



**CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA**

PRIX DE L'ESSENCE AU CANADA

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

**Walt Lastewka, député
Président**

Novembre 2003



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.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

Les transcriptions des réunions publiques du Comité sont disponibles par Internet : <http://www.parl.gc.ca>

En vente : Communication Canada — Édition, Ottawa, Canada K1A 0S9

PRIX DE L'ESSENCE AU CANADA

Rapport du Comité permanent de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

**Walt Lastewka, député
Président**

Novembre 2003

COMITÉ PERMANENT DE L'INDUSTRIE, DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE

PRÉSIDENT

Walt Lastewka, député

St. Catharines, Ontario

VICE-PRÉSIDENTS

Dan McTeague, député

Pickering—Ajax—Uxbridge, Ontario

James Rajotte, député

Edmonton-Sud-Ouest, Alberta

MEMBRES

André Bachand, député

Richmond—Arthabaska, Québec

Larry Bagnell, député

Yukon, Yukon

Paul Crête, député

Kamouraska—Rivière-du-Loup—
Témiscouata—Les Basques, Québec

Brian Fitzpatrick, député

Prince Albert, Saskatchewan

Cheryl Gallant, députée

Renfrew—Nipissing—Pembroke, Ontario

Jocelyne Girard-Bujold,
députée

Jonquière, Québec

Serge Marcil, député

Beauharnois—Salaberry, Québec

Brian Masse, député

Windsor-Ouest, Ontario

L'hon. Gilbert Normand,
député

Bellechasse—Etchemins—Montmagny—
L'Islet, Québec

Andy Savoy, député

Tobique—Mactaquac,
Nouveau-Brunswick

Brent St. Denis, député

Algoma—Manitoulin, Ontario

Paddy Torsney, députée

Burlington, Ontario

Joseph Volpe, député

Eglinton—Lawrence, Ontario

GREFFIERS DU COMITÉ

Jean-François Pagé

Louise M. Thibault

DIRECTION DE LA RECHERCHE PARLEMENTAIRE BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Lalita Acharya, analyste

Daniel J. Shaw, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DE L'INDUSTRIE, DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE

a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie a procédé à une étude des causes possibles de la hausse récente des prix de l'essence, des effets négatifs majeurs de cette hausse sur l'économie, et des recommandations de mesures correctives appropriées au gouvernement fédéral. Après avoir tenu des audiences, le Comité présente le rapport qui suit à la Chambre des communes :

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT	ix
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 : PRIX DE L'ESSENCE AU CANADA	3
Prix de l'essence et du pétrole brut (novembre 2002–septembre 2003).....	3
Prix de l'essence à la pompe et ses composantes	5
Prix de l'essence à la pompe et ses composantes, au Canada et dans certaines villes américaines le long de la frontière	7
Prix de l'essence à la pompe, à long terme et dans les pays du G8.....	9
CHAPITRE 2 : L'INDUSTRIE : STRUCTURE, RENTABILITÉ ET CONCURRENCE	11
Structure et rendement de l'industrie	11
Concurrence entre les grands, les distributeurs régionaux et les indépendants	13
Rentabilité	14
CHAPITRE 3 : HAUSSES DE PRIX RÉCENTES : EXPLICATION	17
HausSES du prix du brut	17
HausSES du prix à la rampe et marges des fournisseurs	18
HausSES des prix à la pompe et uniformité et volatilité des prix.....	21
Prix de l'essence les longs week-ends.....	23
CONCLUSION ET RECOMMANDATION	25
ANNEXE 1 — Prix régulier de l'essence à la pompe et constituants du prix dans des villes choisies; Moyenne sur quatre semaines prenant fin le 9 septembre 2003 (en cents par litre)	27
ANNEXE 2 — LISTE DES TÉMOINS	29
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	31
OPINION DISSIDENTE — Alliance canadienne.....	33
PROCÈS-VERBAL.....	37

AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT

Le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes a mené une étude sur les « causes possibles de la hausse récente des prix de l'essence et les effets négatifs majeurs de cette hausse sur l'économie », comme on le lui avait demandé. Étant convenu qu'une hausse du prix de l'essence profiterait également aux producteurs canadiens de pétrole et de gaz et aurait donc un effet économique positif sur les régions productrices de pétrole du Canada — facteur non mentionné dans la demande — le Comité s'est lancé dans toutes les explications possibles, notamment sur les attitudes concurrentielles et non concurrentielles adoptées, à la suite de la dernière hausse du prix de l'essence. Le Comité s'est ensuite attardé à informer le public au sujet des facteurs économiques qui influent sur le prix de détail de l'essence, ainsi qu'à recommander au gouvernement des mesures correctives dans les cas de comportement anticoncurrentiel. Par un tel comportement, on peut entendre une forme de collusion pour augmenter le prix (du brut, de gros ou de détail de l'essence), des mesures de maintien du prix de revente pour augmenter la marge du détaillant ou du raffineur pour des raisons autres que la concurrence, le resserrement de la marge du détaillant par des fournisseurs intégrés verticalement pour contraindre ou éliminer des détaillants indépendants d'une manière abusive. En adoptant cette approche, le Comité a évité de se mêler directement des questions d'équité ou d'iniquité et se concentre sur les conséquences économiques — en particulier, l'affectation des ressources — de la récente hausse du prix de l'essence au Canada.

Le Comité a entrepris son étude en organisant quatre rencontres, notamment avec des représentants des trois producteurs intégrés verticalement (deux multinationales et une nationale), un producteur régional et l'Association québécoise des indépendants du pétrole, un consultant et expert de l'industrie chargé de recueillir des données sur les prix, et des groupes de consommateurs, dont un groupe d'intérêt et une association provinciale de taxi. Le Comité a entendu des opinions très variées et estime que son rapport en résume l'essence. L'unique recommandation du Comité qui porte sur la création d'un organisme de surveillance indépendant aidera à clarifier aux yeux du public les nombreux facteurs qui influent sur le prix de l'essence dans le marché canadien tout en assurant une surveillance publique sur tous les aspects du prix de l'essence.

Au nom du Comité, j'aimerais remercier les personnes et les organismes qui ont pris part aux audiences et leur exprimer notre reconnaissance pour les renseignements et analyses utiles qu'ils nous ont fournis. Le Comité continuera de travailler fort pour que le secteur canadien du pétrole, y compris son segment de la vente au détail, offre des produits et services concurrentiels aux automobilistes canadiens tout en faisant une contribution importante à l'économie canadienne.

INTRODUCTION

Depuis un certain temps, les prix de l'essence à la pompe sont source de confusion et de préoccupation pour les Canadiens. Il y a de nombreuses raisons à cela, mais la plupart tiennent à des prix au détail qui fluctuent fréquemment, souvent de façon marquée, dans ce qui semble être une démarche presque trop systématique chez de nombreux détaillants et dans de nombreux marchés locaux. Il serait facile d'invoquer des raisons concurrentielles pour expliquer la situation : puisque les prix sont affichés sur de grandes pancartes à chaque station-service, bien à la vue des automobilistes, lesquels se sont montrés prêts à franchir de grandes distances pour obtenir ne fût-ce que d'infimes rabais, les changements de prix sont habituellement rapides et appliqués de façon générale (une pratique résultant de la crainte de perdre non seulement une part du marché, mais possiblement tout le marché) — un phénomène unique au marché de l'essence au détail. Par ailleurs, une fixation monopolistique des prix par les détaillants pourrait aussi expliquer les tendances observées dans les prix de détail (c.-à-d. des prix presque identiques chez tous les détaillants ou des écarts identiques de prix entre détaillants rivaux pour différents niveaux ou types de services dans chaque marché local, et des augmentations de prix entrant en vigueur à peu près au même moment). La principale différence se situerait au niveau des prix : les prix concurrentiels seraient beaucoup moins élevés que ceux fixés par suite d'une entente entre les fournisseurs. Par conséquent, la façon particulière de publiciser les prix au détail de l'essence au moyen d'affiches ainsi que le magasinage pratiquement sans frais des automobilistes dans ce secteur pourraient masquer une conspiration en vue de faire grimper les prix. Il n'est guère facile de distinguer entre les décisions indépendantes et interdépendantes touchant les prix — ceux-ci constituant le principal, et parfois le seul, élément pour lequel les détaillants se font concurrence.

Les facteurs qui influent sur les prix du pétrole brut et de l'essence à la rampe (prix du gros) et au détail sont également complexes. L'un de ces facteurs concerne l'état des stocks internationaux de brut, dont certains sont constitués et détenus dans des régions politiquement instables. L'incertitude récente face à d'éventuelles perturbations de l'offre causée par l'imminence d'une guerre en Irak ainsi que par les remous politiques et l'agitation ouvrière au Venezuela et au Nigéria a mis en relief la vulnérabilité des sources d'approvisionnement en brut de l'Ouest et son impact sur les prix du brut. Les températures et conditions climatiques anormales constituent un autre facteur important de fluctuation des prix. Un hiver beaucoup plus froid que ce qui avait été prévu (comme celui qu'ont connu la région centrale et l'Est du Canada et le Nord-Est des États-Unis en 2002-2003) entraînera une réduction des stocks de pétrole brut et un déséquilibre dans l'éventail des produits pétroliers raffinés (p. ex., l'huile de chauffage, l'essence, le carburant diesel, le kérosène, les lubrifiants, etc.) relativement à la demande. Cette situation suscitera des augmentations de prix pour toute la gamme des produits pétroliers, qui se répercuteront de la vente en gros jusqu'à la vente au détail. De telles augmentations jouent le rôle socialement désirable d'équilibrer l'offre et la demande — en stimulant à la fois une attitude plus conservatrice de l'énergie chez les consommateurs et

une production accrue dans toute la chaîne d'approvisionnement énergétique — et permettent d'éviter les pénuries ou ruptures de stocks. Par contre, une croissance des profits de l'industrie attribuable à une perturbation imminente plutôt que réelle de l'offre (des augmentations de prix ayant pu résulter de prédictions extrêmement pessimistes qui ne se sont pas matérialisées) ou des hausses brusques et inattendues de la demande saisonnière font naître le soupçon au sein du public.

Enfin, la concentration d'entreprises qui est censée exister dans le secteur du pétrole et du gaz ainsi que le profil économique très varié des participants de l'industrie constituent une autre préoccupation majeure pour le public. Le secteur de la vente au détail se caractérise par un large éventail de fournisseurs qui comprend une poignée de grandes entreprises verticalement intégrées, un certain nombre de chaînes de taille moyenne à l'échelle nationale, une demi-douzaine de raffineurs-distributeurs régionaux, quelques grands marchands de masse et de nombreux petits détaillants indépendants (une seule station-service). Une panoplie aussi variée de protagonistes est propice à la concurrence du fait de différents aménagements organisationnels et de formules novatrices pour la vente au détail. Toutefois, il ne s'ensuit pas nécessairement que les prix seront compétitifs à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement car il est possible que des fournisseurs verticalement intégrés réduisent les marges dans les prix de détail afin de mettre au pas ou d'évincer de manière abusive des détaillants indépendants. Dans un tel cas, une forte concentration d'entreprises à l'étape du raffinage pourrait entraîner des prix excessifs à la rampe, de sorte qu'une part démesurée des profits de l'industrie serait prélevée à l'étape du raffinage et aux dépens des marges des détaillants indépendants.

Le Comité a décidé de présenter son rapport de la manière qui suit. Au chapitre 1, il examine les données sur les prix — prix de détail et à la rampe de l'essence et prix du brut — au Canada au cours des 10 derniers mois (la période critique où les prix ont monté en flèche), ainsi qu'à long terme et comparativement à ceux fixés aux États-Unis et ailleurs. Au chapitre 2, le Comité se penche sur la structure, le rendement et la rentabilité de l'industrie, en mettant l'accent sur le secteur « aval ». Il y étudie également les aspects concurrentiels des entreprises intégrées verticalement, des distributeurs régionaux et des détaillants indépendants. Au chapitre 3, le Comité examine les explications fournies pour les augmentations de prix récentes et d'autres questions liées à la fixation des prix. À la section Conclusion et Recommandation, le Comité résume ses constatations et présente au gouvernement une seule recommandation, celle de créer un organisme indépendant chargé de rassembler des données sur l'industrie, de les diffuser au public et de présenter chaque année au Parlement un rapport sur le rendement concurrentiel de l'industrie. Le Comité croit qu'un tel organisme contribuerait à dissiper la confusion et les idées fausses au sein de la population en ce qui concerne la fixation des prix de l'essence, tout en exerçant une supervision publique de tous les aspects de cette tarification.

