandations à formuler.

Premièrement, le Canada doit continuer à appuyer les solutions axées sur le marché. L'histoire a démontré que l'intervention du gouvernement dans le marché ne débouche pas uniquement sur des prix plus élevés pour les consommateurs, mais qu'elle a également d'autres conséquences négatives pour l'économie. Il existe des solutions à plus long terme qui sont meilleures pour les problèmes énergétiques auxquels les Canadiens sont aux prises.

Cela m'amène à ma deuxième recommandation : que l'énergie soit un dossier prioritaire pour le gouvernement. Le Canada a un besoin urgent d'investissements énormes dans l'infrastructure du secteur de l'énergie, des lignes du transport de l'électricité aux raffineries de pétrole. Nous encourageons le comité et tous les ordres de gouvernement — fédéral, provincial et territorial — à centrer leur attention sur l'énergie et à commencer à l'aller de l'avant dans les dossiers liés à l'énergie du pays. Le débat public au Canada doit dépasser le cadre des dossiers uniques et se tourner vers l'ensemble de la situation. L'énergie est un dossier crucial en matière de politique publique qu'on ne peut pas ignorer.

Les citoyens, l'industrie et les gouvernements doivent travailler de concert afin de trouver une solution aux défis complexes en matière d'énergie auxquels nous faisons face aujourd'hui. Il en coûte maintenant plus cher pour découvrir, produire et consommer de l'énergie. Le Canada peut continuer à bénéficier de ses immenses ressources énergétiques, mais pour garantir ces avantages, le pays a besoin de politiques publiques intelligentes, de décisions éclairées de la part du gouvernement et, plus que tout, de mesures touchant les dossiers en matière d'énergie.

Merci. Cela met fin à mes remarques. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci d'avoir été si concis.

Dan, vous pouvez maintenant poursuivre là où vous vous étiez arrêté.

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

Je voulais seulement souligner que je suis heureux que notre attaché de recherche ait pu nous fournir ces informations. Toutefois, tous les renseignements qui nous ont été remis proviennent du secteur pétrolier, par l'entremise de l'ICPP, et je trouve que... Que ces faits soient justes ou non, il est extrêmement important que notre comité soit perçu comme étant impartial. De plus, notre comité, en 2003, avait recommandé qu'il soit fait en sorte que nous ayons des informations objectives pour donner aux Canadiens les réponses objectives qu'ils recherchent.

Monsieur Maynard — désolé de cette interruption — j'ai trouvé particulièrement intéressantes vos remarques sur ce que devrait faire le gouvernement, surtout en matière d'infrastructure. Ces 20 dernières années, l'infrastructure a semblé perdre de son importance aux yeux des sociétés membres de votre association. Shell, Petro-Canada et Imperial Oil ont fermé les portes de leurs raffineries — en d'autres mots, elles ont réduit l'approvisionnement — et ainsi rendu l'économie et les consommateurs canadiens vulnérables, à la microseconde près, au moindre événement se produisant sur la scène internationale.

Je suis aussi préoccupé par le fait que votre industrie fait non seulement dans l'essence, mais aussi dans d'autres formes d'extraction de l'énergie, telles que le propane ou, dans le cas qui nous occupe, le gaz naturel. On s'inquiète, au sein de votre secteur — et je crois que cela témoigne aussi du fait que nous ne nous intéressons pas suffisamment au raffinage — de la capacité actuelle d'emmagasinage, qui est de 2,758 billions de pieds cubes, soit environ la moitié d'un pour cent de moins que l'an dernier, alors que le taux de gaz naturel a doublé.

Bien sûr, les conservateurs croient qu'il suffit d'abaisser les taxes pour régler ce problème. Je leur signale que les taxes ne représentent que 7 p. 100 du problème et qu'il faut tenter de rectifier la situation dans son ensemble.

À votre avis, qu'est-ce qui influe sur le prix de l'énergie, que ce soit l'essence, le propane ou le gaz naturel — ce qui touche chacun de nos électeurs — quand la quantité emmagasinée est presque identique à ce qu'elle était l'année d'avant? D'après votre expérience, et non pas la position de votre industrie, qu'est-ce qui justifie que le prix ait doublé? Le marché est-il malade? Vous avez demandé au gouvernement du Canada de s'engager dans la production d'énergie, ce qu'il a fait. Il a aussi accordé certains incitatifs. Pourriez-vous décrire aux membres du comité précisément ce que le gouvernement fédéral devrait faire pour l'infrastructure si l'industrie, par la suite de la concentration, ferme ses installations, comme elle l'a fait ces 20 dernières années?

●(1145)

M. Brian Maynard: Ce qui influe sur les prix, en dernière analyse, c'est le principe économique de l'offre et de la demande, ça ne fait aucun doute. J'aimerais répondre à plusieurs points que vous avez soulevés.

Vous avez souligné que la capacité d'emmagasinage actuelle est assez semblable à celle des années précédentes, et c'est juste. Le marché du gaz naturel en Amérique du Nord, particulièrement, est vraiment un marché continental. Ce n'est pas tant un marché international, car les gazoducs sont tous interreliés en Amérique du Nord, bien sûr. Mais parce que le prix du brut est si élevé, les grands consommateurs industriels qui peuvent passer du gaz naturel au mazout et vice versa se tournent vers le gaz naturel quand le prix du brut est très élevé, ce qui fait augmenter la demande en gaz naturel.

L'hon. Dan McTeague: [Note de la rédaction—Inaudible]

M. Brian Maynard: Je parle des cas où on passe du mazout au gaz naturel et des effets sur la demande. La capacité d'emmagasinage est bonne, mais il y a tant de grands consommateurs industriels qui se tournent vers le gaz naturel que la demande atteint des niveaux sans précédent en dépit de la capacité d'emmagasinage.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Maynard, moi, je parle de toutes les sources d'énergie — de celles auxquelles vous voudriez que s'applique la politique gouvernementale — et les niveaux n'ont pas changé ces cinq dernières années. Ils passent de l'une à l'autre, mais le prix des autres formes d'énergie augmente; or, au Canada, l'offre est restée constante, elle n'a pas été touchée par quelque ouragan que ce soit — et croyez-moi, monsieur, j'en sais probablement plus sur les effets de Katrina que tout autre député en raison de mes liens directs avec les Canadiens à l'étranger — ce qui m'amène à conclure qu'il y a quelque chose qui cloche.

Qu'est-ce qui fait tant augmenter les prix — la spéculation, la course aux profits?

M. Brian Maynard: La capacité d'emmagasinage est en fait le niveau des stocks, et ce n'est qu'un élément de l'équation. C'est la demande sans précédent à l'échelle internationale, dans le monde entier, qui fait augmenter les prix.

Nous ne construisons pas d'installations pour le stockage. Nous avons suffisamment de stocks en réserve pour répondre à la demande. Il se peut que les niveaux d'emmagasinage actuels soient insuffisants.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Maynard, les sociétés membres de votre association produisent différents types de pétrole. Selon vous, qu'est-ce qui explique que le prix de gros dans une région donnée du pays pour un produit semblable est supérieur au prix sans taxe qui a cours aux États-Unis et que, peu importe l'endroit ou le jour, dès qu'une de vos sociétés membres fixe le prix à 0,412 \$, les autres emboîtent le pas, comme lors de la crise provoquée par Katrina?

Pourquoi n'y a-t-il personne pour s'opposer à cette pratique, personne qui fixe le prix 0,3 \$ plus bas le litre pour s'accaparer le marché en entier?

Ne trouvez-vous pas cela étrange? Cela ne se produit pas en amont, alors pourquoi donc cela se produit-il au niveau de la vente en gros?

Le président: Merci, Dan.

M. Brian Maynard: Encore une fois, monsieur McTeague, je ne représente que le secteur en amont et je ne peux répondre aux questions... Il y a le fait que les grandes sociétés indépendantes ont des entités commerciales distinctes, et d'autres choses de ce genre.

Je peux toutefois vous dire, d'après l'expérience du secteur en amont, qu'une intervention gouvernementale dans le marché a un effet de distorsion sur les signaux de prix et que la solution arrive moins rapidement que si on laisse les forces du marché agir sur les prix.

L'ICPP vous a parlé d'augmentations brusques et importantes des prix, mais elles étaient temporaires et les prix ont vite redescendu. Les prix redescendent aussi vite qu'ils montent.

• (1150)

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

Le président: Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à Marc Boulianne, qui sera suivi de Werner et de Jerry.

[Français]

M. Marc Boulianne (Mégantic—L'Érable, BQ): Merci, monsieur le président.

Il est bien évident qu'on a vécu une crise et qu'on en vit encore une. À mon avis, il ne faut pas minimiser la situation. Cela a des impacts très négatifs sur l'économie des régions. Je crois que c'est important non seulement au niveau des citoyens, mais également au niveau des entreprises et de la réalité quotidienne.

Tout à l'heure, vous parliez d'inquiétude. La population est inquiète, bien sûr. La crédibilité des entreprises est en jeu et il y a l'inertie du gouvernement. Il y a des pressions populaires. En vertu d'une comparution éventuelle devant un comité, il y a une baisse de prix et on se demande si par la suite cela va reprendre. Donc, il y a une crise évidente.

On a proposé un office de surveillance. Tout à l'heure, mon collègue parlait justement d'information objective. Selon moi, si on avait eu un office de surveillance, tel que recommandé, il aurait eu comme objectif de recueillir de l'information, de faire enquête et de faire des propositions. Il aurait donc été intéressant d'avoir cela. En ce qui concerne l'office de surveillance, vous n'en parlez nullement dans votre rapport. Alors, j'aimerais vous entendre à ce sujet.

