



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
de l'économie et du travail**

Le vendredi 11 mai 2001 — Vol. 37 N° 19

Interpellation: Les effets des taxes sur les produits
pétroliers sur le développement économique du Québec
et des régions ainsi que leurs conséquences
sur le revenu disponible des Québécois

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'économie et du travail

Le vendredi 11 mai 2001

Table des matières

Exposé du sujet	
M. Claude Béchar	1
Réponse du ministre	
M. Jacques Brassard	3
Argumentation	4
M. Claude Béchar	4
M. Jacques Brassard	5
M. Michel Côté	5
M. Claude Béchar	6
M. Jacques Brassard	7
M. Stéphane Bédard	7
M. Claude Béchar	8
M. Jacques Brassard	9
M. Michel Côté	10
M. Claude Béchar	11
M. Jacques Brassard	11
M. Stéphane Bédard	12
M. Claude Béchar	13
M. Jacques Brassard	14
M. Michel Côté	14
M. Claude Béchar	15
Conclusions	16
M. Jacques Brassard	16
M. Claude Béchar	17

M. Marc Boulianne, président suppléant

Le vendredi 11 mai 2001

**Interpellation: Les effets des taxes sur les produits pétroliers
sur le développement économique du Québec et des régions
ainsi que leurs conséquences sur le revenu disponible des Québécois**

(Dix heures huit minutes)

Le Président (M. Boulianne): Alors, je déclare ouverte la séance de la commission de l'économie et du travail. Alors, je veux rappeler le mandat à la commission pour cette séance, c'est de procéder à l'interpellation adressée à M. le ministre des Ressources naturelles par le député de Kamouraska-Témiscouata sur le sujet suivant: Les effets des taxes sur les produits pétroliers sur le développement économique du Québec et des régions ainsi que leurs conséquences sur le revenu disponible des Québécois. Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Non, M. le Président, il n'y a pas de remplacement.

Le Président (M. Boulianne): Merci beaucoup. Alors, je voudrais rappeler les règles de l'article 295 à 302 pour l'interpellation. Alors, je me permets de vous rappeler brièvement le déroulement de la séance. Dans un premier temps, l'interpellant, M. le député de Kamouraska-Témiscouata, aura un temps de parole de 10 minutes, suivi de M. le ministre, pour également 10 minutes. Par la suite, des périodes de cinq minutes seront allouées selon la séquence suivante: un député de l'opposition officielle, M. le ministre et un député du groupe ministériel. Vingt minutes avant midi, alors j'accorderai 10 minutes de conclusion à M. le ministre et un temps de réplique égal à M. le député de Kamouraska-Témiscouata. De plus, si un intervenant n'utilise pas entièrement le temps qui lui est alloué, ceci ne réduit pas pour autant la durée de l'interpellation. Enfin, le débat ne peut, à moins d'un consentement, dépasser midi.

Alors, sur ce, M. le député de Kamouraska-Témiscouata, vous avez la parole pour 10 minutes.

M. Bécharde: Oui. Peut-être avant de commencer, M. le Président, étant donné qu'on a commencé en retard, est-ce qu'on peut avoir le consentement pour terminer à 12 h 10, c'est-à-dire qu'on va...

Le Président (M. Boulianne): Juste avant les remarques finales, je demanderai ce consentement-là, M. le député, et on verra. O.K.?

M. Bécharde: O.K.

Le Président (M. Boulianne): Merci beaucoup. Alors, vous avez la parole.