CHAPITRE 1 : PRIX DE L'ESSENCE AU CANADA

Le présent chapitre porte sur l'examen par le Comité des données sur le prix du brut et les prix de détail et de gros de l'essence¹. L'accent est mis sur le passé récent, soit la période de novembre 2002 à septembre 2003, l'objectif étant de comprendre les facteurs qui ont mené à un sommet du prix de l'essence jamais vu au Canada². Le Comité examine aussi les perspectives à long terme et les tendances internationales. La montée en flèche des prix et la conjoncture de cette hausse sont analysées au chapitre 3.

Prix de l'essence et du pétrole brut (novembre 2002–septembre 2003)

Le Comité débute son étude sur le prix de l'essence en se penchant sur le prix du pétrole brut, la matière première de l'essence. Le Comité a adopté comme meilleur indicateur du prix du brut le prix de référence traditionnel de l'industrie en Amérique du Nord qui est celui du West Texas Intermediate (WTI) à la bourse NYMEX (New York Mercantile Exchange). Le 11 novembre 2002, le prix de fermeture du WTI à la NYMEX était de 26,42 \$US le baril — entre les extrêmes pour l'année (voir figure 1). Ce prix n'a cessé d'augmenter, atteignant un sommet de 36,96 \$US le 18 février 2003 — une hausse de 40 % en trois mois à peine — avant de chuter à 26,91 \$US le 25 mars 2003, une baisse de plus de 10 \$US le baril en un mois à peine. Le prix du 25 mars a été le cours le plus bas de l'année jusqu'à maintenant, car le prix avait semblé grimper légèrement à 29,18 \$US le baril à partir du 9 septembre 2003. Il ressort que l'essentiel de la hausse de 40 % au premier trimestre 2003 avait fondu à la fin du troisième trimestre, étant donné que le prix en fin de période de 29,18 \$US n'était que de 10,4 % supérieur au prix de 26,42 \$US en début de période.

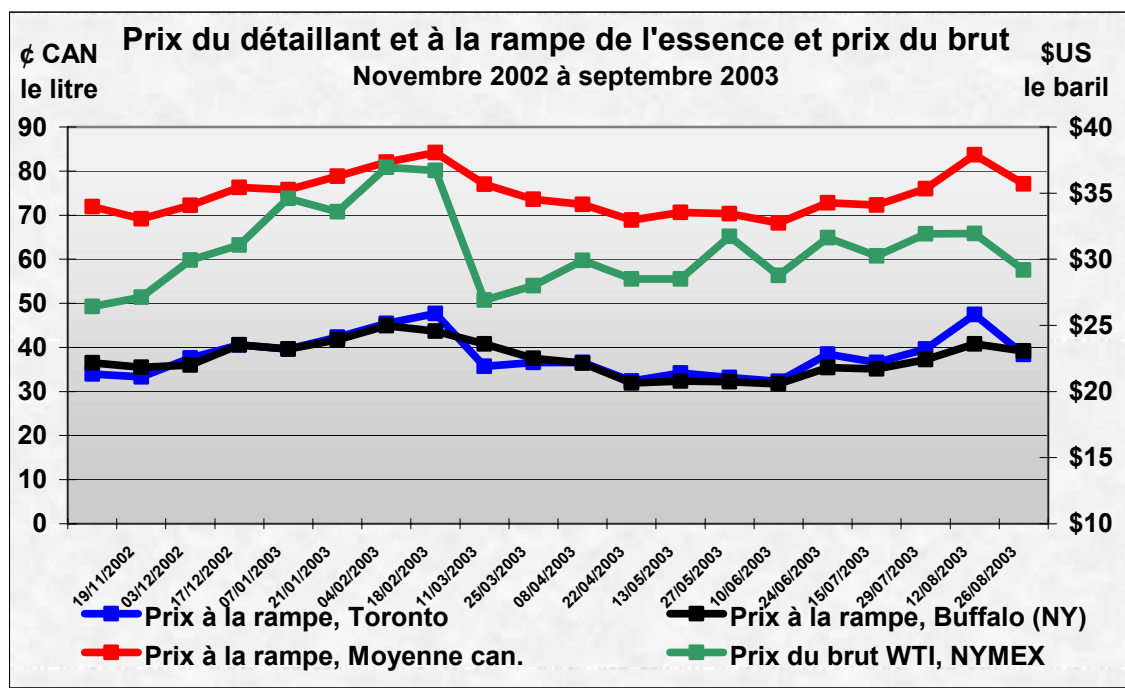
Le Comité examine maintenant en aval les prix de gros de l'essence, utilisant comme référence pour le Canada le prix à la rampe à Toronto. De 33,3 ¢ le litre le 3 décembre 2002, le prix à la rampe de Toronto a grimpé régulièrement jusqu'à 47,7 ¢ le 11 mars 2003 — une hausse de 43 % en trois mois à peine — avant de chuter à 35,7 ¢ le 25 mars 2003, une baisse de plus de 12 ¢ le litre en deux semaines à peine. Contrairement au prix du brut, le prix à la rampe n'avait pas fini de dégringoler; d'autres baisses ont été enregistrées. Le prix le plus faible de l'année jusqu'à maintenant a été de 32,3 ¢ le 24 juin 2003. La tendance depuis est à la hausse, le prix s'établissant à 38,4 ¢ le litre le 9 septembre 2003. Comme dans le cas du brut, la plus grande partie de la hausse de 43 % au premier trimestre de 2003 avait fondu à la fin du troisième trimestre, le prix en fin de période étant de 38,4 ¢, soit 12,9 % plus élevé que le prix de 34 ¢ en début de période.

¹ À moins d'indication contraire, tous les prix sont en dollars canadiens.

² Le présent rapport repose en grande partie sur des données recueillies par MJ Ervin and Associates et publiées par l'Institut canadien des produits pétroliers. À cause des contraintes de temps, le Comité n'a pu consulter des sources indépendantes de données sur les prix du pétrole.

Le prix de l'essence à la rampe à Toronto a suivi de près celui à Buffalo (NY). Hormis quatre dates (ou semaines) exceptionnelles durant la période, le prix entre Toronto et Buffalo n'a jamais fluctué de plus de 2,5 ¢. En moyenne, le prix de l'essence à la rampe à Toronto était de 0,8 ¢ supérieur au prix à Buffalo, soit moins que le coût de transport du produit outre la frontière, rendant ainsi inutile économiquement tout autre arbitrage par le marché dans le cadre du commerce.

FIGURE 1



Source : Institut canadien des produits pétroliers, *Infoprix*, tous les volumes et numéros du 17 novembre 2002 au 9 septembre 2003.

Enfin, il y a le prix de détail de l'essence. Le Comité a utilisé le prix moyen pondéré de l'essence ordinaire tel qu'observé dans 10 villes du pays³. Le prix de détail était de 69,2 ¢ le litre le 3 décembre 2002, et il a augmenté régulièrement jusqu'à un sommet de 84,2 ¢ le 11 mars 2003 — une hausse de 21,7 % en trois mois à peine. Ce prix a diminué tout au cours de l'été, atteignant son plus bas niveau de l'année jusqu'à ce jour, soit 68,2 ¢ le 24 juin 2003, mais il avait regagné à 77,1 ¢ le 9 septembre 2003. Le prix en fin de période est demeuré de 11,4 % supérieur au prix en début de période.

En comparant le prix du brut, ainsi que le prix de gros et de détail de l'essence, le Comité a constaté que les prix à la rampe et du détaillant augmentent et atteignent leur sommet un mois environ après que le prix du brut en ait fait autant. Le prix de détail a rejoint le prix à la rampe en très peu de temps; les fluctuations du prix à la rampe se sont entièrement reflétées sur le prix de détail en moins de deux semaines. En pourcentage,

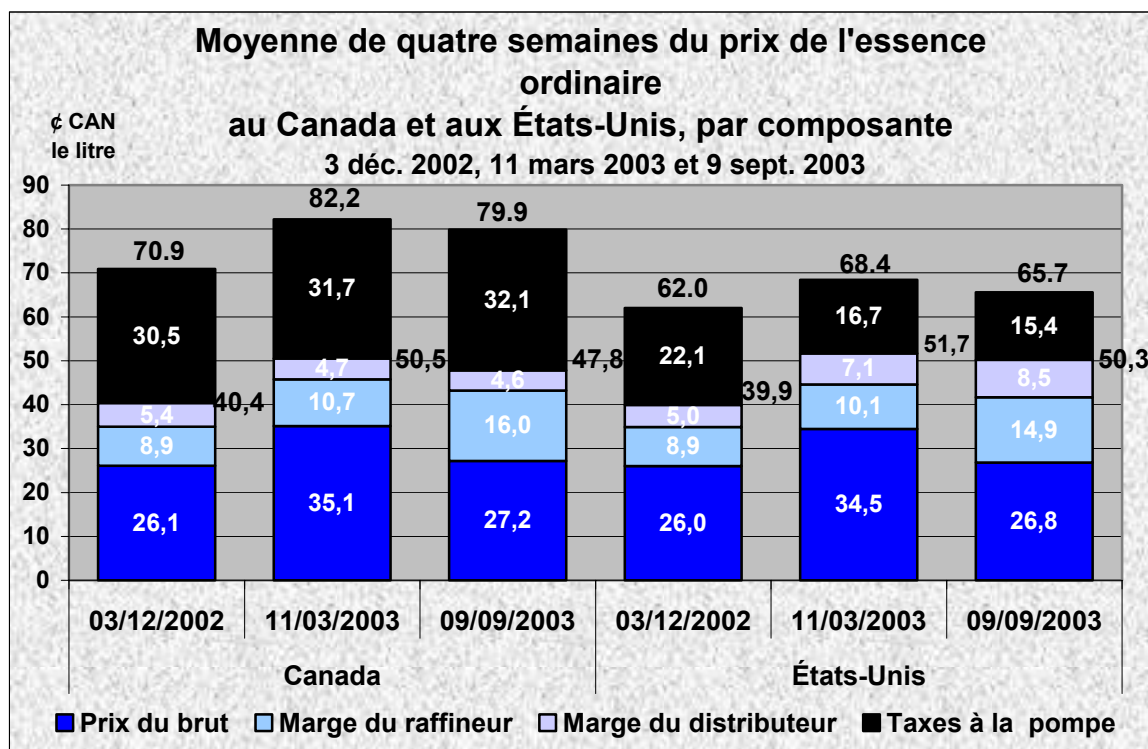
³ Données de MJ Ervin and Associates : Vancouver, Edmonton, Regina, Winnipeg, Toronto, Montréal, Saint-Jean, Halifax, Charlottetown et St. John's.

les fluctuations du prix à la rampe se comparent à celles du prix du brut. Le prix de détail de l'essence n'a toutefois augmenté que de la moitié des prix à la rampe et du brut en pourcentage, et sa baisse en pourcentage au cours de l'année a également été plus douce. Le prix du brut et les prix à la rampe et de détail en fin de période étaient de quelque 10 à 13 % plus élevés que les prix en début de période.

Prix de l'essence à la pompe et ses composantes

Le Comité passe maintenant des prix à chaque étape de transformation à leur effet combiné. La comparaison des prix d'une étape de transformation à l'autre permet de déterminer la marge de prix à chaque étape ainsi que la part de chacun dans l'industrie. Cela dit, le Comité a utilisé, comme repère la moyenne de quatre semaines du prix du brut, du prix à la rampe et du prix de détail de l'essence ordinaire dans des endroits clés, au cours de l'année dernière, au lieu de la somme des prix à un moment donné, pour réduire l'effet de toute anomalie observée à une étape de transformation donnée. Les anomalies dans les prix sont très fréquentes dans cette industrie, à cause de la volatilité des prix d'une semaine à l'autre. La moyenne de quatre semaines des prix donne des résultats plus significatifs et renseigne davantage sur la marge d'exploitation de chaque étape de production dans l'industrie (voir figure 2).

FIGURE 2



Source : Institut canadien des produits pétroliers, *InfoPrix*, volume 4, numéro 17, 9 septembre 2003.