Êtes-vous d'accord avec le président de l'Institut canadien des produits pétroliers, qui disait que les membres de l'institut partagent l'avis du comité selon lequel un office de surveillance indépendant pourrait mettre fin à la confusion et éviter des crises?

[Traduction]

M. Brian Maynard: Notre secteur appuie toute mesure visant à offrir aux Canadiens davantage d'information afin qu'ils puissent prendre des décisions éclairées. Nous serions en faveur de tout mécanisme qui disposerait de telles données et qui les rendrait publiques de façon efficace et efficiente.

Notre secteur consacre beaucoup de temps à l'information et à la sensibilisation. L'établissement de nos prix est très transparent. Dans les médias ou sur Internet, vous pouvez voir tout changement à la minute du prix du brut. Nous appuyons le Centre canadien d'information sur l'énergie, un site Web où l'on peut trouver une foule d'information sur toutes les sources d'énergie.

Si l'objectif est de fournir le plus de renseignements possible afin de bien informer le public et les intervenants, alors c'est en soi une initiative louable.

[Français]

M. Marc Boulianne: Le groupe précédent nous a mentionné les démarches qu'il a entreprises auprès des hauts fonctionnaires provinciaux et fédéraux.

Avez-vous entrepris des démarches à ce chapitre?

[Traduction]

M. Brian Maynard: Nous avons des contacts réguliers avec les hauts fonctionnaires. Récemment, j'ai assisté à la réunion du Conseil des ministres de l'Énergie qui s'est tenue à St. Andrews, au Nouveau-Brunswick. On a discuté de l'appui éventuel du gouvernement au Centre canadien d'information sur l'énergie justement à cette fin, afin que les Canadiens disposent des informations qui leur permettront de prendre des décisions averties et d'avoir des discussions éclairées sur ces questions.

[Français]

M. Marc Boulianne: À la suite de cette demande, le gouvernement a évidemment répondu que les méthodes actuelles sont conformes et peuvent donner de l'information.

Êtes-vous d'accord sur cette idée, ou si le fait d'avoir un office de surveillance pourrait ajouter un élément extrêmement important à ces informations?

[Traduction]

M. Brian Maynard: Il est vrai qu'un organe gouvernemental de surveillance ou de collecte et de diffusion de l'information serait plus crédible aux yeux du public qu'un centre parrainé par l'industrie. Quelqu'un a dit plus tôt que l'industrie a peu de crédibilité à ce chapitre. Je peux comprendre que le public soit plus disposé à accepter les informations provenant du gouvernement. De ce point de vue, un tel office serait utile. Pour le reste, c'est une question d'administration, d'efficacité, d'accès à l'information et de la capacité de cet office à remplir ses fonctions, ce qui devra être déterminé par les analystes de la politique.

• (1155)

[Français]

M. Marc Boulianne: À la fin de votre exposé, vous faites appel à une grande coalition de citoyens, de l'industrie et du gouvernement pour trouver une solution.

Avez-vous une ou des solutions à proposer? Avez-vous une priorité?

[Traduction]

M. Brian Maynard: Il n'y a pas de solution miracle. Au bout du compte, d'après notre expérience, nous sommes convaincus qu'il est préférable de laisser les forces du marché s'exercer. Les signaux de prix donnent les bonnes indications aux consommateurs et aux producteurs. On encourage les consommateurs à économiser l'énergie et on encourage le producteur à accroître l'offre pour assurer l'équilibre, ce qui, du coup, influe sur les prix.

Autrement dit, c'est un dossier qui n'a pas fait l'objet de discussion au Canada depuis bien des années. Le monde connaît des changements considérables. Nous sommes exposés pendant des périodes prolongées à des prix élevés et le temps est probablement venu de tenir ce débat, d'en discuter avec tous les citoyens et les intervenants — les gouvernements, les organismes de réglementation et l'industrie — dans le cadre d'un débat éclairé sur tous ces enjeux. Je suis convaincu que quand on a toutes les informations et qu'on connaît tous les faits, on arrive généralement aux mêmes conclusions. Cela m'apparaît tout à fait crucial au débat sur la politique énergétique.

Le président: Werner, à vous la parole.

M. Werner Schmidt: Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Maynard.

J'aimerais aborder trois sujets, mais j'ignore si j'aurai suffisamment de temps. Je commence par le sujet qui m'apparaît le plus important et dont vous avez touché quelques mots à la fin de votre exposé. Il s'agit de la politique gouvernementale en matière d'énergie et de développement, du cadre, en quelque sorte, au sein duquel l'offre d'énergie peut être soutenue, peut être stable, sûre et respectueuse de l'environnement.

Monsieur Maynard, vous avez fait une suggestion en particulier dont j'aimerais vous parler. Vous nous avez dit de ne pas nous concentrer sur un seul enjeu. Je suis d'accord, mais en ce qui concerne ces augmentations en flèche des prix du pétrole, les sociétés productrices de votre association ne subissent-elles pas elles-mêmes les effets des augmentations et baisses soudaines des prix du brut sur les marchés internationaux?

M. Brian Maynard: Nous réagissons aux signaux de prix, comme tout le monde. Les brusques flambées de prix sont moins susceptibles de provoquer des changements de comportement à long terme que les grandes tendances. Aujourd'hui, le prix du brut est de 65 \$ le baril, mais ce prix a déjà été de 10 \$, soit inférieur au coût de production, et nous avons alors dû essayer des pertes. Quand on essuie des pertes, bien sûr, les actionnaires sont très prudents et frileux.

Après la première montée en flèche des prix, notre secteur n'a peut-être pas réagi assez rapidement par excès de prudence. Actuellement, les niveaux d'activité et les prix sont soutenus, mais notre secteur a réagi aux signaux de prix à long terme.

En ce moment, au Canada, notre capacité d'augmenter l'offre est limitée car nous avons du mal à trouver des travailleurs qualifiés, surtout des opérateurs et des employés de métier. Nous sommes aussi limités par la demande d'infrastructure et d'autres facteurs semblables. Voilà les enjeux qu'il faut examiner, à notre sens, pour que nous soyons mieux en mesure de saisir les occasions que nous offrirons ces prix calculés.

•(1200)

M. Werner Schmidt: Vous faites de l'extraction des sables bitumineux. Vous avez parlé d'électricité et de distribution de l'électricité. Tout cela nécessite des sommes énormes d'argent ainsi que des infrastructures qui ne peuvent être construites du jour au lendemain. Il faut des années pour mettre en marche une raffinerie, pour installer une mine dans des sables bitumineux et pour mettre en place un réseau de distribution électrique. La production d'électricité aussi requiert beaucoup de temps et d'efforts.

Ma question porte donc sur le cadre énergétique qu'il faudrait, car il me semble que votre industrie ne peut investir des milliards de dollars quand les prix fluctuent autant chaque jour, qu'il faut pour

cela des prix relativement stables. Quelle sorte de cadre ou d'orientation politique en matière d'énergie le gouvernement pourrait-il mettre en place pour vous offrir à vous et aux Canadiens une source d'énergie sûre, durable et abordable?

M. Brian Maynard: La réponse est dans votre question : il nous faut de la certitude au niveau des règles et de la réglementation, il faut permettre et faciliter l'accès à la ressource, combler la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée, supprimer les obstacles... De plus en plus, il faut aller dans des régions isolées pour trouver des sources traditionnelles d'énergie, et c'est de plus en plus coûteux et difficile. Ça représente un défi bien particulier. Nous devons faire face au syndrome du « pas dans ma cour ». Les gens ne veulent pas d'exploitation près de chez eux, dans leur quartier, mais de plus en plus, les sources sont là.

Il faudrait donc une politique permettant un accès raisonnable, efficient et en temps opportun à ces ressources. Il faut aussi accroître la compétitivité, car le Canada n'est pas le seul à payer 65 \$ pour un baril de brut et la demande provenant de la Chine et de l'Inde, notamment, incite les producteurs du monde entier à accroître la production en réaction à ce signal de prix. Les pays rivalisent donc les uns avec les autres pour la mise en valeur pétrolière. Ils rationalisent la réglementation, ils réduisent les taxes et les impôts et, avec de telles mesures, ils deviennent très compétitifs.

Bien des gouvernements n'agissent pas différemment des entreprises dans cette concurrence pour l'obtention d'investissements. Bien sûr, on investit là où on prévoit le meilleur rendement, en fonction du risque. La stabilité politique est importante. La prospectivité, la prospectivité géologique, est aussi très importante. La certitude et la stabilité des régimes réglementaires, politiques et des orientations seront importantes. L'accès facile à la ressource sera important. Il faudrait donc que les gouvernements adoptent des politiques traitant de tous ces enjeux.

M. Werner Schmidt: Ma dernière question, monsieur le président...

Le président: Très rapidement, Werner.

M. Werner Schmidt: Si la politique gouvernementale était telle que vous venez de la décrire, et si elle était efficace et efficiente, cela aiderait-il à réduire ou à éliminer les flambées de prix que nous connaissons à l'heure actuelle?

M. Brian Maynard: J'aimerais beaucoup pouvoir dire que si un système de réglementation permettait à mes membres de faire venir 500 000 ou un million de barils de plus par jour, cela réglerait le problème de prix que nous avons à l'heure actuelle, mais ce n'est pas le cas.

Nous devons reconnaître que le Canada produit environ 2 millions et demi de barils par jour. La production mondiale est d'environ 80 millions de barils par jour. Notre production représente 3 p. 100 de l'approvisionnement mondial. Je ne voudrais donc pas donner l'impression que si nous éliminions tous les obstacles importants et si nous pouvions embaucher autant de gens que nous le voulions, cela aurait un impact important sur les prix mondiaux. Non.