Exposé du sujet

M. Claude Bécharde

M. Bécharde: Oui. Bien, merci beaucoup, M. le Président. Bonjour à tout le monde, chers collègues, et

bonjour à toute l'équipe du ministère des Ressources naturelles de même qu'à l'équipe de l'opposition officielle. Et je veux juste en commençant... Quand on parlait d'interpellation, je me rappelais tantôt que la dernière interpellation que j'ai faite, c'est avec le ministre de l'Éducation qui était sorti d'ici en disant qu'être à l'Assemblée nationale, pour lui, le vendredi, c'était une perte de temps. Donc, j'ose imaginer qu'aujourd'hui, pour mes collègues d'en face, ce ne sera pas une perte de temps, parce que, pour moi, ça ne l'est jamais, et qu'on va pouvoir ressortir de ce débat-là avec des alternatives. D'ailleurs, tous avaient reconnu la qualité des interventions de l'opposition. C'était plutôt le manque de réponses qui avait provoqué cette perte de temps.

Mais le dossier de ce matin, sur l'essence, c'est un dossier qui, depuis, je dirais, presque deux ans, et de façon plus intensive depuis un an et demi, revient constamment. Et pourquoi on voulait faire une interpellation ce matin? Bien, c'est pour prendre le temps, avec le ministre des Ressources naturelles qui représente le gouvernement, de voir, un, quelles en sont les causes mais aussi quelles en sont les conséquences. Parce que, au cours des derniers mois, quand on a fait des tournées en région, le Parti libéral du Québec, immanquablement, il s'agit de l'un des dossiers qui revient le plus souvent, un des dossiers dont on entend parler le plus et l'un des dossiers sur lequel les citoyens et citoyennes et les contribuables, Québécois et Québécoises, ne cessent de dire: Bien, écoutez, l'impact que ça a dans nos poches est quand même important.

On a beau annoncer des diminutions de taxes, annoncer des baisses d'impôts ou quoi que ce soit, mais le fait que ces impôts-là, ces diminutions-là ne soient pas importantes fait en sorte que les augmentations du prix de l'essence viennent vite les chercher. Et ça, ça nous est ramené constamment. Et les gens aussi tentent de comprendre pourquoi le gouvernement s'obstine et ne veut absolument pas regarder toute éventualité de baisse des taxes sur l'essence, ne serait-ce que de façon temporaire, pour aider à soulager le fardeau des citoyens et des citoyennes. Donc, ça, les gens ont bien de la difficulté à comprendre ça. Ils ont d'autant plus de difficultés à comprendre parce que, comme je vous le mentionnais, l'impact dans l'économie est très important.

C'est un dossier dont on parle depuis plusieurs mois. Il y a même eu des interventions. On se souvient de la pétition qui a été déposée l'année passée à l'Assemblée nationale, de 12 000 noms. Le gouvernement n'a pas bronché. Malgré l'ouverture du ministre fédéral des Finances de regarder cette question-là avec chacune des provinces et de trouver une solution canadienne à ce problème-là, il n'y a pas non plus eu d'autres interventions au niveau provincial. Même le Bloc est d'accord avec une diminution des taxes sur l'essence.

● (10 h 10) ●

Donc, les citoyens ont de la difficulté à comprendre. Mais ils ont d'autant plus de difficultés à comprendre depuis que la semaine passée, lors de l'étude des crédits, ils ont appris que finalement ce choix-là n'est pas un choix sur lequel on s'est penché avec des études d'impact économique ou quoi que ce soit. C'est un choix politique, c'est un choix... Et le ministre des Ressources naturelles nous l'a dit, ils n'ont pas fait le choix de baisser les taxes sur l'essence parce que, pour eux, il y aurait d'autres moyens de diminuer le fardeau. Sauf qu'il y a de plus en plus de citoyens partout au Québec qui ne sont pas d'accord avec cette approche-là et qui demandent au gouvernement de diminuer les taxes sur l'essence.

Il y a un autre élément aussi qui revient souvent. On se souvient que, quand on regarde les prix d'une région à l'autre... On a relevé ce matin, juste à titre indicatif, les prix moyens de la dernière semaine. Bien, dans les différentes régions, quand on regarde les moyennes, on est toujours, je vous dirais, entre... le plus bas est autour de 82,7, 82,5, et certaines régions, les Laurentides, 80,5, et le plus haut est à 91,18. Et on se souvient, la semaine passée, il y a même des régions où c'est passé, dans le Nord-du-Québec, à tout près du dollar le litre.