De toute évidence, la hausse de 40 % du prix du brut entre la fin novembre 2002 et la mi-mars 2003 a permis aux producteurs de pétrole de réaliser des marges de prix plus élevées. Le 11 mars, les producteurs canadiens réalisaient en moyenne quelque 9 ¢ de plus le litre qu'en novembre 2002. Ce rendement exceptionnel a toutefois été éphémère, car le prix du brut est revenu presque immédiatement au niveau antérieur à ce sommet. De la fin mars au début de septembre 2003, les producteurs canadiens ont réalisé en moyenne quelque 1 ¢ de plus le litre qu'en novembre 2002. Les producteurs américains en ont fait autant en moyenne.

Les raffineurs ont également amélioré leur sort au cours de cette période, mais pas tout à fait au même moment que les producteurs. Alors que le prix à la rampe augmentait de 43 % de novembre 2002 à la mi-mars 2003, la marge de prix moyenne du raffineur augmentait de moins de 2 ¢ le litre, soit environ 20 %, durant la période⁴. Les raffineurs ont eu un rendement bien meilleur après mars 2003. En septembre 2003, la marge de prix moyenne du raffineur atteignait 16 ¢ le litre, en hausse de quelque 7 ¢ ou 80 %, par rapport à ce qu'elle était en novembre 2002. Il en a été de même pour les raffineurs américains.

Les détaillants d'essence canadiens n'ont pas eu autant de chance que les autres acteurs de l'industrie. Alors que le prix de détail de l'essence a augmenté de près de 22 % de novembre 2002 à mars 2003, la marge de prix du distributeur a diminué en moyenne de 5,4 à 4,5 ¢ le litre au cours de la même période. En septembre 2003, la marge de prix du distributeur allait chuter d'un autre dixième de cent, à 4,6 ¢. Ce mauvais rendement des détaillants canadiens contraste nettement avec celui de leurs homologues américains. Les détaillants américains n'ont cessé de voir leur marge de prix augmenter en 2003, passant de 5 ¢ en novembre à 7,1 ¢ en mars et à 8,5 ¢ en septembre.

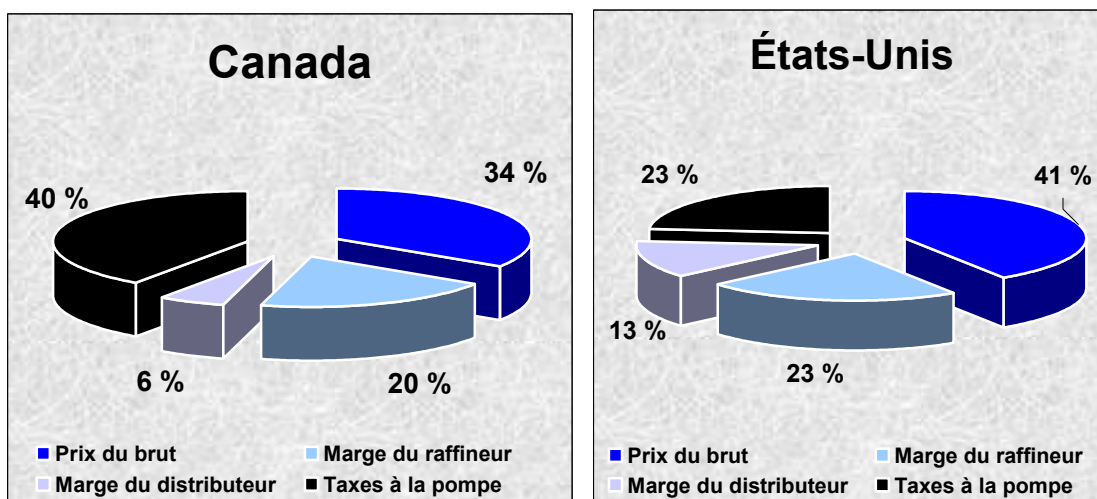
La dernière composante du prix de détail de l'essence, ce sont les taxes. Au Canada, les gouvernements ont augmenté les taxes tout au cours de la période. En moyenne, les taxes ont augmenté au pays, de 30,5 ¢ le litre en novembre 2002, à 31,7 ¢ en mars 2003, et à 32,1 ¢ en septembre 2003. La situation a été fort différente aux États-Unis. Les taxes américaines sur l'essence, se situant à 22,1 ¢ en moyenne en novembre 2003, ont diminué à 16,7 ¢ en mars 2003, puis à 15,4 ¢ en septembre 2003. Toutefois, une mise en garde s'impose. Le dollar canadien s'est beaucoup raffermi par rapport au dollar américain durant la période, et c'est ce facteur, et non une réduction des taxes fédérales ou d'État aux États-Unis, qui explique l'essentiel, sinon la totalité, de la baisse du facteur fiscal américain dans le prix de l'essence, en dollars canadiens.

Nous pouvons maintenant évaluer l'effort relatif des différents acteurs durant la période. Les consommateurs ont payé quelque 11,3 ¢ de plus le litre en mars 2003 par rapport à novembre 2002; de cette hausse, 9 ¢ sont allés aux producteurs, 1,8 ¢ aux

⁴ Le Comité ne parle que des marges de prix et non des marges bénéficiaires de l'industrie. La marge de prix est l'écart entre le prix de l'extrait et le prix du principal intrant à chaque étape de transformation ou de distribution. La marge bénéficiaire est la marge de prix moins les autres coûts par unité.

raffineurs et 1,2 ¢ aux gouvernements, alors que les détaillants ont perdu 0,7 ¢. En septembre 2003, les consommateurs payaient 9 ¢ de plus le litre qu'en novembre 2002; les détaillants ont encaissé 0,8 ¢ de moins, alors que les raffineurs et les gouvernements ont encaissé 7,1 et 1,6 ¢ de plus respectivement.

FIGURE 3
Répartition des composantes du prix de l'essence ordinaire
le 9 septembre 2003



Source : Institut canadien des produits pétroliers, *Infoprix*, volume 4, numéro 17, 9 septembre 2003.

Enfin, dans l'évaluation par composante de la répartition des ventes d'essence au détail au Canada, en pourcentage plutôt que par litre, le Comité constate que la part du lion va aux gouvernements, dont les taxes atteignent 40 % des recettes moyennes pour la période de quatre semaines se terminant le 9 septembre 2003. Suivent les producteurs avec 34 %, les raffineurs avec 20 % et les détaillants avec 6 % (voir figure 3). Cette répartition comparée à celle aux États-Unis révèle que seuls les gouvernements font mieux au Canada qu'aux États-Unis, le sort de tous les autres acteurs de l'industrie étant moins enviable.

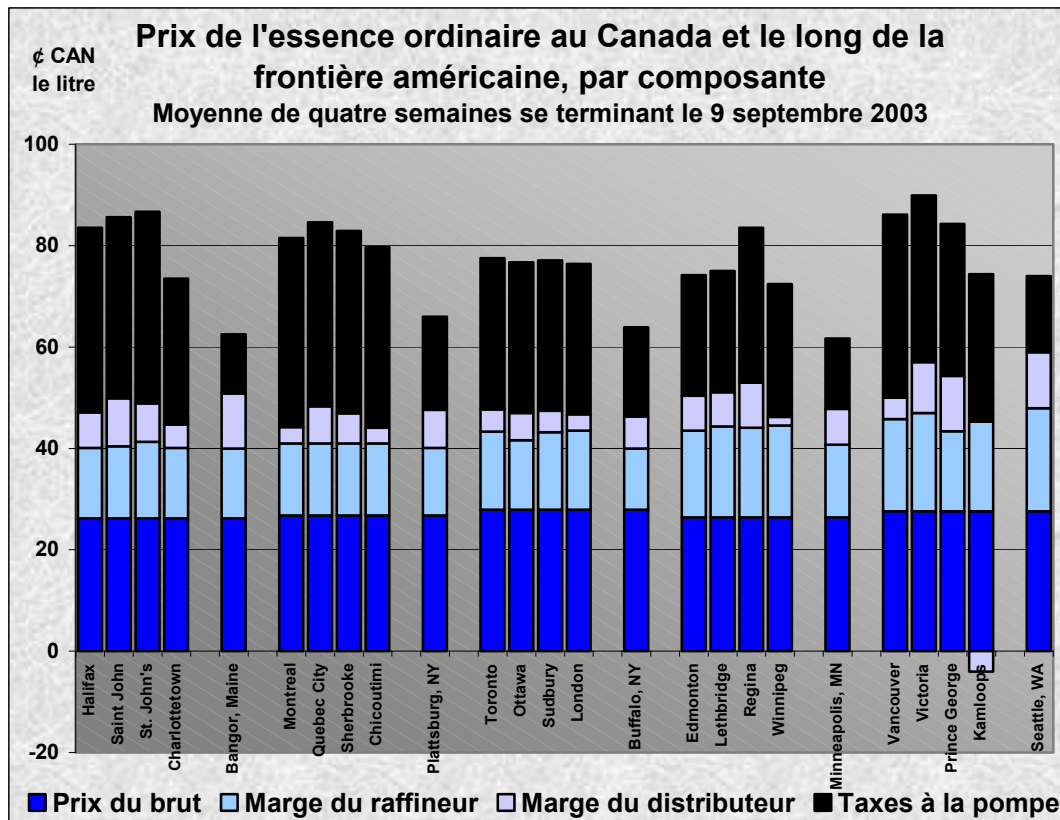
Prix de l'essence à la pompe et ses composantes, au Canada et dans certaines villes américaines le long de la frontière

Le Comité s'intéresse aussi au sort de l'industrie au pays. En conséquence, il veut s'assurer que les moyennes nationales susmentionnées ne cachent pas des faits ou des écarts régionaux importants.

La figure 4 contient la même information que les données du 9 septembre de la figure 2, mais la ventilation se fait suivant les cinq régions suivantes du Canada : Canada atlantique, Québec, Ontario, Prairies, Colombie-Britannique. La figure 4 contient aussi les mêmes données sur les prix à certains endroits le long de la frontière qui sont réputés

être de bons repères ou de bonnes références à des fins de comparaison. Le Comité note d'abord que les provinces de loin les plus taxées comptent les collectivités où les prix de détail sont les plus élevés — sauf à Halifax et Kamloops (dans cette dernière ville, sans doute à cause des récents feux de forêt). Par ailleurs, les provinces les moins taxées comptent les collectivités où le prix de détail de l'essence est le moins élevé — sauf à Winnipeg et Charlottetown (dans cette dernière ville, sans doute à cause de la réglementation).

FIGURE 4



Les données sont présentées à l'annexe 1.

Source : Institut canadien des produits pétroliers, *InfoPrix*, volume 4, numéro 17, 9 septembre 2003.

Le Comité note aussi que les écarts dans le prix de détail entre les cinq régions s'explique essentiellement par les écarts fiscaux, plus précisément les écarts d'impôt provincial. Il y aurait deux exceptions : Victoria et Prince George où la marge du détaillant est beaucoup plus élevée qu'ailleurs au Canada (mais comparable à celle observée à Seattle, Washington).