La situation est telle cependant à l'échelle mondiale que la demande étant aussi élevée, tout le monde doit augmenter l'approvisionnement pour faire baisser le prix.

Le président: Merci.

Merci, Werner.

Jerry, s'il vous plaît.

L'hon. Jerry Pickard: Merci beaucoup, monsieur le président.

Puisque les taxes ont été mentionnées à quelques reprises, j'aimerais préciser en quoi consistent les taxes fédérales.

Nous avons deux types de taxes fédérales. La TPS et une taxe d'accise. La taxe d'accise est de 0,10 \$ le litre et ce, depuis 10 ans. Il n'y a pas eu de changement. Donc, lorsque le prix était de 0,50 \$, la taxe d'accise était de 0,10 \$; à 1,30 \$, la taxe d'accise est de 0,10 \$. Cela n'a pas changé.

On a dit que la TPS avait augmenté. À ma connaissance, la TPS a sans doute augmenté d'environ 0,02 \$.

Nous avons deux programmes pour faire face à l'augmentation de la TPS. Il y a une remise que nous accordons aux Canadiens à faible revenu; nous garantissons que si la TPS augmente, les Canadiens à faible revenu obtiennent une remise de la TPS. Nous protégeons donc les Canadiens à faible revenu avec cette politique.

Par ailleurs, nous avons décidé que le niveau d'imposition de 2004 pour la TPS serait le maximum que le gouvernement fédéral prendrait sur la TPS. Tout montant excédant ce niveau est investi dans des fournitures médicales, dans des programmes qui aideront les soins de santé et d'hospitalisation au pays, et dans des programmes pour nous assurer que nous pourrions offrir des services adéquats.

En ce qui concerne la taxe d'accise de 0,10 \$ que j'ai mentionnée, nous nous sommes engagés auprès des municipalités à construire une infrastructure afin de s'assurer que les besoins en matière de transport en commun... qui réduiraient les coûts de carburant... tous ces types de programmes seront financés à même la taxe d'accise...

Le gouvernement fédéral a donc essentiellement réduit sa taxe d'accise de 50 p. 100 au cours d'une période de cinq ans. Nous n'aurons que 0,05 \$; le reste reviendra aux municipalités dans le cadre d'une nouvelle entente avec ces dernières. Les gens en profiteront. Je suis d'avis que le pays sera plus efficace également avec de tels programmes en place.

Cela dit, je pense que nous avons un problème de capacité. Et pour ce problème de capacité, je suppose que vous parlez des programmes que le gouvernement peut mettre en place, mais comment pouvons-nous aller de l'avant, comment pouvons-nous nous assurer que nous répondons aux besoins non seulement d'aujourd'hui mais aussi pour l'avenir avec notre capacité générale?

Je sais que les Canadiens sont très sceptiques lorsque les sociétés pétrolières font des profits beaucoup plus élevés que par le passé. Ces profits ont augmenté de façon spectaculaire au cours de la dernière année.

Il faudrait faire plus de raffinage au Canada. Cela est clair. Vous avez souligné que nous ne faisons que 3 p. 100 du raffinage mondial. Qu'est-ce que le gouvernement peut faire et qu'est-ce que l'industrie peut faire pour augmenter la capacité de raffinage au Canada afin qu'on ne se retrouve pas avec ce problème d'augmentation des prix chaque fois que des pressions sont exercées sur la capacité de raffinage?

•(1205)

M. Brian Maynard: Encore une fois, toute question sur ce que nous pouvons faire pour encourager la capacité de raffinage devrait plutôt être posée à mes collègues de l'ICPP.

Encore une fois, pour augmenter la capacité de production, du point de vue fiscal, la TPS est un intransigent pour mes membres. En fait, nous ne payons pas la TPS; la TPS et la taxe d'accise s'appliquent à la marge de vente en gros ou au détail. Évidemment, les taxes que mes membres paient sont des redevances aux gouvernements provinciaux qui sont propriétaires de la ressource, et nous payons l'impôt sur le revenu des sociétés. Ce sont les principales taxes que nous payons. C'est donc à cet égard que l'on pourrait encourager mes membres à accroître leur capacité ou leur investissement dans la production de pétrole brut et de gaz naturel. Les possibilités se limitent à ces taxes.

Soyons clairs cependant : elles ne sont pas sans conséquences. Pour notre industrie ici au Canada par rapport au reste du monde, les taxes sont relativement élevées ici au Canada.

L'hon. Jerry Pickard: Le Canada exporte une bonne quantité de sa production aux États-Unis et dans d'autres régions. Serait-il préférable, ou serait-il possible au sein de l'industrie, de dérouter une partie de nos exportations vers le service intérieur lorsque nous constatons que la demande ou les prix augmentent en flèche puisque nous exportons une bonne quantité de la capacité?

M. Brian Maynard: Comme vous le savez, notre prix d'exportation est exactement le même que le prix de vente au Canada. Cela équivaldrait par exemple à installer un petit kiosque au bord de la rue pour vendre du dentifrice. Si je dois vendre mon dentifrice d'un côté de la rue 1,20 \$ et que je pourrais le vendre de l'autre côté de la rue 1,80 \$, je sais où je vais aller vendre mon dentifrice et où je vais installer ma boutique. Je m'attends à ce que mes membres fonctionnent exactement de cette façon. Si le gouvernement disait que nous allons réserver 20 p. 100, 50 p. 100 ou 70 p. 100 de la production au marché canadien, comme vous l'avez souligné, le marché canadien représente un si petit pourcentage de notre production que nous irions ailleurs si nous pouvons obtenir 1,80 \$ pour le dentifrice.

•(1210)

Le président: Merci, Jerry, et merci, monsieur Maynard.

Nous allons vous remercier et vous excuser, et nous allons inviter la Canadian Independent Petroleum Marketers Association, l'Independent Petroleum Retailer Association of Canada et l'Association québécoise des indépendants du pétrole à venir s'installer autour de la table.

Les premiers intervenants seront Michael Chong, Paul Crête, Denis Coderre et Brian Masse.

Je crois que nous procéderons tout simplement selon l'ordre du jour, et chacun aura sa juste part de temps. Je demanderais cependant à chacun des témoins de s'en tenir le plus possible aux cinq minutes, comme la greffière l'a demandé en notre nom.

Je crois que nous avons Jane Savage, qui prendra la parole au nom de l'Independent Petroleum Producers; M. Esmail, pour l'Independent Petroleum Retailer Association; et Sonia Marcotte, pour l'Association québécoise des indépendants du pétrole.

Madame Savage, nous allons vous demander de commencer.

Mme Jane Savage (présidente et chef de la direction, Canadian Independent Petroleum Marketers Association): Merci beaucoup.

Je vous remercie de cette occasion qui m'est donnée de témoigner à cette audience sur les prix de l'essence. Mon nom est Jane Savage, et je travaille depuis 25 ans dans l'industrie pétrolière en aval, dans les secteurs du raffinage et de la distribution des produits du pétrole. À l'heure actuelle, je suis présidente et chef de la direction de la Canadian Independent Petroleum Marketers Association.

Nous applaudissons les efforts que fait votre comité pour déterminer le fonctionnement des marchés du carburant et de l'essence au Canada et son impact ultime sur les consommateurs. À la CIPMA, nous espérons pouvoir contribuer positivement à cet objectif.

La CIPMA représente les distributeurs indépendants de carburant. Ce sont des propriétaires d'entreprises indépendantes qui achètent du carburant principalement des raffineurs canadiens à des prix de gros et distribuent ensuite leurs produits et leurs services aux Canadiens. Les indépendants sont généralement des petites et moyennes entreprises qui appartiennent à des familles depuis plusieurs générations. Ils ont bâti leur réputation en étant des entreprises locales solides qui réinvestissent leurs profits dans l'économie locale et dans les oeuvres de bienfaisance locales. Parmi les marques que vous pourriez reconnaître, il y a notamment Mr. Gas, MacEwen, Canadian Tire, Pioneer, Wilson Fuels, Can-Op, McDougall Fuels, etc.

Les distributeurs indépendants de carburant accroissent la concurrence. On a beaucoup parlé ici ce matin de la concurrence, et j'aimerais en parler encore davantage. Nous accroissons la concurrence sur le marché de la vente au détail de l'essence qui autrement ne seraient qu'à une dimension. Par le passé, grâce à des opérations efficaces et à des produits novateurs, les indépendants ont modéré le prix que les Canadiens paient à la pompe. Cependant, les indépendants sont de plus en plus à risque parce que leur marge au détail diminue tandis que la marge des grands raffineurs augmente de plus en plus. La concurrence est menacée.

À notre avis, la concurrence est essentielle si l'on veut maintenir les prix de l'essence et du mazout de chauffage le plus bas possible pour les consommateurs canadiens, si nous partons du principe que nous maintenons un marché ouvert avec le reste du monde. Pour accroître la concurrence, notre climat d'affaires doit encourager, non pas décourager, la participation des petites et moyennes entreprises. Cela est essentiel dans cette industrie, dans l'industrie de l'essence et du carburant.