Donc, on atteint des sommets, et c'est de plus en plus difficile à comprendre parce que, d'un côté... Il semble qu'il y a toujours une bonne raison. D'abord, l'année passée, c'était l'augmentation du prix du baril comme tel. Par la suite, cette année, le prix du baril est à 27, 28 \$ en moyenne. Ce matin, il est autour de 28,50 \$US. Donc, le prix est moins élevé qu'il l'était l'année passée. Pourtant, on le paie plus cher. On dit que ce sont les marges de raffinage, que les raffineries ne fournissent pas, que la demande est extrêmement importante, et c'est pour ça que les raffineries tournent, je dirais, et travaillent à 100 % de leur capacité. Mais ça, c'est l'objectif que tout entrepreneur vise, que son entreprise fonctionne à 100 %.

Mais il y a toujours le point important que, et on l'a répété déjà en commission parlementaire, l'essence est dans un marché continental. On n'est pas seul au Québec, on n'est pas unique. Même si nos capacités de raffinage sont suffisantes pour la consommation québécoise, on subit la pression des marchés américains et des possibilités que, si on baisse les prix au raffinage demain matin, bien, il y a probablement quelques cargos qui arriveraient et qui viendraient acheter du pétrole au Québec, raffiné, pour l'envoyer ailleurs aux États-Unis.

Il y a le phénomène important aussi, et ça, c'est contredit par beaucoup de personnes, mais, on se souvient, l'année passée le ministre des Finances mentionnait que l'essence est un bien qui est relié au principe de l'élasticité, donc plus le prix augmente, moins il y a de consommation. Bien, ça, il semble que de plus en plus de gens ne sont pas d'accord avec ce principe-là et il semble qu'au niveau de l'élasticité... Puis le ministre des Ressources naturelles disait lui-même, le 5 avril 2000, que, pour lui, c'était facile à comprendre, c'était même très lumineux, très compréhensible, en disant que, s'il y a une augmentation des prix, il y aura moins de consommation. Bien, ça, il semble que...

Entre autres, une étude faite l'année passée par M. Robert Gagné, de l'Institut d'économie appliquée des Hautes Études commerciales, mentionne: «Pour l'État, le marché de l'essence est une cible de choix pour générer des revenus, parce que la demande d'essence à court terme est peu sensible au prix, comme l'est la demande de la plupart des biens essentiels.» Et il indique: «À plus long terme, les consommateurs peuvent s'ajuster partiellement à la hausse de prix due à l'augmentation de la taxe en modifiant leurs habitudes ou en se procurant un véhicule plus économique au plan de la consommation d'essence. Ces ajustements possèdent toutefois leur limite.» Il continuait en disant: «Les consommateurs sont très sensibles au prix pour ce qui est de choisir le détaillant mais très peu sensibles pour ce qui est de la décision d'achat de la quantité achetée.»

Donc, ça, on le voit, on l'a entendu partout, donc sur l'élasticité, ça a quand même ses limites, et plusieurs observateurs le mentionnent, qu'au cours de la dernière année on n'a pas assisté, malgré les hausses de prix, à une diminution importante de la consommation comme telle d'essence. Et on se souvient des déclarations de M. Dick Cheney, le vice-président américain, à Toronto, la semaine dernière, qui disait que, pour les États-Unis, oui, c'est en crise énergétique, mais il n'était pas question de rationner ou d'empêcher l'achat ou de diminuer la présence sur les routes des véhicules utilitaires, les fameux gros quatre-par-quatre qui consomment beaucoup. Et ça, on le remarque partout, je pense que le ministre sera d'accord avec moi, et vous aussi, M. le Président, que les gens ne sont pas partis sur l'idée de changer leur auto et de diminuer les cylindrées. Il y en a quelques-uns qui le font, mais on ne peut pas dire que c'est un mouvement de masse. Les gens ont plutôt l'impression... Surtout qu'il n'y a pas de guerre du Golfe, il n'y a pas de grande crise pétrolière, les gens ont surtout de la difficulté à comprendre ce qui se passe et pourquoi on en arrive à avoir des prix élevés. Donc, ils se disent que c'est peut-être momentané et ils ont l'impression finalement qu'il y a des gens quelque part qui font bien de l'argent avec ça et qui, je vous dirais, mettent — c'est le cas de le dire — de l'argent dans leurs poches.