Le Comité note enfin que les taxes sont partout plus élevées au Canada qu'aux États-Unis. Les prix de détail sont donc plus élevés dans chaque région du Canada que dans chacune des localités frontalières de référence choisies, essentiellement pour cette raison. La marge du raffineur est aussi plus élevée dans chacune des régions

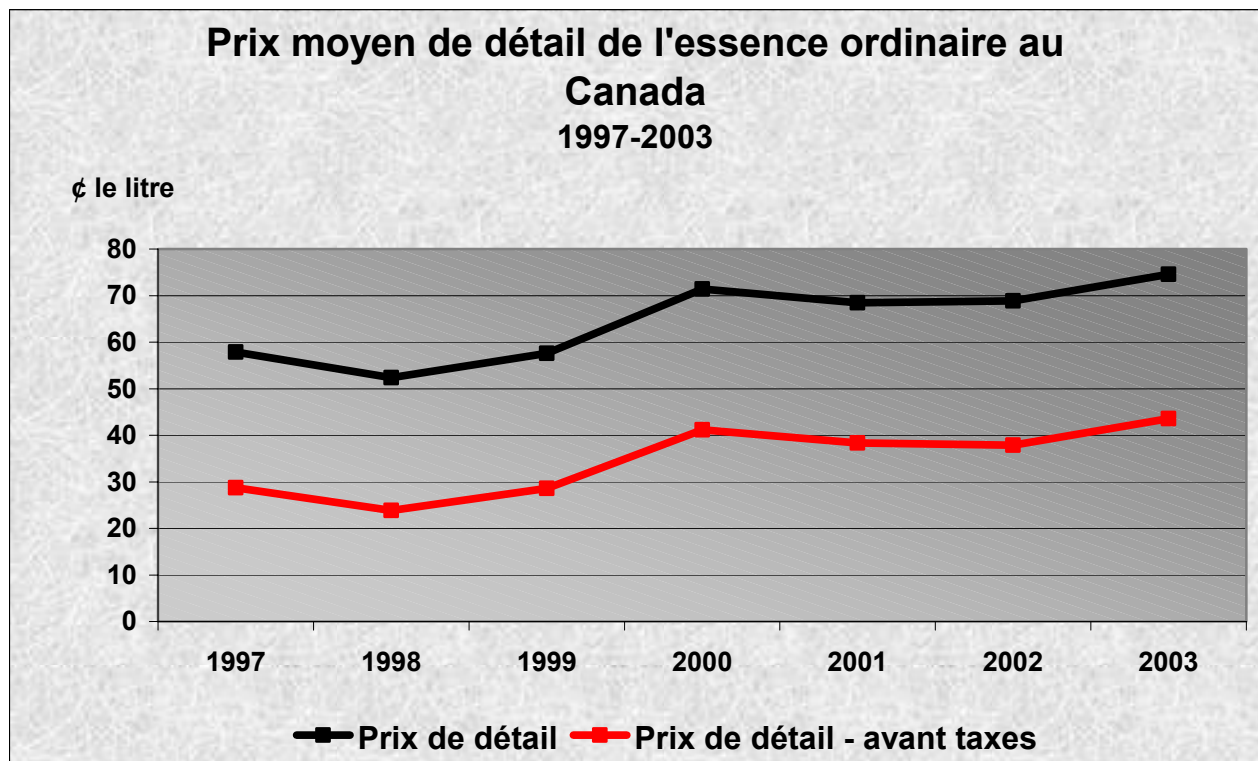
canadiennes que dans les localités frontalières de référence correspondantes, sauf si on compare la Colombie-Britannique à Seattle, Washington. Enfin, la marge du distributeur est plus faible dans chaque région du Canada que dans les localités frontalières de référence correspondantes, sauf quand on compare Regina et Minneapolis (Minnesota).

Il ne reste au Comité qu'à conclure que les moyennes nationales mentionnées dans les pages précédentes sont très représentatives des résultats et des observations provenant des cinq régions du Canada. Il existe des écarts régionaux, mais ils ne sont pas assez importants pour changer les résultats obtenus à l'aide des moyennes nationales.

Prix de l'essence à la pompe, à long terme et dans les pays du G8

Le Comité a aussi examiné le prix de détail de l'essence, à long terme et dans les pays du G8, afin de situer la question dans une perspective tant temporelle qu'internationale.

FIGURE 5



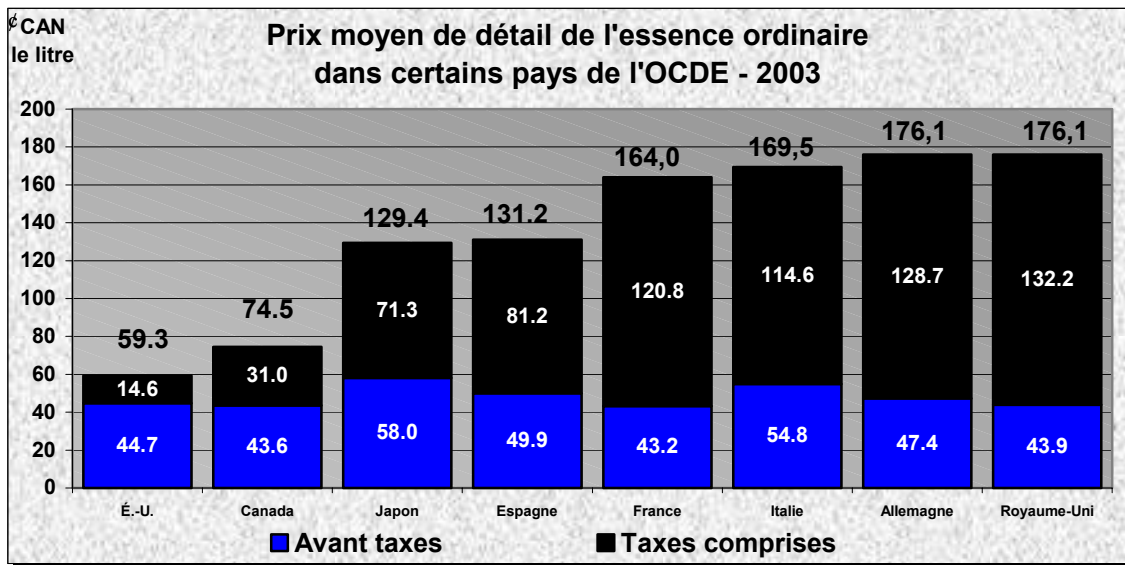
Source : Agence internationale de l'énergie.

Le prix moyen de l'essence ordinaire au Canada en 1986 — alors que le secteur du pétrole et du gaz était déréglementé au Canada — était d'environ 48 ¢ le litre, taxes comprises, et de 30 ¢ avant taxes. En 1997, le prix moyen, taxes comprises, était de

58 ¢, ou de 29 ¢ avant taxes (voir figure 5). En 1999, les prix ont commencé à grimper régulièrement jusqu'à 75 ¢ le litre taxes comprises, ou 45 ¢ avant taxes — moyennes établies jusqu'à ce jour pour 2003. La part des taxes était de 18 ¢ le litre en moyenne en 1986, et elle a grimpé à 29 ¢ en 1997 et à 31 ¢ en 2003. Par conséquent, le prix de l'essence avant taxes a augmenté de 50 % à long terme, alors que les taxes ont augmenté de 67 %. Les taxes constituent donc le facteur qui a crû le plus dans le prix final de l'essence.

Le prix de l'essence varie considérablement d'un pays du G8 à l'autre⁵. En 2003, jusqu'à maintenant, c'est aux États-Unis que le prix moyen est le plus bas, soit 59,3 ¢ le litre, suivi du Canada à 74,5 ¢. C'est en Allemagne et au Royaume-Uni que le prix est le plus élevé, soit 1,76 \$ (voir figure 6). C'est aux États-Unis que les taxes sur l'essence sont les plus faibles, soit 14,6 ¢ le litre, suivi du Canada à 31 ¢. C'est au Royaume-Uni que les taxes sont les plus élevées, soit 1,32 \$. Le Canada est au deuxième rang pour le prix avant taxes, soit 43,6 ¢ le litre, derrière la France à 43,2 ¢; c'est au Japon que le prix de l'essence avant taxes est le plus élevé, soit 58 ¢.

FIGURE 6



Source : Agence internationale de l'énergie.

⁵ Les prix avant taxes ne tiennent pas compte des différences de spécifications entre les produits, qui peuvent être importantes au sein du G8.

CHAPITRE 2 : L'INDUSTRIE : STRUCTURE, RENTABILITÉ ET CONCURRENCE

Structure et rendement de l'industrie

L'industrie du pétrole et du gaz se répartit entre le secteur « amont » et le secteur « aval ». Les principales activités du secteur amont sont la prospection et l'exploitation du pétrole brut, la matière première à partir de laquelle l'essence est distillée; mais elles comprennent également le forage, la production et le transport du brut jusqu'à la raffinerie. Le secteur aval peut se subdiviser en deux éléments : le segment de la vente en gros et du raffinage et le segment de la vente au détail. Les raffineries traitent le brut en vue de la fabrication d'une variété de produits pétroliers raffinés, y compris l'essence, le carburant diesel, l'huile de chauffage, le kérosène, le carburant aviation, les lubrifiants, etc. L'ensemble constitue la gamme des produits offerts, et l'essence compte pour environ 40 % de cette gamme au Canada. Pour certains des produits en question, la demande comporte un aspect nettement saisonnier (p. ex., l'huile de chauffage en hiver et l'essence en été). Quant aux détaillants, ils vendent l'essence (et d'autres produits pétroliers et de confiserie ainsi que des services pour véhicules automobiles) aux automobilistes, en annonçant leur prix de référence pour l'essence ordinaire sur de grandes pancartes très visibles en bordure des rues.

En ce qui concerne le segment raffinage du secteur aval, il existe 65 raffineries en Amérique du Nord; il y en a 18 au Canada, qui sont la propriété de 11 entreprises (voir le tableau 1). La capacité totale du Canada pour le raffinage du brut est de 1 796 150 barils par jour⁶, soit beaucoup moindre que dans les années 1980 et 1990. À cause de mesures d'innovation des entreprises dans le cadre d'une stratégie de productivité, on a assisté à la fermeture de nombreuses raffineries dans toute l'Amérique du Nord. Par exemple, il y avait au Canada 40 raffineries dans les années 1980, et 58 dans les années 1970⁷. La productivité de l'industrie a connu une forte hausse lorsqu'on a concentré la production dans un plus petit nombre d'usines plus efficaces. Avec les fermetures en question, les taux d'utilisation de la capacité ont également enregistré une hausse. Par exemple, ces taux sont passés d'environ 65 % au début des années 1990 à 95 % en 2002⁸. En outre, les marges des raffineurs, qui dépassaient 10 ¢ le litre au début des années 1990, se sont stabilisées aux environs de 7 ¢ le litre pour le reste de la décennie — une autre indication du succès des efforts de l'industrie en vue d'améliorer sa productivité. Depuis les années 1990, la marge des raffineurs a augmenté à 16 ¢ au Canada (et à 14,9 ¢ aux États-Unis).

⁶ L'usine de Petro-Canada d'Oakville est censée fermer ses portes.

⁷ Conference Board du Canada, *Les quinze derniers pieds à la pompe — l'industrie de l'essence au Canada en 2000*, janvier 2001, p. 5.

⁸ Petro-Canada, mémoire au Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes, 10 mars 2003.

TABLEAU 1
Raffineries d'essence au Canada — 2003

Entreprise	Emplacement de la raffinerie	Capacité (barils de brut par jour)
Compagnie Pétrolière Impériale Limitée	Dartmouth, N.-É.	84 000
	Nanticoke, Ont.	112 000
	Sarnia, Ont.	122 000
	Edmonton, Alb.	179 600
Petro-Canada	Montréal, Qc	105 000
	Oakville, Ont.	83 000
	Edmonton, Alb.	120 000
Shell Canada	Montreal, Qc	129 900
	Sarnia, Ont.	71 400
	Scotford, Alb.	94 350
Irving Oil	Saint John, N.-B.	237 500
Ultramar	St-Romuald, Qc	155 000
North Atlantic Refinery	Come-by-Chance, T.-N.	99 750
Suncor	Sarnia, Ont.	82 400
Federated Co-op	Regina, Sask.	52 000
Chevron	Burnaby, C.-B.	52 000
Husky Oil	Prince George, C.-B.	10 250
Parkland Industries	Bowden, Alb.	6 000
Total		1 796 150

Source : Ressources naturelles Canada.

Parallèlement, le Comité constate que le revers de la médaille de la productivité est la concentration des entreprises. Dans le secteur du raffinage, celle-ci peut se mesurer selon la capacité de raffinage des quatre plus grandes entreprises : l'Impériale, Petro-Canada, Shell Canada, et Irving Oil. Ces quatre firmes raffinent 1 338 750 des 1 796 150 barils de brut raffinés par jour, soit 74,5 % de la capacité totale du Canada en matière de raffinage. La forte concentration des entreprises dans ce secteur est le plus marquée dans le Canada atlantique et en Ontario. Sur le plan régional, les trois premières entreprises de raffinage du Canada atlantique (Irving Oil, l'Impériale et North Atlantic Refinery) représentent 100 % de la capacité régionale. En Ontario, les trois principales entreprises (l'Impériale, Petro-Canada et Shell Canada) représentent 82,5 % de la capacité provinciale de raffinage.

Pour ce qui est du segment détail du secteur aval, il y avait 13 063 points de vente au Canada en 2002. La concentration des entreprises est beaucoup plus faible dans ce segment que dans celui du raffinage : l'Impériale possède 2 219 points de vente; Petro-Canada, 1 534; et Shell Canada, 1 464. Les trois plus grands producteurs à intégration verticale, dont deux sont des multinationales, possèdent donc environ 40 % des 13 063 points de vente d'essence au détail au Canada.