Au Canada, les marchés de la vente en gros d'essence de raffinerie ont malheureusement très peu de concurrence — veuillez noter que j'ai dit « en gros ». Dominés par une poignée de raffineurs, les prix sur le marché de la vente en gros fluctuent au même rythme, et il y a très peu de concurrence entre ces raffineurs au niveau du prix. Étant donné que les prix de vente en gros soutiennent les prix de vente au détail, ce sont les consommateurs qui paient. Donc, contrairement aux marchés de la vente au détail, où la concurrence dans les prix existe en grande partie grâce aux indépendants, il est dans l'intérêt public, à notre avis, d'examiner les prix des marchés de gros.

On a pu constater le pouvoir qu'exercent les entreprises de raffinage sur le marché lors de l'augmentation des prix à la suite de l'ouragan Katrina. Même si l'une de ces entreprises de raffinage — ou, en fait, toutes ces entreprises — avait pu modérer ses augmentations de prix afin de refléter, comme elles l'ont annoncé, le fait qu'elles devaient exporter ce produit vers les États-Unis au cours de cette augmentation de prix, seulement une entreprise de raffinage l'a fait et ce, seulement sur un marché. Il s'agit de Suncor à Toronto, et cela a été très court — soit environ un jour et demi.

Malheureusement, je n'ai pas fait traduire mon mémoire, et je m'en excuse, mais j'ai des chiffres ici qui montrent l'impact de l'ouragan Katrina sur le marché de Toronto. On peut voir que les prix du gros occasionnels à Toronto ont augmenté extrêmement rapidement par rapport aux marchés de référence américains, et que les prix au détail se situaient juste au-dessus des marchés de gros tout au cours de cette période. En fait, en quatre jours, à Toronto, il y a eu une augmentation de 0,30 \$ le litre sur le marché de gros de l'essence. Nous n'avons constaté aucune modération ni concurrence au niveau des prix même si, à notre avis, cela était possible.

Il importe de noter que lorsque les prix de gros augmentent aussi fortement — et même avant cette flambée — les indépendants sont impuissants pour ce qui est de modérer les prix pour les consommateurs. On peut voir que les prix à la consommation étaient à peine supérieurs aux prix de gros, ne laissant presque aucune marge aux détaillants, pendant que les raffineurs et leurs distributeurs empochaient d'énormes profits.

Du 30 août au 6 septembre 2005, d'après les chiffres de Michael Ervin — c'est un consultant qui travaille à Calgary — au total, le prix à la pompe à Toronto a augmenté de 0,263 \$ le litre. Le brut représentait 0,024 \$ le litre, la marge du détaillant 0,005 \$, les taxes 0,017 \$ et la marge des raffineurs, 0,218 \$.

● (1215)

En fait, jusqu'à présent, si on fait exception de la courte période à la suite de l'ouragan Katrina et qu'on regarde la situation pour 2005 dans son ensemble, nous constatons à peu près la même chose. Un autre tableau montre que la marge des entreprises de raffinage a augmenté d'environ 0,05 \$ le litre au début de l'année et se situe maintenant, à la suite de Katrina, juste au-dessus de 0,15 \$ le litre. Au cours de cette même période, la marge des détaillants a chuté.

Nous implorons donc votre comité et tous les parlementaires de mettre l'accent sur les marges de raffinage et les prix de gros des raffineries qui font augmenter ces marges et de ne pas se laisser indûment distraire par l'impact relativement mineur des taxes. Plus spécifiquement, nous demandons une enquête complète sur les pratiques d'établissement du prix de gros des entreprises de raffinage. Nous demandons que soient examinées les conditions qui ont créé ce niveau de contrôle, notamment l'absence de pipelines de transporteurs communs ou de terminaux permettant aux entreprises de raffinage de partager leurs produits, les terminaux et en fait les données sur les ventes, afin de créer un environnement pour maximiser la concurrence.

La dernière chose que je voudrais dire est la suivante. Par ailleurs, pour répéter ce qui a été dit à la séance du 6 avril de votre comité, bien qu'il constitue une bonne première étape, le projet de loi C-19 ne va pas assez loin pour créer un environnement d'affaires au Canada qui encourage la concurrence. L'industrie de l'essence en est un bon exemple. Nous disons que les lois sur la concurrence au Canada devraient être au moins équivalentes à celles des États-Unis, et créer un environnement qui permette aux petites et moyennes entreprises de faire concurrence aux plus grandes entreprises dont la bourse est bien garnie, ce qui permettrait une concurrence au niveau des prix qui serait avantageuse pour tous les Canadiens.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, madame Savage.

M. Esmail, de l'Independent Petroleum Retailer Association of Canada.

M. Tajdin Esmail (président, Independent Petroleum Retailer Association of Canada):

Merci beaucoup.

Tout d'abord, j'aimerais vous remercier de me donner l'occasion de venir vous rencontrer. Je m'appelle Tajdin Esmail, et je suis le président et membre fondateur de l'IPRA.

L'IPRA a été fondée en mars 2004. Son principal objectif a toujours été de représenter les intérêts des petits détaillants indépendants d'essence en Ontario et de leur donner une tribune pour combattre les pratiques d'établissement de prix anticoncurrentielles des grandes entreprises. En fait, la plupart des détaillants indépendants d'essence et le public en général estiment qu'il y a collusion et fixation des prix dans l'industrie pétrolière. Le fait que toutes les grandes entreprises affichent des prix identiques dans des régions spécifiques appuie l'idée de l'existence d'une telle collusion. D'un autre côté, les prix de vente au détail identiques affichés par toutes les grandes entreprises sont peut-être le résultat de l'application d'une formule mathématique identique plutôt que de collusion. Permettez-moi de vous donner des explications — je vais vous parler de la région du Grand Toronto en général.

Dans la région du Grand Toronto, par exemple, à l'heure actuelle, chaque jour vers minuit, le prix de vente au détail à la pompe est établi exactement 0,065 \$ au-dessus du prix de gros affiché pour ce jour-là. Par exemple, avant la TPS, le 20 septembre 2005, le prix était de 0,911 \$ le litre. Si on ajoute à cela la marge actuelle de 0,065 \$ et la TPS, le prix serait de 1,044 \$ le litre. C'est exactement le prix qui était affiché par toutes les grandes pétrolières le 20 septembre 2005. En appliquant cette formule tous les jours, il est possible de prédire avec une précision de 100 p. 100 ce que sera le prix de détail le jour suivant, pourvu que cette marge ne change pas.

J'aimerais cependant souligner que cette marge de 0,065 \$ le litre n'est pas la norme. Auparavant, au cours des derniers mois, la marge était de 0,035 \$ le litre. Donc, à la suite de l'ouragan Katrina, les grandes pétrolières ont introduit — juste au niveau du détail — une nouvelle prime de 0,03 \$ le litre.

Il faudrait également souligner qu'auparavant, lorsque la marge se situait à 0,035 \$ le litre, les grandes pétrolières abaissaient leurs prix chaque jour, au point où le prix de vente au détail était considérablement moins élevé que le prix de gros que les indépendants devaient payer. Par conséquent, bon nombre d'indépendants ne pouvaient survivre.

J'ai commencé à compiler une liste des faillites pour le Bureau de la concurrence. À l'heure actuelle, après avoir consulté seulement quelques ressources, j'ai trouvé 43 indépendants qui ont fait faillite. Le nombre réel de faillites est cependant beaucoup plus élevé.

Pourquoi le prix de l'essence est-il aussi élevé? Le principal problème est le suivant. La demande mondiale de pétrole augmente à un rythme sans précédent. Un nombre très limité de sociétés pétrolières verticalement intégrées exerce un contrôle total sur tous les aspects de l'industrie pétrolière, de la production du pétrole brut au raffinage, à la distribution, à la vente de gros et même à la vente au détail du produit raffiné aux consommateurs finals.

Les raffineries exercent également un contrôle total sur les prix de gros et de détail. Au niveau de la vente de gros, il n'y a absolument aucune concurrence, puisque toutes les raffineries affichent des prix de gros identiques. Au niveau de la vente au détail, les prix sont également établis à des niveaux identiques chaque jour.

Il n'y a pas d'autres sources d'approvisionnement, de sorte que les indépendants n'ont pas d'autre choix que d'acheter leurs produits des raffineries existantes et de fonctionner avec les marges qui leur sont dictées par ces dernières.

En l'absence de toute concurrence, ces raffineries sont en mesure de manipuler et de diviser leurs marges entre les opérations de raffinage et de vente au détail afin de s'assurer qu'elles font d'énormes profits avec leurs opérations de raffinage, tout en imposant des obstacles importants à l'entrée en réduisant les marges pour les ventes au détail.

Et enfin, il y a un manque de capacité de raffinage qui cause des hausses soudaines dans le prix des produits raffinés, chaque fois qu'il y a un problème dans le système. Entre-temps, toute pénurie secondaire de pétrole, qu'elle soit causée par l'ouragan Rita ou tout autre ouragan, l'incertitude politique ou une attaque terroriste, montre bien les conséquences désagréables de cette dépendance par rapport au pétrole.

Nous nous retrouvons donc maintenant face à un problème croissant qui touche l'économie mondiale au point où il est urgent de s'attaquer aux problèmes que j'ai soulignés. Construire de nouvelles raffineries ne constitue qu'une solution. Le prix du pétrole se situe à presque 70 \$ le baril et les sociétés pétrolières atteignant des profits records, cela pourrait inciter peut-être à construire davantage de raffineries. Il faudrait cependant plusieurs années pour construire de nouvelles raffineries. Par ailleurs, la construction de nouvelles raffineries ne pourra à elle seule garantir des prix moins élevés, à moins qu'elle soit assortie d'autres initiatives pour dissuader des pratiques anticoncurrentielles au niveau de l'établissement des prix.