On a parlé aussi beaucoup au cours des dernières semaines de l'impact d'une baisse de taxes. Le gouvernement dit toujours qu'il se priverait de revenus. Ça, on l'a entendu à plusieurs reprises, autant le ministre des Ressources naturelles... Le ministre des Finances, maintenant premier ministre, a dit: On n'a pas les moyens de se priver de revenus. Mais je veux juste mentionner au ministre que, si c'est inacceptable pour le gouvernement du Québec de se priver de revenus parce que les prix de l'essence montent, c'est encore moins acceptable pour les citoyens et citoyennes du Québec de, eux aussi, se priver de revenus parce que le prix de l'essence augmente. Et, si on fait cette équation-là, moi, je trouve que, si c'est pas acceptable pour le gouvernement, ça l'est pas plus pour les citoyens et citoyennes qui voient les minces réductions d'impôts qu'ils ont eues dans les derniers budgets s'envoler en fumée parce que le prix de l'essence a augmenté.

Donc, ce matin, on va faire le tour de ces questions-là. J'espère qu'on aura des échanges intéressants et j'espère aussi qu'on pourra regarder différentes

solutions. On dit que c'est un phénomène... Le ministre n'est pas sûr que, s'il baisse les prix de l'essence, ça va se refléter à la pompe. Bien, il y a moyen, je pense, soit avec la Régie de l'énergie, d'autres moyens, en concertation avec les partenaires, comme ça a été fait, on se souvient, sur les taxes sur le tabac pour diminuer la contrebande, il y a moyen d'arriver à des solutions pour diminuer les taxes sur l'essence, alléger le fardeau des contribuables et faire en sorte qu'on trouve une situation globale pour éviter que les citoyens et citoyennes du Québec, de toutes les régions, voient une inflation découler de ces augmentations-là et donc avoir moins d'argent dans leurs poches. Merci.

• (10 h 20) •

Le Président (M. Boulianne): Merci beaucoup, M. le député de Kamouraska-Témiscouata. Alors, M. le ministre, vous avez la parole pour 10 minutes.

Réponse du ministre

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Merci, M. le Président. Évidemment, à chaque fois que le prix de l'essence à la pompe augmente de façon substantielle, et c'est le cas présentement au Québec — c'est variable d'une région à l'autre, mais, en moyenne, évidemment il y a eu une augmentation au cours des dernières semaines assez substantielle des prix des carburants à la pompe — à chaque fois que ça arrive, ce phénomène-là, évidemment le débat sur les taxes resurgit également. On se questionne sur le niveau des taxes sur les carburants. L'opposition le fait, mais aussi, dans l'opinion publique, il y a certains intervenants qui se posent la question: Est-ce que ce ne serait pas pertinent, compte tenu des prix élevés à la pompe, de réduire les taxes, de réduire le niveau de taxation? C'est une question qui se pose. Et je pense qu'il est encore important d'examiner cette question-là puis d'essayer de répondre et d'expliquer aussi pourquoi le gouvernement ne choisit pas de s'engager dans cette voie-là, de baisser les taxes.

D'abord, c'est vrai qu'il y a une augmentation très significative depuis janvier 1999, et cette augmentation des prix de l'essence est d'abord due... Il suffit de regarder les chiffres et les tableaux que la Régie de l'énergie publie régulièrement à chaque semaine pour constater que, en grande partie, c'est dû à la hausse du prix à la rampe de chargement, qui a doublé, qui a plus que doublé pendant cette période, qui atteint maintenant 0,42 \$ le litre. Pour la semaine en cours, là, il y a 0,42 \$ le litre qui constitue ce qu'on appelle le prix à la rampe de chargement. C'est le prix du produit livré à la raffinerie.