La plus grande efficacité des véhicules automobiles sur le plan de consommation de carburant et la stratégie de productivité du segment de la vente au détail du secteur aval ont également mené à une rationalisation et à des mesures d'innovation dans ce segment. Au chapitre de la rationalisation, il y a eu une réduction de 40 % du nombre de détaillants depuis 1989, époque où il y en avait plus de 22 000. Un déclin semblable s'est produit aux États-Unis, où le nombre de détaillants est passé de 279 000 en 1972 à 155 000 en 2002, soit un recul d'environ 45 %⁹.

La conséquence de ces deux tendances de l'industrie sur le débit de l'essence et les marges des distributeurs est importante. De 1989 à 2002, le point de vente canadien moyen a augmenté son débit de 1,95 à 3,20 millions de litres par année, soit de 64 %. À l'heure actuelle, les marges de distribution sont en deçà de celles enregistrées dans les années 1980, s'étant stabilisées entre 4,6 et 6 ¢ le litre à la fin des années 1990 et au début des années 2000. Cette fourchette demeure au-dessus du seuil de rentabilité d'environ 3 ¢ le litre pour les trois sites et opérations hypothétiques, mais typiques, de vente au détail de l'essence selon les calculs du Conference Board du Canada¹⁰.

Concurrence entre les grands, les distributeurs régionaux et les indépendants

La vente au détail de l'essence se caractérise par l'élargissement des catégories de fournisseurs. Naguère composé uniquement de fournisseurs intégrés verticalement (les « grands »), de distributeurs régionaux et d'indépendants possédant une seule station-service, le marché canadien comprend maintenant :

- Deux multinationales intégrées verticalement : Esso et Shell Canada;
- Une entreprise nationale intégrée verticalement : Petro-Canada;
- Au moins une entreprise régionale intégrée verticalement dans chaque région : Ultramar, Irving, Sunoco, Chevron, Husky, Federated Co-op;
- Des marchands de masse : Flying J, Safeway, Loblaws, Canadian Tire, Real Canadian Superstore, Save-on Foods, Costco, etc.;
- De nombreux distributeurs de marque particulière : Wilson's Fuels, Pioneer, Domo, etc.;
- Des milliers de détaillants indépendants ne possédant qu'une seule station.

⁹ Conference Board du Canada, op. cit., 2001, p. 11.

¹⁰ Conference Board du Canada, op. cit., 2001, p. 15.

Les renseignements fournis au Comité indiquent que les grandes entreprises ont été les premières (et les plus déterminées) à agir pour retirer du marché des points de vente au détail et rationaliser leur réseau de vente au détail depuis 1990 (il y a eu une diminution de 36 % de leurs points de vente). Les entreprises régionales à intégration verticale (diminution de 25 %) et les indépendants (diminution de 10 %) ont suivi. Depuis 1998, les distributeurs régionaux intégrés verticalement et les indépendants/marchands de masse ont en fait augmenté le nombre de leurs points de vente. Les parts de marché des ventes d'essence par volume dénotent une tendance similaire. D'après les données recueillies par Kent Marketing, la part des ventes par volume des indépendants/marchands de masse est passée de 23 % en 1990 à un seuil de 21,7 % en 1998, avant de rebondir à 23,5 % dans le troisième trimestre de 2002. La part des distributeurs régionaux, de 19,1 % qu'elle était en 1990, a augmenté régulièrement jusqu'à 21 % dans le troisième trimestre de 2002. La part des grandes entreprises, de 57,2 % en 1990, a reculé à 55,4 % dans le troisième trimestre de 2002.

En terminant, le Comité constate que l'évolution de la part de marché des indépendants au cours de la dernière décennie témoigne à la fois du nombre croissant de nouvelles catégories de participants (marchands de masse, chaînes d'alimentation de marque particulière et autres) ainsi que de la résilience et de l'adaptabilité des indépendants traditionnels n'ayant qu'une seule station-service. On s'inquiète toutefois de la possibilité que les entreprises à intégration verticale ne soient en mesure de subventionner de façon indirecte leurs différentes activités (entre les secteurs amont et aval ou entre les segments du raffinage et de la vente au détail du secteur aval) au détriment des indépendants. À ce sujet, le Comité ne connaît l'existence que d'une seule étude dans le cadre de laquelle on a vérifié cette possibilité de façon empirique. D'après le Conference Board du Canada, certaines données tendent à démontrer l'existence de subventions indirectes entre les deux segments du secteur aval, bien qu'elles aient été négligeables sur le plan statistique. Le Conference Board du Canada a aussi trouvé une preuve indirecte d'interfinancement du secteur aval vers le secteur amont, mais que les montants en cause étaient minuscules — trop minuscules pour être intentionnellement abusifs.

Rentabilité

Le Comité a également examiné la rentabilité du secteur aval en s'intéressant surtout aux grandes entreprises. Les profits après impôt sont nettement cycliques, mais le secteur aval a été rentable tout au long de la dernière décennie, et en particulier au cours des trois dernières années (voir le tableau 2) — bien avant les retombées positives que produira la guerre d'Irak (voir le tableau 3). En termes de prix, les profits du secteur aval représentent environ 1,2 ¢ le litre de produit vendu, ou environ 2 % du prix à la pompe. Des prix plus élevés, une productivité accrue, des gains d'efficacité et la diversification des activités de vente au détail, tout cela a contribué à l'amélioration des résultats nets de l'industrie.

Pour ce qui est du rendement du capital, le secteur aval a également obtenu de bons résultats, les trois grands ayant chacun enregistré des rendements de 9,3 à 11,2 % en moyenne au cours de la dernière décennie. Toutefois, certains observateurs feront remarquer qu'après le calcul des risques, le rendement du capital du secteur aval des grandes entreprises est faible comparativement à celui d'autres créneaux d'investissement au cours de la même période.

TABLEAU 2
Petro-Canada, Shell Canada et l'Impériale
Rentabilité du secteur aval et rendement du capital — 1993-2002

Année	Petro-Canada		Shell Canada		l'Impériale	
	Bénéfices nets d'impôt (millions de \$)	Rendement du capital (%)	Bénéfices nets d'impôt (millions de \$)	Rendement du capital (%)	Bénéfices nets d'impôt (millions de \$)	Rendement du capital (%)
1993	114	7,1	41	1,7	238	9,0
1994	138	8,1	126	5,6	212	8,5
1995	161	9,0	175	9,4	186	7,8
1996	130	6,8	75	4,3	146	6,4
1997	219	11,1	252	14,7	297	12,4
1998	169	8,5	275	15,7	274	11,3
1999	106	5,2	141	8,2	54	2,2
2000	272	13,0	340	19,6	313	14,0
2001	301	13,3	401	22,2	353	16,1
2002	254	10,8	198	10,7	127	5,2
Moyenne		9,3		11,2		9,3

Source : Petro-Canada, *op. cit.*, 2003, p. 37-38.

TABLEAU 3
Profitabilité en aval de Petro-Canada, de Shell Canada et de l'Impériale
Profit après taxe, par trimestre, 2000 I^{er} trimestre à 2003 III^e trimestre
(en millions de dollars)

Période	Petro-Canada	Shell Canada	L'Impériale
2000 I	n. d.	79	51
II	n. d.	75	63
III	n. d.	88	49
IV	66	98	150
2001 I	91	115	120
II	111	122	116
III	51	79	42
IV	48	85	75
2002 I	45	21	(37)
II	73	10	15
III	59	59	21
IV	80	108	128
2003 I	130	117	139
II	129	54	102
III	(42)	105	n. d.

Source: sites Web de Petro-Canada, de Shell Canada et de l'Impériale.

CHAPITRE 3 : HAUSSES DE PRIX RÉCENTES : EXPLICATION

Hausses du prix du brut

Les dirigeants des pétrolières ont donné cinq raisons pour lesquelles le prix du brut a augmenté l'an dernier : (1) spéculation pétrolière due à une imminente guerre en Irak; (2) agitation ouvrière au Venezuela; (3) crise politique au Nigéria; (4) temps anormalement froid dans le nord-est de l'Amérique du Nord; (5) faiblesse des stocks en Amérique du Nord. Un analyste de l'industrie (MJ Ervin) a confirmé ces cinq facteurs et, dans une certaine mesure, a chiffré leurs conséquences. Concernant l'offre, il a affirmé que les crises vénézuélienne et nigérienne avaient entraîné une baisse de 6 % de la production mondiale de brut durant le premier trimestre de 2003, soit l'équivalent de 5 millions de barils par jour. Il a aussi parlé de deux facteurs du côté de la demande. D'abord, la spéculation quant à une possible guerre entre les États-Unis et l'Irak s'est soldée par une prime de guerre sur le brut évaluée à quelque 6 à 8 \$US le baril. Ensuite, le temps anormalement froid dans le nord-est de l'Amérique du Nord a fait grimper la demande de brut dans un système de production déjà fort sollicité, faisant ainsi plonger les stocks américains à leur niveau le plus bas depuis quelques années.

Le Commissaire à la concurrence a confirmé ces allégations, expliquant que, selon les recherches du Bureau de la concurrence, les dernières hausses des prix du brut et de l'essence se sont produites pour les raisons suivantes :

Au début de février, les prix de l'essence ont commencé à augmenter à travers l'ensemble de l'Amérique du Nord et ont atteint leur sommet durant la deuxième semaine de mars 2003. Depuis ce temps, les prix sont redescendus à leur niveau de décembre 2002. Tous les renseignements disponibles jusqu'à ce jour confirment que ces augmentations du prix de l'essence résultaient directement de l'augmentation du prix du pétrole brut qui a été causée par quatre facteurs : (1) une crise politique au Venezuela qui a touché la production de pétrole de ce pays; (2) à cette époque, l'imminence d'une guerre en Irak; (3) le temps anormalement froid dans le nord-est de l'Amérique du Nord; et (4) les stocks bas en Amérique du Nord. [Konrad von Finkenstein, Commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence, ministère de l'Industrie; 40:15:30]

Des témoins ont déclaré au Comité que la collusion et l'établissement des prix en aval ne remettent pas en question ces cinq causes de l'augmentation récente des prix. Ces témoins ont reconnu que le prix du brut est fixé sur les marchés mondiaux, lesquels fluctuent avant tout au gré des décisions de l'OPEP (Organisation des pays producteurs et exportateurs de pétrole) en matière de production. Ils ont également reconnu que les spéculateurs sont prêts à envoyer des pétroliers remplis de brut partout dans le monde pour arbitrer les écarts géographiques de prix qui dépassent le coût du transport, contrecarrant ainsi les efforts locaux pour établir les prix en amont. Toutefois, ils ont maintenu que ces fluctuations récentes de l'offre arrivent à point nommé pour donner

raison au secteur très concentré et intégré verticalement des producteurs canadiens de pétrole, qui comptent monter les prix, à la rampe et à la pompe, au-delà du niveau du marché. Le Comité se penche maintenant sur cette question.

Hausses du prix à la rampe et marges des fournisseurs

Le Comité a entendu des témoignages contradictoires concernant les prix à la rampe et les marges des raffineurs et des distributeurs. Selon les représentants de l'industrie, les prix à la rampe sont fixés par la concurrence et sont comparables aux prix aux États-Unis. De plus, les marges des fournisseurs au Canada sont plus faibles qu'aux États-Unis, et l'ont été pendant la plus grande partie de la dernière décennie. Par ailleurs, des représentants de l'Association québécoise des indépendants du pétrole (AQUIP) maintiennent que l'industrie du pétrole est trop concentrée, ce qui permet aux grandes compagnies intégrées verticalement de contrôler de plus en plus les prix à la rampe et à la pompe, sans avoir à fixer les prix comme tels. Des représentants de la Coalition pour la défense des consommateurs de carburant du Saguenay-Lac-St-Jean et d'Essence à juste prix sont allés plus loin, affirmant que les grandes pétrolières fixent les prix pour augmenter leurs marges de profit. Dans les deux cas, selon ces représentants, les marges excessives des raffineurs et des distributeurs expliquent la récente montée des prix de l'essence, rendue possible derrière le voile des récentes perturbations de l'offre.