● (1220)

Tout d'abord, il faut faire quelque chose pour que les raffineries ne puissent manipuler les marges. Une option serait d'adopter des lois qui interdiraient aux sociétés pétrolières et aux raffineries d'exploiter des postes de vente au détail tout en leur permettant d'en être propriétaires pourvu qu'ils soient confiés à contrat à des concessionnaires indépendants. Une autre option serait d'adopter des lois sur la cession des actifs exigeant que toutes les sociétés vendent leurs exploitations de vente au détail de façon à ce que ces exploitations de vente au détail soient indépendantes et reçoivent un traitement égal. Je crois que certains États chez nos voisins du sud ont adopté ces lois.

Je soumets qu'en adoptant de telles lois et en augmentant la capacité de raffinage, cela empêcherait les entreprises de raffinerie de réduire sélectivement les marges régionales. Cela encouragerait ainsi l'efficacité et une saine concurrence qui profiteraient à tous les Canadiens en créant et en maintenant un environnement d'affaires qui mènerait inévitablement à des prix plus bas à la pompe.

Merci.

● (1225)

Le président: Merci, monsieur Esmail.

Sonia Marcotte, Association québécoise des indépendants du pétrole.

[Français]

Mme Sonia Marcotte (présidente-directrice générale, Association québécoise des indépendants du pétrole): Monsieur le président, madame et messieurs les membres du comité, permettez-moi d'abord de présenter les personnes qui m'accompagnent: M. Luc Harnois, vice-président du Conseil, président du comité des affaires économiques de l'AQUIP et vice-président du Groupe Harnois; M. Gary Garcin, membre du comité des affaires économiques de l'AQUIP et président-directeur général du Groupe Pétrolier Norcan; M. René Blouin, conseiller principal de l'AQUIP. Je suis Sonia Marcotte, présidente-directrice générale de l'AQUIP.

Nous tenons à remercier les membres du comité qui nous ont invités à venir présenter notre position sur ces importantes questions. Nous voulons aujourd'hui aborder principalement la question des hausses du prix des carburants tant décriées par les consommateurs. Ces questions légitimes réclament une explication factuelle permettant d'expliquer précisément ce qui provoque les hausses du prix de l'essence. Un regard rétrospectif permet de comprendre pourquoi nous en sommes rendus à payer plus de 1 \$ par litre d'essence. Ces hausses originent de l'effet conjugué des excès du marché du pétrole brut et de celui du raffinage.

Depuis le passage de Katrina, la valeur du pétrole brut n'a pas fluctué de façon significative. Ce sont les marges exigées par les raffineurs qui ont bondi et provoqué les augmentations du prix de l'essence qui accablent les consommateurs.

Ainsi, alors que les marges de raffinage se situaient récemment autour de 10 ¢ par litre, ce qui est déjà excessif, voilà qu'elles se sont hissées autour de 40 ¢ par litre et constituent un abus inqualifiable.

C'est dire combien les consommateurs sont maintenant captifs et victimes de cette stratégie de concentration des activités de raffinage mises en oeuvre au début des années 1980.

M. Gary Garcin (membre du comité des affaires économiques et président-directeur général du Groupe Pétrolier Norcan, Association québécoise des indépendants du pétrole): Il est bon que vous sachiez que les 18 derniers mois ont été marqués par les ruptures d'approvisionnement qui ont touché des distributeurs indépendants et même des camionneurs qui ont eu de la difficulté à alimenter correctement leur flotte de camions. Ces signes avant-coureurs nous indiquent que le problème de l'approvisionnement est réel et qu'il devrait même s'accroître au cours des prochaines années. Il est de plus exacerbé par la fermeture de la raffinerie de Petro-Canada à Oakville qui prive l'Ontario de plus de 100 000 barils par jour de produits pétroliers.

L'importateur indépendant que je représente doit naviguer dans une mer commerciale sournoise qui risque d'entraîner son naufrage si rien ne change.

Connaître les prix d'achat des cargos de produits finis importés constitue un jeu d'enfant que les raffineurs locaux transforment en jeu dangereux. Dans ces circonstances, et compte tenu des marges de raffinage insolentes qu'ils encaissent, les raffineurs peuvent facilement déstabiliser l'importateur indépendant, et c'est précisément ce qu'ils font lorsqu'ils situent des prix de gros sous les prix d'importation.

Nul ne conteste le rôle essentiel que joue l'importateur indépendant qui constitue le seul véritable concurrent des raffineurs locaux. Il faut absolument éviter que les manoeuvres déloyales des raffineurs ne viennent à bout du seul importateur indépendant qu'il reste au Québec. Norcan joue donc un rôle irremplaçable; il faut que l'État intervienne.

M. Luc Harnois (vice-président du Conseil, président du comité des affaires économiques de l'AQUIP et vice-président du Groupe Harnois, Association québécoise des indépendants du pétrole): Le Congrès américain étudie actuellement un projet de loi qui favorise l'augmentation de la production afin de faire face plus efficacement à l'augmentation de la demande d'ici 2026.

Comme on peut le constater, en plus de constituer un investissement rentable, la perspective de l'installation de nouvelles raffineries au Québec, comme ailleurs au Canada, fournirait des garanties d'approvisionnement continu aux consommateurs québécois autant qu'aux pétrolières indépendantes et maintiendrait une pression à la baisse sur les prix.

Or, le Canada peut contribuer à limiter un mouvement qui permet de créer de nouvelles raffineries et, le cas échéant, à augmenter le nombre d'entreprises engagées dans le raffinage.

Au cours des dernières semaines, des propositions intéressantes ont été formulées afin de trouver un début de solution à ce problème de rareté artificielle qui fait bondir les prix. En outre, l'idée de percevoir une taxe spéciale sur les profits excessifs des raffineurs nous paraît intéressante. Cependant, si cela ne sert qu'à augmenter les revenus du gouvernement, il nous semble que collectivement, nous ne sommes pas beaucoup plus avancés. Cette idée mérite donc d'être enrichie en ciblant des objectifs constructifs et porteurs d'avenir.

• (1230)

M. René Blouin (conseiller principal, Association québécoise des indépendants du pétrole): Nous proposons donc que les revenus de cette taxe spéciale soient versés dans un fonds. Nous suggérons qu'une partie des fruits du fonds constitué soit remise aux entreprises qui décident de s'engager dans des projets de construction de raffineries. Une autre partie pourrait être remise aux consommateurs moins fortunés.

Comme on peut le constater, en plus de constituer un investissement rentable, la perspective de l'installation de nouvelles raffineries fournirait des garanties d'approvisionnement continu aux consommateurs autant qu'aux pétrolières indépendantes et maintiendrait une pression à la baisse sur les prix. Il s'agit, à n'en pas douter, de considérations qui répondent aux préoccupations de sécurité énergétique auxquelles doivent s'intéresser les élus.

Merci.

[Traduction]

Le président: Excellent. Merci beaucoup. Merci beaucoup à vous tous.

Pour les questions, nous avons Michael, Paul, Denis, Brian.

Michael Chong, s'il vous plaît.

M. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Merci, monsieur le président.

Je pense que cette séance sera une perte phénoménale de temps si le gouvernement ne donne pas suite à notre recommandation de réduire les taxes sur le carburant. Certains témoins ici ont dit que nous ne devrions pas mettre l'accent sur les taxes sur le carburant — et cela me laisse très perplexe — et que nous devrions plutôt mettre l'accent sur le soi-disant comportement anticoncurrentiel que l'on constate sur le marché de l'essence et du carburant. Cela me laisse également perplexe. Lorsque les gens brouillent les questions et font des insinuations au sujet de la situation, je pense que cela est tout simplement irresponsable.

Je pense que toute cette séance, en grande partie, est un véritable écran de fumée pour le gouvernement. Le fait est que les prix de l'énergie augmentent et qu'on ne fait rien à ce sujet. J'écoutais plus tôt certains députés ministériels qui embrouillaient la question en alléguant qu'il y avait des comportements anticoncurrentiels, en laissant entendre que l'industrie avait de tels comportements anticoncurrentiels et que c'était pour cette question que les prix de l'énergie augmentaient. Le fait est que le prix du pétrole se situe maintenant à 70 \$ le baril. C'est pour cette raison que les prix de l'énergie augmentent.

Il y a beaucoup de gens qui ont allégué qu'il y avait un comportement anticoncurrentiel au-delà de tout cela. Eh bien, je suis également perplexe. Toutes les études que j'ai vues au cours des dernières années, et je pense qu'il y en a eu une vingtaine, ne révèlent absolument aucun comportement anticoncurrentiel sur le marché de l'essence. Je me demande donc pourquoi les gens allèguent qu'il y a un tel comportement, alors qu'en fait les preuves empiriques indiquent le contraire.

J'arrive à ma question dans une minute. Tout cela me porte à croire, monsieur le président, que nous avons ici tout simplement un écran de fumée pour l'inaction du gouvernement. Il y a réellement un problème ici avec l'augmentation des prix de l'énergie, et c'est que cela nuit au secteur de la fabrication, particulièrement l'Ontario. Le fait est que nous sommes en train de perdre des emplois dans le secteur de la fabrication en Ontario, en partie à cause de la valeur du dollar qui augmente, ce qui est attribuable en partie à nos exportations massives d'énergie et à notre secteur de l'énergie qui est en pleine prospérité. D'un autre côté, les coûts de l'énergie qui augmentent nuisent à ce secteur, que ce soit les coûts de l'électricité ou du carburant. L'inaction que l'on constate ici, le fait que l'on embrouille la situation, met en danger ces emplois dans ce centre industriel.