Les deux organismes alléguant un complot n'ont pu fournir aucune preuve à l'appui de leur allégation, mais le Comité reconnaît que leur opinion est partagée par une grande partie de la population. Toutefois, le Commissaire à la concurrence, qui jouit de pouvoirs de perquisition et de saisie suffisants pour faire enquête sur ces allégations et qu'il a fait si souvent dans le passé, est d'avis contraire. Il a déclaré que :

Depuis 1990, le Bureau de la concurrence a mené quatre enquêtes de grande envergure en ce qui a trait à l'industrie des produits pétroliers et n'a trouvé aucune preuve suggérant que les augmentations périodiques des prix faisaient suite à un complot national ou régional visant à limiter la concurrence dans l'approvisionnement en produits pétroliers, ou à un comportement abusif par des entreprises dominantes dans le marché. D'ailleurs, il est important de noter que chaque période d'augmentation des prix a été suivie d'une baisse atteignant les niveaux précédents. Plusieurs enquêtes faites par nos homologues à travers le monde ont conduit à des résultats similaires. [Konrad von Finkenstein, Commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence, ministère de l'Industrie; 40:15:30]

L'AQUIP a pour sa part déposé en preuve de son allégation les données sur la concentration des entreprises présentées au chapitre précédent. Le Comité est toutefois d'avis que ces données ne constituent pas en soi une preuve suffisante que les marges des fournisseurs sont élevées ou non concurrentielles. Depuis la fin des années 1990, le Canada et certains États le long de la frontière nord des États-Unis ont harmonisé leurs réglementations en matière de spécification de produits, éliminant ainsi les barrières commerciales à cet égard. Les importations d'essence par de nombreux grands indépendants ont constitué et continuent de constituer une source importante de

concurrence, permettant de maintenir les prix canadiens à la rampe dans certains endroits au niveau de ceux pratiqués dans certains endroits donnés à la frontière américaine. Ainsi, le Comité a été invité à examiner la concurrence sur le marché de Toronto :

Sur le marché de Toronto, par exemple, on peut acheter de l'un des cinq raffineries et distributeurs canadiens locaux. On a également la possibilité d'importer le produit par bateau, lorsque la voie maritime est ouverte, ou par camion à partir de Buffalo et de Détroit. On peut dire que, à bien des égards, nous sommes un preneur de prix pour ce qui est du prix de gros de l'essence à Toronto. Si nos prix ne sont pas concurrentiels par rapport à ceux de Buffalo, de Détroit ou par rapport à ceux des produits transportés sur le Saint-Laurent, les camions et les bateaux commenceront à circuler. Par conséquent, nous devons faire en sorte de rester concurrentiels par rapport à ce très grand marché international. [Simon Smith, vice-président, Marketing des carburants, Compagnie Pétrolière Impériale Limitée; 43:15:35]

... Si j'examine les données publiées par le gouvernement de l'Ontario sur l'évolution du prix de gros à Buffalo et à Toronto, je constate qu'ils se suivent d'assez près. Vous ne croirez peut-être pas que le marché de Buffalo est liquide, mais d'après notre expérience, lorsque les prix à Toronto s'éloignent des prix à Buffalo, le produit bouge dans les deux directions. Il y a des raffineurs et des détaillants à Buffalo qui peuvent très facilement produire de l'essence selon les spécifications canadiennes en matière de benzène et de soufre. D'autres marchés comme Détroit, qui est un marché très important auront également une influence importante dans le sud de l'Ontario. [Simon Smith, vice-président, Marketing des carburants, Compagnie Pétrolière Impériale Limitée; 43:16:20]

D'après la figure 1 du rapport du Comité, les prix à la rampe à Toronto et à Buffalo se sont suivis de très près l'an dernier — ce qui tend à confirmer que les prix à la rampe sont concurrentiels.

Le Comité a aussi appris que l'économie d'échelle des raffineries américaines est d'environ 30 à 40 % plus élevée que celle des raffineries canadiennes. Malgré cela, les marges totales (raffineurs et distributeurs) au Canada ont été moins élevées qu'aux États-Unis, ce qui signifie que le marché est plus efficient et plus concurrentiel au Canada. Le Comité a obtenu des données remontant à plus d'une décennie à l'appui de cette allégation. Les données sur lesquelles repose la figure 2 du rapport indiquent toutefois que la marge du raffineur est un peu plus élevée au Canada qu'aux États-Unis, mais que la marge du distributeur est plus faible au Canada. Il y a donc des différences entre les données selon la période étudiée. Le Comité aurait voulu que les raffineries justifient leurs marges. Quoi qu'il en soit, si la concentration des entreprises a fait grimper la marge des fournisseurs au Canada comme le prétend l'AQUIP, il doit également en être ainsi aux États-Unis. La forte concentration de la propriété dans le secteur de l'essence doit être un problème à l'échelle du continent, et non seulement au Canada.

Les données de la figure 2 indiquent que la marge du raffineur est légèrement plus élevée au Canada qu'aux États-Unis, et la marge du distributeur, plus faible. De nouveau, cette constatation soulève la question de l'interfinancement possible d'activités en aval. À cet égard, le Comité a examiné le rapport du Conference Board du Canada selon lequel il

y a bien preuve indirecte d'interfinancement, mais qu'il était négligeable sur le plan statistique. À l'appui de cette conclusion, un représentant de l'industrie a déclaré que :

Chez Shell, les divisions de la commercialisation et du raffinage fonctionnent de façon très autonome. L'une et l'autre ont la possibilité d'établir leurs propres prix en fonction des forces du marché. De notre côté, nous évoluons nous aussi, puisque nous gérons des entreprises de vente au détail ou des établissements qui affichent une marche de commerce, nous aussi évaluons les forces du marché en vue d'établir le prix de vente définitif. Nous n'essayons pas de subventionner indirectement certains secteurs parce que notre entreprise est intégrée. Les différents secteurs sont censés être indépendants. Chaque entreprise prend elle-même ses décisions sur ses modes de gestion et sur les investissements qu'elle pourra générer. Il s'ensuit que nos entreprises de détail fonctionnent à peu près de la même façon qu'un détaillant indépendant. [Terry Blaney, vice-président, Commercialisation, Shell Canada Limitée; 42:17:10]

Au Canada, la marge plus faible du distributeur pourrait donc être le résultat d'une consommation plus avisée de la part des Canadiens en réponse à des prix plus élevés (découlant de taxes plus élevées) qu'aux États-Unis. Toutefois, à défaut de données sur les coûts — plus précisément, les coûts évitables — l'allégation d'interfinancement ne peut être ni prouvée ni réfutée. C'est pourquoi le Comité est d'avis qu'une enquête et une étude plus poussées sur cette question sont justifiées.

Le Comité a aussi appris que les aspects saisonniers de la demande influent non seulement sur la gamme des produits offerts par les compagnies pétrolières, mais aussi sur le prix à la rampe et les stocks en inventaire. En hiver, il faut produire plus de mazout et moins d'essence. En été, c'est l'inverse. Selon un représentant de l'industrie, ce contraste est devenu plus frappant entre l'été 2002 et l'hiver 2003 :

Le temps a été froid, ... et nous avons tous du mal à trouver des produits à mettre sur le marché. ... Quand le coût a monté, nous avons décidé d'acheter un peu moins de brut pour réduire un peu nos stocks. À partir d'un certain point, il devient très coûteux d'avoir des stocks élevés dans ce secteur et vous vous retrouvez avec 3 ou 4 millions de dollars en capitaux bloqués. ... On veut donc maintenir les stocks à un niveau légèrement inférieur quand le prix monte. Si vous prévoyez que la situation ne durera pas, surtout si c'est une perturbation imprévue, vous voulez que vos stocks de brut soient un peu réduits. [François Trudelle, directeur principal, Approvisionnement en produits et Optimisation de l'exploitation, Ultramar Ltée; 42:16:35]

Ces décisions stratégiques ont un impact sur la marge du raffineur :

Ces marges plus élevées illustrent la grande faiblesse des stocks d'essence aux États-Unis. Les stocks de produits pétroliers finis aux États-Unis à la fin de 2002 et pendant les trois premiers mois de 2003 étaient pour la plupart à leurs niveaux les plus faibles depuis plusieurs années. ... Toutefois, les raffineries ont également tendance à réduire au minimum leurs stocks lorsque les prix sont élevés, afin de se prémunir contre une chute soudaine des prix. Cette faiblesse dans les stocks a exercé une pression d'autant plus grande à la hausse sur les prix de gros, qui à leur tour influaient sur les marges de raffinage. [Michael Ervin, MJ Ervin et associés; 43:16:00]

Selon ces explications, les faibles stocks de brut étaient en fait une réponse stratégique des raffineurs pour maintenir leurs coûts d'inventaire et de production à un faible niveau, ce qui est logique dans un marché de concurrence.

Enfin, il y a la question de la marge du distributeur selon qu'on se trouve à la campagne ou en ville. Les coûts élevés de transport dans les collectivités rurales du nord constituent de toute évidence un facteur, mais ce n'est pas le seul. À la campagne, les postes d'essence sont en général plus petits que les stations-services urbaines qui peuvent exploiter de grandes économies d'échelle auxquelles n'ont pas accès les postes d'essence de la campagne. Un représentant de l'industrie a expliqué :

... cette différence [dans les prix de détail entre la ville et la campagne] ne s'explique pas seulement par le transport. Prenez une grande station-service à Montréal, Toronto ou Vancouver. Elle peut vendre jusqu'à 12 millions de litres par an. Généralement, ces stations comportent aussi un dépanneur de 1 500 à 2 000 pieds carrés à l'arrière, et elles peuvent aussi avoir un lave-auto — qui fournissent tous les deux des recettes pour la station. ... Les recettes possibles pour cette station précise aident à déterminer quel doit être le prix du litre d'essence.

Dans beaucoup de centres urbains, ... les stations-service sont beaucoup plus petites. Elles vendent peut-être 1 million de litres, 1,5 à 2 millions de litres d'essence par an. ... Alors, ... les propriétaires, pour gagner leur pain, prennent une plus grande marge de profit sur l'essence, parce qu'il leur faut une plus grande marge de profit sur ce million et demi de litres, par rapport à une grosse station dans une grande ville qui vend de 12 à 20 millions de litres. Il existe des stations à Toronto dont c'est le volume. [Ford Ralph, vice-président, Vente en gros et détail, Petro-Canada; 42:16:05]

Le Comité constate que c'est le cas pour la plupart des marchandises de détail, et non seulement pour l'essence, et renvoie le lecteur à l'étude du Conference Board du Canada qui traite en plus grand détails de la question.

Hausses des prix à la pompe et uniformité et volatilité des prix

La tendance du prix de l'essence au Canada depuis le milieu des années 1980 a été légèrement à la hausse compte tenu des taxes. Sans les taxes, la tendance est nettement à la baisse. Un représentant de l'industrie a chiffré cette tendance dans les prix comme suit :

... ce sont les taxes qui représentent le plus grand changement dans la valeur et le prix de l'essence pour les consommateurs canadiens, puisqu'elles ont augmenté d'environ 40 p. 100. [Depuis 1983], le prix réel de l'essence pour les consommateurs canadiens a diminué ... d'environ 30 p. 100 du prix sans les taxes. [Simon Smith, vice-président, Marketing des carburants, Compagnie Pétrolière Impériale Ltée; 43:15:35]

Les données indiquent que, pour limiter le prix de l'essence et la hausse de ce prix, le meilleur moyen est de réduire les taxes d'État. Réduire la marge de prix aux différentes étapes de l'offre compromettrait sans doute le rendement financier des fournisseurs et

menacerait la survie économique des moins profitables de ces derniers. De plus, la baisse du prix avant taxes de l'essence depuis le milieu des années 1980 — période durant laquelle la concentration des entreprises a beaucoup augmenté — tend à contredire les allégations de l'AQUIP selon lesquelles la concentration dans l'industrie a fait grimper le prix de détail (sans les taxes).

L'uniformité et la volatilité des prix sont aussi préoccupantes. La population se rend compte et se plaint souvent du fait que les postes d'essence se regroupent dans le même marché local — à quelques rues les uns des autres — et exigent les mêmes prix à quelques fractions de cent près. Lorsqu'un de ces postes d'essence modifie son prix — à la hausse ou à la baisse — la concurrence immédiate en fait autant quelques minutes plus tard. La population s'est toujours méfiée de l'uniformité et de la volatilité des prix, qui semblent trop systématiques pour ne pas découler d'une stratégie d'établissement des prix. En effet, le Comité a entendu les plaintes de deux témoins qui ont soutenu que seule une conspiration pour établir les prix pouvait expliquer cette tendance dans les prix. Ils n'ont toutefois pu fournir aucune preuve de ce qu'ils avançaient.

Les représentants de l'industrie ne sont pas d'accord. Ils ont expliqué que l'uniformité des prix dans un marché local découle de la façon unique dont les prix de détail de l'essence sont affichés — sur de grands panneaux extérieurs, lisibles par les automobilistes jusqu'à des vitesses de 60 kilomètres à l'heure. Les consommateurs se sont avérés très sensibles aux prix, parcourant de longues distances pour économiser une fraction de cent le litre, même si l'économie totale ne représente en moyenne que de 10 à 20 ¢ pour faire le plein. Les détaillants savent que les automobilistes sont très pointilleux à cet égard et doivent donc surveiller de près les prix pratiqués par la concurrence immédiate par crainte de perdre des ventes. Ils ont déclaré :

Alors, disons que vous avez une station-service Petro-Canada et qu'au coin de rue suivant, il y a une autre station-service, peu importe la bannière. Celle-ci décide d'abaisser ses prix d'un demi-cent le litre. Disons que le litre coûte 70 ¢, alors elle le vend à 69,5 ¢. Quelqu'un qui respecte la limite de vitesse en ville peut voir directement la différence de prix. Beaucoup de gens, je dirais même énormément de gens, vont changer leurs habitudes pour un demi-cent le litre, ce qui est intéressant parce qu'un plein représente environ 40 litres, alors cette différence de prix n'est en réalité que de 20 ¢. Les gens sont capables de faire plusieurs kilomètres pour un demi-cent le litre.

Alors que se passe-t-il? Si notre station-service ne réagit pas à cette baisse d'un demi-cent le litre en abaissant ses propres prix d'un demi-cent le litre, nous risquons de perdre un tiers de notre chiffre d'affaires en un rien de temps. Nos employés regardent chez le voisin. S'ils voient que le prix baisse, nous avons un centre des prix. Ils peuvent nous téléphoner et nous pouvons leur permettre en quelques minutes d'abaisser leurs prix, car si nous ne le faisons pas, nous allons perdre de l'argent au profit de nos concurrents, en un clin d'oeil. C'est pourquoi vous voyez souvent les mêmes prix. [Ford Ralph, vice-président, Vente en gros et détail, Petro-Canada; 42:16:05]

La concurrence dans les prix dans ces conditions rend les prix volatiles, ce qui fut expliqué et chiffré au Comité comme suit :

À chaque carrefour où nous avons un point de vente, il y a eu plus de 200 000 changements de prix l'an dernier par rapport à 70 000 il y a encore trois ans. Pourquoi? En raison de la forte concurrence sur nos marchés de la vente au détail. Ce marché continue d'attirer des concurrents nouveaux et dynamiques comme les chaînes de magasins d'épicerie et les grandes surfaces. L'ironie dans tout cela, c'est que l'établissement des prix de l'essence est probablement le meilleur exemple des forces du marché à l'œuvre. [Ford Ralph, vice-président, Vente en gros et détail, Petro-Canada; 42:15:30]

Il est clair pour les participants de l'industrie que l'uniformité et la volatilité des prix de détail de l'essence découlent directement d'une concurrence très vive, notamment de la part des derniers entrés dans le marché. Toutefois, le Comité n'est pas aussi convaincu qu'il en soit ainsi.

Prix de l'essence les longs week-ends

Quelques témoins ont soulevé la question des prix durant les longs week-ends ou les périodes de congé. Ces gardiens de l'industrie prétendent que les postes d'essence s'entendent pour monter leurs prix — donnant ainsi l'apparence d'un complot — juste avant un long week-end. Il semble en aller de même pour le prix du mazout durant les hivers particulièrement froids :

Le prix des carburants s'est emballé régulièrement au cours des cinq dernières années. Curieusement, les prix à la pompe augmentent toujours avant les grandes vacances d'été ou avant la fête de Noël. On ne voit jamais le prix de l'huile à chauffage augmenter pendant l'été, mais seulement lors des grands froids de l'hiver. [Claude Girard, président, Coalition pour la défense des consommateurs de carburant du Saguenay-Lac-St-Jean; 43:15:45]

Les représentants de l'industrie n'ont pas mis en doute ces hausses de prix. Ils ont simplement offert une explication de ce geste par un souci de rentabilité ou de compétitivité.

Concernant l'établissement des prix du mazout en hiver, la demande de combustibles de chauffage pourrait (comme il a été mentionné ci-dessus) dépasser l'offre lorsque le temps est plus froid que prévu. Pour éviter les pénuries ou les ruptures de stock éventuelles, on augmente les prix pour inciter les consommateurs à économiser davantage et les fournisseurs à produire davantage. Cela vaut aussi pour le prix de l'essence avant un long week-end. Le Commissaire à la concurrence a expliqué que cette forme d'établissement des prix est justifiée par la concurrence, en donnant l'exemple simple suivant :

C'est une question d'offre et de demande. Le prix des roses augmente le Jour de la Saint-Valentin. Tous les fleuristes en ville vont augmenter leurs prix avant la Saint-Valentin. Faut-il y voir un complot? Pas forcément... ça pourrait tout aussi bien être qu'à ... cette date de l'année, on augmente le prix des roses. C'est la même chose pour l'essence. Les gens partent pour un long week-end, pour faire des promenades, etc., et

en profiter ce n'est pas forcément un complot. [Konrad von Finckenstein, Commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence, ministère de l'Industrie; 40:16:30]

Le Comité fait aussi remarquer qu'une étude plus poussée de la question révèle qu'il ne faut pas se limiter aux apparences. Les résultats statistiques du Conference Board du Canada sont révélateurs :

Il est vrai que les prix grimpent parfois avant les longs week-ends, mais ils peuvent tout aussi bien grimper avant tout autre week-end de l'année. Le fait est que les marchands essaient de monter les prix, normalement au milieu de la semaine, pour rétablir leur marge quand elle a diminué à cause de la concurrence locale. S'ils n'y parviennent pas, la tendance des prix est à la baisse le vendredi et au cours du week-end. Les hausses avant les longs week-ends sont plus susceptibles d'être acceptées par la concurrence à cause de l'augmentation prévue de la demande lors des congés, mais cela reste à prouver statistiquement¹¹.

Selon cette conclusion, le prix de l'essence grimpe juste avant les longs week-ends, mais aussi juste avant plusieurs autres week-ends ordinaires de l'année — ce qui confirme dans une certaine mesure les allégations contraires. Il se peut que cette forme d'établissement des prix ne soit pas le résultat d'une collusion, mais la conséquence du constat simultané et indépendant d'une augmentation de la demande par un groupe de détaillants; le passé est très révélateur à cet égard. Il semblerait alors que les consommateurs sont plus conscients des hausses de prix avant un long week-end qu'avant les autres week-ends.

¹¹ Conference Board du Canada, p. cit., p. iv.

CONCLUSION ET RECOMMANDATION

Le Comité a entrepris d'examiner les causes de l'augmentation récente des prix de l'essence et ses répercussions sur l'économie canadienne. Les témoins ont invoqué comme explication des facteurs concurrentiels et anticoncurrentiels, et ont fourni des preuves à l'appui de leur position lorsqu'ils le pouvaient. Le Comité a en outre passé en revue les données sur les prix, en s'attachant particulièrement à la dernière année, ainsi que la structure et le rendement de l'industrie pétrolière au cours de la dernière décennie. Après avoir soupesé ces renseignements, il arrive à la conclusion que l'augmentation récente des prix de l'essence a pour origine les réactions de nature concurrentielle des participants de l'industrie face à une série de crises internationales de même que la température anormalement froide qui a enveloppé le nord-est de l'Amérique du Nord l'hiver dernier. Personne n'a démontré au Comité qu'il y a eu conspiration pour augmenter et fixer les prix, ou qu'il y a eu comportement abusif de la part des fournisseurs verticalement intégrés qui auraient comprimé les marges des prix de détail afin d'éliminer ou de mettre au pas des détaillants indépendants.

Le Comité n'a trouvé aucune preuve de collusion de la part des détaillants, mais la façon particulière qu'a le secteur du détail d'annoncer les prix de l'essence au moyen d'écrécrans, conjuguée au magasinage pratiquement sans frais de l'essence de la part des automobilistes, pourraient théoriquement masquer une conspiration en vue d'augmenter les prix. Il n'est guère facile de distinguer entre les décisions indépendantes et interdépendantes touchant les prix — ceux-ci constituant parfois la seule arme stratégique à la disposition des détaillants. Le public a donc raison de se méfier.

Le Comité propose quelques suggestions et une recommandation au gouvernement afin d'atténuer les préoccupations du public. Premièrement, il propose que l'industrie pétrolière consacre davantage d'efforts à renseigner le public sur la nature concurrentielle de l'industrie, en se concentrant sur les modalités de la fixation des prix et les conventions adoptées par les détaillants. En outre, l'industrie devrait afficher en caractères plus gros et plus visibles les éléments de coûts qui entrent dans le prix final au détail de l'essence régulière.

En ce qui concerne l'action du gouvernement fédéral, le Comité estime que le Bureau de la concurrence possède suffisamment de pouvoirs, de personnel et de ressources affectés à la supervision des aspects concurrentiels de l'industrie du pétrole. Les pouvoirs en question devraient bientôt être renforcés lorsque seront mises en œuvre les modifications proposées à la *Loi sur la concurrence* et à la *Loi sur le Tribunal de la concurrence*, comme l'a recommandé le Comité dans son rapport de 2001 sur le régime de concurrence canadien. S'il y a un problème dans la surveillance exercée par le gouvernement, il concerne la collecte et la diffusion des données sur les prix et l'examen en temps utile de la structure et du rendement de l'industrie. Le Comité apprécie beaucoup les données sur les prix recueillies par MJ Ervin and Associates et présentées au public par l'Institut canadien des produits pétroliers. Toutefois, il préférerait que le

gouvernement fédéral pourvoie lui-même à ces activités car il croit que la collecte et la diffusion de données sur les prix de l'essence par un organisme indépendant de l'industrie pétrolière aurait plus de crédibilité auprès du public. Par conséquent, il recommande :

RECOMMANDATION 1

Que le gouvernement du Canada crée et finance un office de surveillance du secteur pétrolier investi d'un mandat de trois ans pour la collecte et la diffusion en temps opportun de données sur les prix du pétrole brut, des produits pétroliers raffinés et de l'essence au détail dans tous les marchés nord-américains concernés. Que le gouvernement du Canada, en consultation avec les intervenants du secteur pétrolier (les « grands », les « indépendants » et les groupes de consommateurs), nomme un directeur à la tête de cet organisme. Que l'office présente au Parlement un rapport annuel sur les aspects concurrentiels du secteur pétrolier au Canada et que, lors du dépôt du troisième rapport de l'office au Parlement, le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes examine le rendement de l'office et la nécessité d'une prolongation de son mandat.

ANNEXE 1

**Prix régulier de l'essence à la pompe et constituants du prix dans
des villes choisies
Moyenne sur quatre semaines prenant fin le 9 septembre 2003
(en cents par litre)**

Lieu	Prix du brut	Marge du raffineur	Marge du distributeur	Taxes à la pompe	Prix à la pompe
Halifax	26,2	13,9	7,0	36,4	83,5
Saint John	26,2	14,2	9,5	35,7	85,6
St. John's	26,2	15,1	7,6	37,8	86,7
Charlottetown	26,2	13,9	4,6	28,8	73,5
Bangor, Maine	26,2	13,8	10,8	11,7	62,4
Montréal	26,8	14,2	3,2	37,3	81,5
Québec	26,8	14,2	7,3	36,3	84,6
Sherbrooke	26,8	14,2	5,9	36,0	82,9
Chicoutimi	26,8	14,2	3,1	35,6	79,7
Plattsburg, NY	26,8	13,3	7,5	18,4	66,0
Toronto	27,9	15,4	4,4	29,8	77,5
Ottawa	27,9	13,7	5,4	29,7	76,7
Sudbury	27,9	15,3	4,2	29,7	77,1
London	27,9	15,6	3,2	29,7	76,4
Buffalo, NY	27,9	12,1	6,3	18,5	63,9
Edmonton	26,4	17,1	6,9	23,8	74,2
Lethbridge	26,4	17,9	6,8	23,9	75,0
Regina	26,4	17,7	8,9	30,5	83,5
Winnipeg	26,4	18,1	1,7	26,2	72,4
Minneapolis, MN	26,4	14,3	7,1	13,9	61,7
Vancouver	27,6	18,2	4,2	36,1	86,1
Victoria	27,6	19,4	10,0	32,9	89,9
Prince George	27,6	15,8	10,9	30,0	84,3
Kamloops	27,6	17,7	-4,0	29,1	70,4
Seattle, WA	27,6	20,3	11,1	15,0	74,0

Source: Institut canadien des produits pétroliers, *InfoPrix*, Volume 4, Numéro 17, 9 septembre 2003.