Donc, avant d'en arriver à ma question, je conclurai en répétant ce qui suit : le problème ici, de toute évidence, est l'augmentation du coût du pétrole et le fait que le gouvernement peut faire quelque chose. Écoutez, les taxes représentent 40 p. 100 du coût à la pompe. Le gouvernement peut faire quelque chose en réduisant le fardeau fiscal et en s'assurant que l'économie ne soit pas en perte de vitesse.

La question que je voudrais poser aux témoins est la suivante : comment pouvez-vous affirmer que nous ne devrions pas mettre l'accent sur les taxes sur le carburant mais plutôt sur le comportement anticoncurrentiel alors que les taxes sur le carburant représentent 40 p. 100 du coût à la pompe? D'après ce que je peux voir, les marges des raffineurs et des détaillants représentent entre 12 et 15 p. 100 du coût. Il me semble que nous devrions plutôt viser à réduire le coût le plus important du prix de l'essence, autre que le coût du brut, et il s'agit là des taxes. Je ne comprends pas pourquoi nous gaspillerions notre énergie en tentant de réduire un comportement soi-disant anticoncurrentiel alors qu'en fait le problème le plus important, la principale chose que nous pouvons changer, est le coût du carburant. C'est ma première question.

• (1235)

Le président: Je pense que vous vouliez répondre, madame Savage. Allez-y.

Mme Jane Savage: Tout d'abord, je pense qu'il faut s'en tenir aux faits. Je ne suis pas sûre qu'on n'ait pas accusé ce groupe de témoins de ne pas présenter les faits.

En premier lieu, les enquêtes concernant un comportement anticoncurrentiel qui ont eu lieu jusqu'ici dans le secteur pétrolier

ne visent que les ventes au détail. Les ventes au détail sont très concurrentielles à cause de la présence des indépendants.

M. Michael Chong: Non, je comprends cela. Je voulais savoir quelles preuves vous avez. Vous alléguiez qu'il y a un comportement anticoncurrentiel du côté du marché de gros.

Mme Jane Savage: C'est exact.

M. Michael Chong: Quelles études empiriques faites par des économistes indiquent la présence de comportements anticoncurrentiels dans le marché de gros?

Mme Jane Savage: Tout ce qu'on demande c'est une enquête du marché de gros. Nous demandons...

M. Michael Chong: Oui, oui, mais on a allégué... J'ai peut-être mal compris les témoignages, mais je...

Des voix : [Note de la rédaction : Inaudible]

M. Michael Chong : J'ai entendu un témoin dire qu'il y avait des activités anticoncurrentielles dans le marché de gros. Ma question est simple : d'où proviennent ces renseignements? Quelles études le comité doit-il consulter pour se renseigner à ce sujet?

Le président: Nous allons poser cette question à nos témoins.

Madame Savage.

Mme Jane Savage: Nous disons dans notre exposé que le Bureau de la concurrence et les parlementaires devraient parrainer une enquête au sujet des prix de gros de l'essence au Canada.

Pour répondre de façon précise à la question, la preuve, c'est le comportement des marchés, comme je l'ai signalé, pendant le... L'ouragan Katrina a simplement exagéré le comportement des marchés. Le Bureau de la concurrence a fait beaucoup d'études — au moins six, je crois — sur les marchés de détail. Nous ne demandons pas que ces études soient refaites. Nous proposons qu'une nouvelle étude soit faite du marché de gros, qui sous-tend les marchés de détail.

La différence de prix entre les marchés de gros et de détail est très minime. Tout se fait en aval du niveau de gros. Et comme il n'y a qu'une poignée de raffineurs de pétrole, je pense qu'il incombe aux personnes responsables de protéger les Canadiens et de faire faire cette enquête.

[Français]

Mme Sonia Marcotte: Concernant ce qui s'est passé dans le secteur du raffinage, je crois qu'il faut voir quelles sont les causes de l'augmentation du prix de l'essence. Prenons comme exemple les États-Unis. Ce marché influence directement les prix ici, au Canada. Depuis 20 ans, il y a aux États-Unis une rationalisation des raffineries, donc des joueurs dans l'industrie.

Par exemple, en 1981, 189 compagnies exploitaient 324 raffineries. Vingt ans plus tard, soit en 2001, il ne restait plus que 65 compagnies, qui exploitaient 155 raffineries. De ces 65 compagnies, les 15 plus importantes contrôlent près de 80 p. 100 de la capacité de production, soit 79,3 p. 100. On a constaté que les fusions, les acquisitions et les fermetures de raffineries avaient donné lieu à une situation de concentration qui, pour sa part, a créé une rareté artificielle. Aujourd'hui, nous sommes victimes de cette rareté artificielle. C'est à ce phénomène qu'il faut s'attaquer. Ce ne sont pas les taxes qui ont fait augmenter le prix de l'essence, mais bien la situation créée dans le secteur du raffinage.

Pour notre part, nous proposons qu'un fonds soit créé par le biais d'une taxe. Celle-ci pourrait être imposée sur les profits excessifs des raffineurs. Une partie de ce fonds pourrait être remise aux entreprises ou aux raffineurs qui décideraient de construire de nouvelles raffineries. Ainsi, on pourrait améliorer le parc de raffineries. Il s'agit là d'un processus à long terme, mais il faut l'appliquer pour déconcentrer le marché du raffinage.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Marcotte.

Merci, Michael.

Paul, vous avez la parole.

M. Tajdin Esmail: Pourrais-je dire quelque chose, monsieur le président?

Le président: Très brièvement.

M. Tajdin Esmail: Je voulais simplement dire à titre de détaillant indépendant qu'il n'est pas normal que les grandes sociétés pétrolières engrangent des profits si énormes — les profits provenant surtout de la vente en gros et non pas de la marge de détail.

Le président: Michael, allez-y.

M. Michael Chong: Je remercie les témoins d'avoir répondu à la question. Je voudrais simplement dire aux fins du compte rendu que les témoins nous ont dit aujourd'hui qu'il n'y a en fait aucune preuve tangible de pratiques anticoncurrentielles sur le marché de gros, mais que ces pratiques ont peut-être cours et que le comité devrait enquêter, mais qu'il n'en reste pas moins que les taxes représentent une part considérable du prix de l'essence et que, à cet égard, nous pouvons agir dès aujourd'hui.

• (1240)

Le président: C'est une remarque pertinente.

D'accord, Paul.

Merci.

[Français]

M. Paul Crête: Merci, monsieur le président.

Je veux rassurer les témoins: aucun député ne pense que le travail en comité équivaut à un écran de fumée. On pense que ce travail peut servir à quelque chose, et c'est pourquoi on le fait. La motion que nous avons présentée afin que le comité siège a récolté un appui unanime. On voulait entendre des propositions, et chacun de vous en a fait ce matin: on parle d'enquête sur la fixation des prix, de séparer les pétrolières des détaillants, de la Loi sur la concurrence. Les États-Unis viennent de s'attaquer à cette question. On apprend ce matin qu'ils ont tout juste lancé une enquête sur les marchés américains.

La proposition d'appliquer une taxe me paraît particulièrement intéressante, et j'aimerais que vous nous donniez un peu plus de détails à ce sujet. Finalement, cela répond à la question que j'ai posée à des représentants de l'industrie pétrolière, en l'occurrence de grandes pétrolières. Je leur ai demandé quel genre de solution ils avaient. Ils ont parlé de faire fonctionner le marché correctement. Votre taxe pourrait être un avantage pour les pétrolières. Si je comprends bien, la situation est comparable à celle des producteurs de bois qui font de l'aménagement forestier: s'ils font les travaux, ils n'ont pas à payer la taxe.

En ce sens, pourrait-on faire en sorte que dans cinq ou dix ans, on ait quelques raffineries additionnelles au Canada et que cela soit une partie de la solution? D'autre part, y a-t-il quelque chose à faire pour ce qui est de la quantité de pétrole disponible en période de spéculation?

Mme Sonia Marcotte: Je pense qu'une taxe spéciale sur les profits excessifs qui pourrait être redistribuée par la suite aux raffineurs qui décideraient d'augmenter le parc de raffineries, donc d'avoir plus d'unités de raffinage et des raffineries supplémentaires, pourrait aider le marché. Évidemment, c'est un processus à long terme, mais on doit l'envisager.

M. Paul Crête: Cette taxe serait-elle associée aux profits en général de la compagnie? Ne pourrait-on pas l'associer uniquement aux profits sur les marges de raffinage, en s'assurant qu'il n'y ait pas un envahissement des Américains pour venir acheter le pétrole? Est-il possible d'envisager une telle chose, ou bien la voyez-vous plutôt pour l'ensemble des profits?

Mme Sonia Marcotte: On parle des marges excessives, mais je crois que le gouvernement serait bien avisé de mettre sur pied un comité d'experts indépendants chargé d'étudier cette question et de juger ce que seraient les profits excessifs d'une raffinerie.

M. Paul Crête: Par exemple, si un office de surveillance des produits pétroliers était créé, comme on l'a demandé, cela pourrait être son premier mandat.

Est-ce qu'un profit raisonnable serait de 6 ¢, 7 ¢, 10 ¢, avant d'imposer la taxe? La marge raisonnable est peut-être de 7 ¢, mais est-ce qu'on pourrait la l'établir autour de 10 ¢, avant que cela commence à prendre effet, pour s'assurer que c'est vraiment un profit excessif?

Mme Sonia Marcotte: On dit qu'un raffineur fait de bonnes affaires lorsqu'il demande entre 4 ¢ et 6 ¢ de marge pour transformer son pétrole brut en essence. C'est ce qui est raisonnable. Cependant, on pourrait avoir un profit excessif à partir de 10 ¢; cela pourrait être considéré.