ANNEXE 2 LISTE DES TÉMOINS

Associations et particuliers	Date	Réunion
Ministère de l'Industrie	05/05/2003	40
Konrad von Finckenstein, commissaire à la concurrence		
Peter Sagar, sous-commissaire de la concurrence intérimaire		
Richard Taylor, sous-commissaire de la concurrence intérimaire		
Petro-Canada	07/05/2003	42
Tom Lawson, directeur d'évaluation national		
Ford Ralph, vice-président		
Shell Canada Limitée		
Terry Blaney, vice-président, commercialisation		
Lesley Taylor, directrice		
Ultramar Ltée		
Jean Drolet, directeur général		
François Trudelle, directeur principal		
Association québécoise des indépendants du pétrole	12/05/2003	43
René Blouin, président-directeur général		
Pierre Crevier, président des Pétroles Crevier et membre du Comité des Affaires économiques de l'AQUIP		
Sonia Marcotte, économiste, directrice des affaires économiques et juridiques de l'AQUIP		
Coalition pour la défense des consommateurs de carburant du Saguenay-Lac-St-Jean		
Jean-Pierre Benoît, directeur		
Claude Girard, président		
Compagnie Pétrolière Impériale Ltée		
Simon Smith, vice-président		
À titre individuel		
Michael Ervin, président de MJ Ervin et associés		
Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec	13/05/2003	44
Roland Boulé, président		
L'essence à juste prix		
Frédéric Quintal, porte-parole		

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité prie le gouvernement de déposer une réponse complète à ce rapport au plus tard cent cinquante (150) jours suivant sa présentation.

Un exemplaire des Procès-verbaux du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie (*séances n^{os} 40, 42, 43, 44, 54, 58, 63, 64 et 66*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Walt Lastewka, député
St. Catharines

Opinion dissidente

Prix de l'essence au Canada

Soumis par James Rajotte, Dave Chatters et Brian Fitzpatrick

En février 2003, le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie a accepté de sommer de comparaître des représentants d'entreprises pétrolières et d'autres spécialistes afin d'examiner les causes possibles de l'augmentation du prix de l'essence et ses énormes impacts négatifs sur l'économie, en vue de recommander au gouvernement fédéral des mesures de correction appropriées¹.

En général, le rapport présente bien les raisons pour lesquelles le prix de l'essence a fluctué au début de l'année 2003. Toutefois, les membres de l'Alliance canadienne du Comité permanent ne sont pas d'accord avec la recommandation principale du rapport.

1. Pas de collusion

Les membres de l'Alliance canadienne du Comité permanent ont écouté des témoins de toutes les parties. La preuve est claire — la collusion n'est pas ce qui a causé l'augmentation du prix de l'essence au début de l'année 2003.

Malgré avoir enquêté à ce sujet 19 fois, le commissaire à la concurrence a déclaré :

...nous n'avons jamais trouvé de preuve de quelque type de collusion que ce soit, sauf très localement, lorsque quelques stations se regroupent pour garder les prix à un certain niveau. Dans ces cas-là, nous avons entamé des poursuites, avec un certain succès. [Konrad von Finckenstein, commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence, ministère de l'Industrie, 40:15:50]

Même les témoins ayant affirmé qu'ils croyaient qu'il y avait possibilité de collusion pour la fixation du prix de l'essence n'ont pu fournir aucune preuve concrète. La Coalition pour la défense des consommateurs (Québec) n'a pas été en mesure de prouver quoi que ce soit. Son représentant a seulement déclaré qu'il croyait à « ...une forte possibilité d'entente sur le maintien des prix ». [Claude Girard, président, Coalition pour la défense des consommateurs de carburant du Saguenay-Lac-St-Jean, 43 : 15:45]

¹ Motion débattue par le CPIST le 17 février 2003.

2. Exactitude des données fournies par MJ Ervin

On a proposé que le gouvernement se mette une fois de plus à recueillir des données sur la fixation du prix de l'essence au Canada. Le secteur privé, par l'entremise de MJ Ervin & Associates, s'acquitte très bien de cette tâche.

Je n'ai aucune raison de croire que les données fournies par MJ Ervin & Associates ne sont pas vraies ou qu'elles sont moins fiables que celles qui étaient recueillies par Ressources naturelles Canada. Ce n'est pas à moi de déterminer s'il serait préférable d'obtenir ces données d'une agence gouvernementale plutôt que d'une agence privée. La seule chose qui nous importe est d'avoir des données qui soient correctes et recueillies objectivement. Rien n'indique que les données de MJ Ervin & Associates n'étaient pas correctes ou qu'elles étaient biaisées. [Konrad von Finckenstein, commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence, ministère de l'Industrie, 40: 16:00]

Comme l'a dit Michael Ervin, président de MJ Ervin & Associates, lors de sa déclaration préliminaire, le secteur pétrolier est l'un de ses clients. Si le gouvernement se remet à recueillir des données, il pourrait être accusé de subventionner le secteur pétrolier — le principal client fournisseur des données en question.

L'Alliance canadienne ne voit aucune raison pouvant justifier que le gouvernement se remette à colliger des données alors que le secteur privé, par l'entremise de MJ Ervin & Associates, s'en charge déjà très bien.

3. Le secteur pétrolier devrait fournir davantage de renseignements

L'Alliance canadienne reconnaît qu'il existe au Canada un problème de perception — les consommateurs sont convaincus qu'il y a bel et bien collusion sur le prix de l'essence, peu importe le nombre d'enquêtes qu'on a effectuées à ce sujet. Autant les cadres du secteur pétrolier que le commissaire à la concurrence ont fait remarquer qu'on s'acharnait à accuser le secteur de collusion sans fournir de preuve. « Il s'agit d'un secteur où la visibilité des prix est la plus élevée qu'on puisse imaginer. » [Konrad von Finckenstein, commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence, Industrie Canada, 40: 15:50]

Néanmoins, nous estimons que le secteur pourrait faire davantage pour expliquer le mode de fixation des prix et les fluctuations. C'est un phénomène complexe, et nous croyons que c'est le secteur lui-même qui est le mieux placé pour informer les consommateurs.

L'Alliance canadienne recommande que le ministre de l'Industrie écrive au secteur canadien du pétrole pour l'encourager à nommer immédiatement un

commissaire à l'information pétrolière, qui serait chargé d'informer les Canadiens et de contribuer à répondre à leurs préoccupations.

4. La capacité du commissaire à la concurrence d'enquêter sur certaines allégations

Certains témoins ont souligné que le Bureau de la concurrence ne faisait pas preuve de suffisamment de rigueur dans ses enquêtes sur les allégations de collusion et de fixation des prix. L'Alliance canadienne n'est pas du tout de cet avis.

Depuis 1972, des poursuites ont été intentées à la suite d'enquêtes du Bureau dans 13 cas de maintien de prix relativement aux prix de l'essence ou de l'huile de chauffage. Huit de ces cas ont donné lieu à des condamnations. Cependant, ces cas touchaient des marchés locaux et des incidents isolés. Cela démontre clairement que le Bureau de la concurrence a toujours été déterminé à enquêter sur des plaintes et à mettre en application les dispositions criminelles de la loi en ce qui concerne l'industrie pétrolière lorsque cela s'avère approprié.... il a fait obstacle à des projets de transactions susceptibles de réduire ou d'empêcher sensiblement la concurrence; il a obligé des parties à se départir d'importants éléments d'actif tels que des raffineries, des terminaux et des stations-services; et il a obligé des raffineurs à approvisionner des détaillants indépendants. [Konrad von Finckenstein, commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence, ministère de l'Industrie, 40: 15:30-35]

Cependant, il est clair que le volume de plaintes reçues par le Bureau au sujet du prix de l'essence est devenu un véritable fardeau.

"Les dispositions de la Loi sur la concurrence sont suffisantes pour faire notre travail. Si vous parlez de budget, des ressources, non, je n'ai pas les ressources nécessaires pour mener les enquêtes que je voudrais mener. [Konrad von Finckenstein, commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence, ministère de l'Industrie, 40: 15:55]

L'Alliance canadienne continue d'appuyer la recommandation énoncée dans le rapport du Comité permanent intitulé *Plan d'actualisation du régime de concurrence* : « Que le gouvernement du Canada fournisse au Bureau de la concurrence les ressources nécessaires à l'application efficace de la *Loi sur la concurrence* ». ² Cette recommandation devrait devenir une priorité pour le ministre de l'Industrie.

5. Taxes

Comme en fait mention le texte principal du rapport, à long terme, le prix de l'essence sans les taxes a augmenté de 50 %, alors que les taxes, elles, ont augmenté de 67 %. Par conséquent, ce sont les taxes qui composent la portion à la plus forte croissance du prix final de l'essence.

² Recommandation 5, avril 2002.

On dit que la taxe sur le prix à la pompe est l'une des raisons qui font que l'essence coûte plus cher au Canada qu'aux États-Unis. « Quand on enlève les taxes et le taux de change, le prix de l'essence est très semblable, à l'échelle mondiale. » [M. Richard Taylor, sous-commissaire de la concurrence intérimaire, Bureau de la concurrence, Direction générale des affaires criminelles, ministère de l'Industrie du Canada, 40:15:45]

Il y a un mois — le 7 octobre 2003 — les membres libéraux de la Chambre des communes ont accepté de commencer à partager avec les villes les recettes fédérales provenant de la taxe sur l'essence. Toutefois, ils n'ont guère donné suite à leur promesse.

L'Alliance canadienne estime que le gouvernement a un rôle à jouer dans le financement de l'infrastructure du pays. Parallèlement, nous croyons qu'il appartient d'abord aux provinces et aux municipalités de gérer cette infrastructure. C'est pourquoi nous réduirons la taxe fédérale sur l'essence à condition que les provinces acceptent, par voie d'accord, de profiter de cette marge fiscale pour financer les infrastructures de compétence provinciale et municipale. Nous allons également maintenir et augmenter les investissements dans l'infrastructure frontalière et dans d'autres domaines où la responsabilité première est d'ordre fédéral.

PROCÈS-VERBAL

Le mercredi 5 novembre 2003
(Séance n° 66)

Le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie se réunit aujourd'hui à huis clos à 15 h 37, dans la pièce 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Walt Lastewka, (*président*).

Membres du Comité présents : Larry Bagnell, Paul Crête, Cheryl Gallant, Walt Lastewka, Serge Marcil, Brian Masse, James Rajotte, Andy Savoy, Brent St. Denis et Joseph Volpe.

Membres substitués présents : Gerald Keddy pour André Bachand, Carolyn Parrish pour Paddy Torsney et Judy Sgro pour Dan McTeague.

Aussi présents : *Bibliothèque du Parlement* : Lalita Acharya, analyste; Robin MacKay, analyste; Dan Shaw, analyste.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, examen des causes possibles de la hausse récente des prix de l'essence, des effets négatifs majeurs de cette hausse sur l'économie, et des recommandations de mesures correctives appropriées au gouvernement fédéral.

Le Comité poursuit son étude d'un projet de rapport.

Il est convenu, — Que le projet de rapport (tel que modifié) soit adopté.

Ordonné, — Que le président ou son substitut dépose le cinquième rapport (tel que modifié) à la Chambre dans les plus brefs délais.

Il est convenu, — Que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande que le gouvernement dépose une réponse globale à son rapport dans les cent cinquante (150) jours.

Il est convenu, — Que le président soit autorisé à apporter, au besoin, des corrections d'ordre typographique ou des révisions sans modifier la substance du projet de rapport à la Chambre.

Il est convenu, — Que 550 copies du rapport soient imprimées en anglais et en français en format tête-bêche.

Il est convenu, — Que conformément à l'article 108(1)(a), le Comité autorise l'impression des opinions dissidentes ou complémentaires en annexe au présent rapport, immédiatement après la signature du président.

Il est convenu, — Que le texte des opinions dissidentes ou complémentaires soit limité à trois (3) pages au plus.

Il est convenu, — Que toute opinion dissidente ou complémentaire soit reçue par le greffier par courrier électronique, dans les deux langues officielles, dans les plus brefs délais.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprend l'examen des travaux futurs relativement à la réglementation sur les dispositions d'injonction automatique du *Règlement sur les médicaments brevetés (Avis de conformité) de la Loi sur les brevets*.

À 17 h 28, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

Le greffier de Comité

Louise M. Thibault