M. Paul Crête: J'aimerais que la personne qui représente le Groupe Pétrolier Norcan nous explicite sa question, car le fait que votre existence pourrait être remise en question si rien ne se passe me préoccupe beaucoup. Parlez-nous un peu de votre entreprise et dites-nous quelles seront les conséquences de la situation actuelle si elle perdure.

M. Gary Garcin: Norcan est une compagnie privée qui compte quatre actionnaires à parts égales. Il y a Suncor Energy, qui est un actionnaire tranquille chez nous; les trois autres actionnaires sont des indépendants qui ont des réseaux de stations-service et d'huile à chauffage. Il y a MacEwen Petroleum Inc., de l'est de l'Ontario, Pétro-T, un indépendant de Drummondville mais qui couvre le Québec, ainsi que la Coop fédérée, qui vend sous la bannière de Sonic. Nous vendons également à la plupart des autres indépendants comme Pétroles Crevier, les Loucar ou au Groupe Harnois parfois, etc.

Nous sommes presque exclusivement des importateurs, parce que nous ne sommes pas en mesure, à l'heure actuelle, d'acheter les produits des raffineurs locaux. Étant donné que PetroCan a fermé en Ontario, le besoin de produits du Québec est plus grand et il y a aussi des importations par l'entremise d'un autre raffineur au Québec.

Quand nous importons, nous sommes toujours un risque pour les raffineurs locaux parce que souvent nous n'avons pas une marge de profit raisonnable, même pour couvrir nos dépenses. Nos coûts d'opération sont de 0.5 ¢ le litre, et tous les raffineurs le savent. Parfois, lorsque nous sommes leurs clients, nous devons leur donner nos états financiers et nous sommes mis à nu devant eux.

Par contre, en moyenne, il est rare que nous ayons une marge de 30 à 40 points le litre après les dépenses d'opération. Autrement dit, si pendant un an nous avons 0,5 ¢ le litre après toutes les dépenses et avant les taxes, comparativement aux marges de raffinage énormes, nous sommes très heureux. Nous sommes une compagnie privée, et notre rôle est d'approvisionner les indépendants.

• (1245)

M. Paul Crête: J'ai une dernière question à poser.

Madame Savage, vous demandez une enquête sur la fixation des prix de gros au Canada. Vous savez qu'en vertu de l'actuelle Loi sur la concurrence, ce n'est pas le mandat du commissaire de la concurrence. Qui pourrait avoir la responsabilité de mener cette enquête, selon vous?

Je pense que ce peut être une idée pertinente, mais quand on demandera au gouvernement d'agir, il faudra savoir qui pourra mener l'enquête. J'ai vécu cette expérience à répétition où on nous dit, au Bureau de la concurrence, que c'est le ministre qui s'en occupe, et lorsqu'on demande au ministre, il nous dit que c'est le Bureau de la concurrence qui s'en occupe.

Comment voyez-vous cela? Souhaitez-vous que ce soit le gouvernement qui donne ce mandat à quelqu'un?

[Traduction]

Mme Jane Savage: D'abord, je suis étonnée d'apprendre que le Bureau de la concurrence estime que ce n'est pas à lui de s'occuper de cela. Cela m'étonne. Il est clairement énoncé dans l'objet de la *Loi sur la concurrence* que celle-ci vise à garantir aux petites et moyennes entreprises la possibilité de participer équitablement à l'économie canadienne en offrant aux consommateurs des prix concurrentiels et un choix de produits.

[Français]

M. Paul Crête: Il faut faire la preuve qu'il y a collusion, ou presque. Il faut déposer une preuve, qui serait équivalente à une preuve légale. On verra bien si vous avez une telle preuve entre les mains. Cependant, c'est difficile parce qu'on nous dit qu'il n'y a pas de collusion et qu'il n'y a pas de preuve suffisante pour déclencher une enquête.

[Traduction]

Le président: Merci, Paul.

Une dernière intervention avant de céder la parole à Denis et, ensuite, à Brian.

Mme Jane Savage: C'est là que le bât blesse. Le Bureau de la concurrence nous dit régulièrement, quand nous lui signalons des comportements anticoncurrentiels, que nous devons lui fournir des preuves. Nous lui donnons les preuves que nous avons. Nous n'avons pas le mandat de recueillir de telles preuves et de veiller à l'application de la loi qui a été confiée au Bureau. Le Bureau est une grande organisation qui comprend un service qui veille au respect de la loi ainsi qu'un service analysant les politiques; pourtant, il n'agit dans ni l'un ni l'autre domaine. La loi n'est pas respectée et nous n'avons vu aucun changement de politique efficace. Nous ne comprenons pas plus que vous comment il se fait que...

Je n'ai donc pas de réponse à vous donner. Comment susciter cette enquête? Je vous laisse le soin à vous, les parlementaires, de répondre à cette question.

Le président: Merci.

Denis, vous avez la parole.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je prends la parole pour la première fois, après avoir écouté les producteurs et les associations de toutes sortes, dont les représentants des indépendants. Il y a ici aujourd'hui suffisamment de lobby pour faire un party.

Pour ma part, je peux vous dire que présentement, tous ceux qui m'appellent ont l'impression de se faire voler et le sentiment que tout le monde va y passer. C'est la faute du gouvernement?

Mon ami semble confus, mais vous l'excuserez puisque sa stratégie a été démolie. Il ne se possède plus: ce n'est plus la faute du gouvernement mais celle des raffineurs.

Est-ce à cause des agissements des indépendants entre eux? Est-ce à cause de la supposée collusion? Tout ce que je sais, c'est qu'il faut faire quelque chose. En réalité, on a toujours l'impression que lorsqu'on doit partir en vacances, à l'occasion d'une longue fin de semaine ou à un moment précis, comme par hasard, le prix de l'essence augmente de 10 ¢ ou de 15 ¢. Tout le monde se donne le mot. C'est toujours la même chose. L'objectif de ce comité est de comprendre la situation. Pour ma part, je ne suis pas confus: je veux comprendre ce qui se passe exactement. Quelles sont les causes de l'augmentation? Les producteurs disent que ce n'est pas leur faute et qu'on devrait s'adresser aux raffineurs. Les raffineurs, de leur côté, disent qu'ils suivent les Américains.

Puis, Katrina est arrivé. Pour ce qui est des barils de brut, les chiffres nous indiquent que comparativement aux autres années, les stocks sont largement suffisants. Enfin, on se demande si tout ça n'est pas que de la spéculation à grande échelle. Une chatte en perd ses petits.

Pour ma part, j'essaie de voir de façon objective comment le chauffeur de taxi, qui travaille 15 heures par jour, va pouvoir survivre. Je peux comprendre que le profit n'est pas mauvais en soi, dans la mesure où il n'est pas excessif. Je peux aussi constater que dans l'industrie forestière, les camionneurs ont besoin d'essence pour pouvoir continuer à travailler, mais qu'à cause de ces prix honteux, certains d'entre eux risquent de devoir s'arrêter. On parle d'industries menacées de fermeture, mais cela peut même s'appliquer à certaines régions. Notre rôle, comme députés et représentants du peuple, est de nous assurer qu'il y a une forme d'équité.

J'aimerais que vous développiez davantage cette question de taxe, de même que les mesures que le gouvernement pourrait prendre. Par exemple, s'il y avait une taxe sur l'essence, à chaque augmentation du prix de l'essence, un montant pourrait être versé dans les coffres. Au niveau gouvernemental, à chaque hausse supplémentaire excessive, on pourrait verser l'argent dans un fonds destiné aux industries les plus touchées. Est-ce que cela pourrait être une façon de redistribuer la richesse?

Ensuite, vous dites qu'une taxe devrait être imposée aux raffineurs, mais que ceux pouvant construire de nouvelles raffineries n'auraient pas à payer cette taxe, en ce sens qu'ils auraient payé leur dû à la société. Ultramar possède un très grand nombre de raffineries alors que d'autres compagnies n'en ont pas établi. Selon cette logique, on taperait sur les doigts de ces dernières ou de celles qui n'ont établi que quelques raffineries et on remercierait les autres pour l'ensemble de leur travail. Est-ce que je comprends bien?

Enfin, on parle de profits excessifs. On peut dire qu'il y a un profit excessif et que c'est la faute du gros méchant loup. Voilà qui passe bien aux nouvelles. Ça crée son effet. Or, j'essaie de comprendre ce qu'on veut dire par « profit excessif ». En définitive, vous dites qu'un comité d'experts va définir ce profit excessif, et que cela sera ensuite intégré à l'ensemble des politiques devant être mises en application. En langage vulgarisé, cela signifie à mon avis qu'on pourra comprendre pourquoi le consommateur paie autant et ce qu'on peut faire à cet égard. Le consommateur comprend qu'on doit consommer moins. Il comprend que les changements climatiques, qu'il s'agisse de Katrina ou de Rita...

Je sais également que nous sommes soumis à l'environnement. Comme citoyens du monde, il est temps que nous prenions nos responsabilités. Comment pouvez-vous nous aider à établir une équité et une justice de façon à ce qu'on n'ait pas l'impression de se faire avoir quelque part dans le processus?

• (1250)

M. René Blouin: D'abord, monsieur Coderre, en réponse à la première partie de votre intervention, je dois vous dire que nous ne voulons pas de taxe supplémentaire sur l'essence, au contraire. Votre collègue a bien fait comprendre qu'il y avait déjà suffisamment de taxes; nous sommes d'accord avec lui et nous n'allons pas plus loin. Ce n'est pas ce qui cause les augmentations.

Par ailleurs, lorsque vous parlez de la redistribution de ce fonds, vous donnez l'exemple d'Ultramar ou d'autres entreprises qui auraient plus ou moins de raffineries; ce n'est pas là l'objet de la redistribution. La redistribution s'appliquerait aux nouveaux projets, c'est-à-dire aux nouvelles raffineries. Le problème qu'on a aujourd'hui, comme Mme Marcotte l'expliquait tout à l'heure, est structurel. Ce n'est pas un problème qu'on peut régler dans l'immédiat. On peut le régler en redémarrant la production de façon plus importante. C'est la seule façon de faire en sorte que l'offre corresponde à la demande.

Comme vous l'avez vu, le Congrès américain s'intéresse à ces questions. Je crois qu'il est légitime que le Parlement canadien fasse de même. Vous savez, les raffineurs n'ont pas intérêt à ce que cela change, et si vous voulez vous en convaincre, jetez un coup d'oeil au prochain rapport trimestriel de chacune d'elles. Regardez la colonne du raffinage et vous comprendrez pourquoi il faut les inciter à changer de comportement. Pour ce faire, il n'y a rien de mieux que de parler argent. Si on fait une ponction significative sur leurs profits excessifs ou excédentaires et qu'on leur en redonne une partie significative, et si cela les décide à aller de l'avant et à régler le problème structurel, on aura servi toute la collectivité, et toute la population canadienne en profitera.

• (1255)

L'hon. Denis Coderre: Comment établissez-vous le profit excessif? Je suis d'accord qu'il faut combattre les profits excessifs. C'est là où nous en sommes. On ne veut pas empêcher les profits, et vous en faites aussi. Comment établit-on la portion excessive des profits? À partir de là, on peut faire bien des choses, mais comment fixer cela? Le problème est là aussi.

M. René Blouin: Comme Mme Sonia Marcotte le suggérait, je pense que s'il y a un comité d'experts qui se penche sur cette question, qui voit comment fonctionnent en général les entreprises qui sont rentables et qui fonctionnent bien, s'ils comparent les profits généreux de certaines autres entreprises dans d'autres secteurs avec ceux de l'industrie du raffinage, il y aura moyen de tirer une ligne, de se rendre compte que, généralement, des profits très généreux se situent à tel niveau par rapport à l'investissement et par rapport aux

coûts de production. On pourra donc établir s'il est normal que le prix de vente en gros d'un bien essentiel comme celui de l'essence se situe à trois, quatre, cinq ou dix fois le coût de production, comme c'est arrivé récemment. Je crois que ce n'est pas normal. Je pense qu'il faut vraiment faire cela sur des bases qui sont défendables et particulièrement rigoureuses. C'est pour cette raison que nous n'avons pas à lancer un chiffre en l'air ainsi, mais qu'il faut s'appuyer sur une étude objective et surtout indépendante.

Il faut faire attention lorsqu'on s'adresse à l'industrie pétrolière: il y a beaucoup d'experts ou de présumés experts qui reçoivent beaucoup de contrats de ces compagnies. Il faut donc s'assurer que les experts n'aient pas de lien avec ces compagnies.

Le président: Merci, Monsieur Blouin.

Brian Masse, *please*.

[Traduction]

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Ce qui est le plus frustrant pour les consommateurs, les entreprises et le grand public, c'est que dans ce dossier, nous ne semblons avoir aucun pouvoir ni même la moindre influence.

Nous avons entendu des témoignages intéressants plus tôt. On a posé une question à l'Association canadienne des producteurs pétroliers sur le système de double prix. Ça existe dans beaucoup de pays où le taux d'exportation d'énergie est supérieur au taux d'importation. L'ALENA nous interdit cette pratique, mais j'ai trouvé l'arrogance de leur réponse assez révélatrice. Le fait qu'ils aient tout simplement dit : « Tant pis pour vous, nous allons exporter notre gaz aux États-Unis, peu nous importe que l'industrie et les consommateurs en souffrent », est d'une arrogance scandaleuse; ils assujettissent tout le monde à leur pouvoir sans même songer aux coûts pour les consommateurs canadiens, aux pertes d'emploi au Canada et à l'intérêt du pays dans son ensemble.

Il est très décourageant pour moi d'être encore ici. En 2003, nous avons étudié ce dossier et nous y avons consacré beaucoup de temps. Nous avons recommandé la création d'une agence de surveillance du secteur pétrolier, afin de mettre fin, au moins en partie, à la confusion, afin qu'il y ait une certaine indépendance, afin qu'on puisse remettre en question le système en place.

J'aimerais d'abord savoir si votre organisation est pour une telle mesure. Deuxièmement, comment pourrions-nous selon vous assurer une plus grande reddition de comptes à l'égard des Canadiens?

Les habitants de ma circonscription me disent qu'ils ne s'opposent pas à payer le prix pour du mazout, de l'essence, une automobile ou des denrées alimentaires, à condition que ce prix soit un prix qu'ils estiment juste. Ils n'y voient pas d'objections. Mais ce qui se passe actuellement dans ma ville, où l'on nous impose des augmentations de prix injustifiées... L'essence stockée dans les réservoirs n'est pas au prix où elle a été raffinée, elle coûte maintenant de 20 p. 100 à 30 p. 100 de plus. On exploite les consommateurs.

Que pourrions-nous faire, selon vous, pour à tout le moins forcer les responsables à rendre des comptes?

Le président: Madame Savage, à vous la parole.

Mme Jane Savage: J'estime que la reddition de comptes est cruciale. Je trouve que les consommateurs canadiens ont été franchement placides sur ce sujet, mais peut-être n'êtes-vous pas d'accord. Les sociétés pétrolières n'ont aucun compte à rendre pour les profits gigantesques qu'elles ont faits sur le dos des victimes de cet ouragan, par exemple... En ce qui concerne la reddition de comptes, encore une fois, je dois reconnaître que nous ne sommes pas encore remis de notre choc.

Notre chien de garde de la concurrence accrédité, sur qui comptent les petites entreprises et les consommateurs pour une juste concurrence sur nos marchés, semble vouloir dégager les grandes pétrolières de toute responsabilité. Ils semblent complètement... Ils nous disent qu'il nous incombe de présenter des preuves. Ils nous répondent que cela ne relève pas de leur compétence.

J'estime qu'il faut définir clairement le rôle du gouvernement dans ce dossier et ce qu'il devrait faire. Il nous faut au moins un organisme de surveillance de la concurrence qui soit solide, qui sache faire respecter la loi et qui, lorsqu'il constate des lacunes dans la loi, comme nous l'avons fait à maintes reprises, demande au Parlement de modifier la loi de façon efficace.

• (1300)

M. Brian Masse: Concernant la fermeture de Petro-Canada, nous avons entendu des représentants de Petro-Canada aujourd'hui et ils ont reconnu qu'il n'est pas prévu d'augmenter la capacité de raffinage en Amérique du Nord et qu'on a déjà atteint la pleine capacité. J'ai été étonné d'apprendre qu'on ne veut pas investir dans le raffinage. On nous a aussi dit que nous avons perdu une bonne part des employés qualifiés et leurs compétences. Nous avons perdu ces emplois avec le secteur du raffinage.

Croyez-vous qu'une augmentation de notre capacité de raffinage contribuerait à la création d'un excédent qui assurerait la sécurité de l'industrie et permettrait aux autres secteurs de disposer d'un approvisionnement stable plutôt que de devoir composer avec la spéculation?

M. Gary Garcin: Laissez-moi vous raconter ce qui est arrivé aux indépendants du Québec, et particulièrement aux importateurs indépendants, lorsque la raffinerie de Petro-Canada a fermé. De 2001 à 2004, Norcan, qui était pratiquement le seul importateur encore actif dans l'est du Canada, achetait la plupart de ses cargaisons d'essence et de diesel de la société Ultramar. Mais quand Petro-Canada a décidé de fermer sa raffinerie d'Oakville, elle a conclu une entente avec Ultramar qui se chargerait de combler une partie des besoins. Elle a également conclu une entente avec Neste Oil, l'entreprise finlandaise, pour répondre à une autre partie des besoins. À cause de cela, nous, chez Norcan, ne pouvons plus nous approvisionner localement; nous devons recourir à l'importation. Nous avons été forcés de le faire parce que le marché est contrôlé par Ultramar. Les dirigeants d'Ultramar connaissent les coûts d'importation car tous les importateurs font affaire avec les mêmes courtiers. Tout le monde se parle. Évidemment, les gens d'Ultramar connaissent les coûts de fonctionnement et aussi le prix du gros. Voilà ce qui s'est passé après la fermeture de la raffinerie de Petro-Canada.

Si on regarde vers l'avenir, Petro-Canada créera un goulot d'étranglement et agrandira sa raffinerie à Montréal. Ultramar agrandira probablement sa raffinerie à Québec, vraisemblablement au cours des deux à trois prochaines années. Cela ne comblera que le déficit de capacité qui existe aujourd'hui et cet accroissement de la capacité ne correspondra probablement qu'à l'augmentation de la demande. Nous devons donc continuer à importer de l'essence dans l'est du Canada.

M. Brian Masse: Merci.

Le président: Merci beaucoup et merci à nos témoins.

Nous ferons une pause-repas et reprendrons nos travaux vers 13 h 30. Je reprendrai mon fauteuil à 13 h 30 et j'espère que tous les autres membres du comité feront de même. Nous débattons la motion de John Duncan et la question de demain à 16 h 30, à la fin de la séance de cet après-midi.

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 réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire 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.