Il faut dire aussi que, sur le plan des taxes, le gouvernement accorde certaines exemptions ou certains privilèges. Par exemple, il y a un rabais de taxes sur les carburants applicable aux régions dites excentriques, régions frontalières, périphériques, spécifiques. Ça, ça veut dire que c'est 93 millions en moins dans le trésor public pour 2000-2001, 93 millions de moins, cette baisse de taxes pour les régions périphériques. Puis on peut dire, quand on regarde le tableau des prix, là, ce n'est pas évident que ça paraît beaucoup que, dans bien des régions comme l'Abitibi-Témiscamingue, le

Saguenay—Lac-Saint-Jean, le Bas-Saint-Laurent, il y a une baisse de taxes qui équivaut à 93 millions de revenus manquants pour le gouvernement par année. On ne peut pas dire que ça se reflète beaucoup dans les prix. Vous regardez les prix, ils sont généralement plus élevés dans ces régions-là que dans les grandes régions urbaines.

Il y a aussi qu'il faut avoir à l'esprit qu'il y a des remboursements également. On rembourse la taxe sur les intrants qui s'applique aux entreprises, toutes les entreprises qui ont à payer, à utiliser des carburants dans leurs opérations. Il y a un remboursement des taxes sur les intrants. Alors donc, déjà ça, ça coûte plus de 100 millions à l'État. En 2000-2001, ça a coûté plus de 100 millions. Les activités agricoles sont exemptes aussi de la taxe spécifique sur les carburants de 0,15 \$ du litre. Alors, vous voyez qu'il y a déjà pas mal de monde, là, qui sont, d'une certaine façon, exemptés de la taxe. Quand on les rembourse, ça équivaut à une exemption de la taxe. Bon.

Maintenant, je répète ce que j'ai répété de nouveau en commission et ce qu'on a souvent répété, le premier ministre, la ministre des Finances, en commission aussi bien qu'à l'Assemblée nationale, sur toutes tribunes, encore une fois, si, compte tenu de la consommation à travers le Québec — c'est à peu près 10 milliards de litres de carburants au Québec chaque année... Bon, ça veut dire qu'une diminution de taxes de une cenne le litre, ça signifie un manque à gagner de 100 millions de dollars. Une cenne, juste une cenne. On ne baissera pas les taxes pour juste une cenne. Mais c'est quand même 100 millions de moins dans les coffres de l'État.

Alors, si on envisage de baisser les taxes, on va certainement envisager à des niveaux de l'ordre d'au moins 0,05 \$ le litre, n'est-ce pas? Alors, 0,05 \$ le litre, encore une fois, je le dis, c'est 500 millions de manque à gagner, de moins, 500 millions. Le budget, il est équilibré, il n'y a pas de déficit depuis trois ans, il n'y a plus de déficit, les déficits sont disparus, on a des budgets équilibrés. Si vous enlevez 500 millions de revenus, bien là il y a un trou à combler. On fait quoi? On accepte d'avoir un déficit de 500 millions? Je pense que, d'abord, il y a une loi qui nous l'interdit, votée à l'Assemblée nationale à l'unanimité, qui nous l'interdit. Donc, il faudra trouver 500 millions de revenus ailleurs.

Et puis la question qui se pose également, qui est fondamentale: Si on baisse de 0,05 \$ la taxe sur l'essence, par litre, ce qui veut dire qu'on a un problème de 500 millions de manque à gagner dans les coffres de l'État à régler, faudra le régler... Bien, faisons-le, faisons la simulation. On baisse de 0,05 \$. Est-ce qu'on a l'assurance ou la certitude que ça voudra dire et que ça voudra signifier, cette baisse de 0,05 \$ le litre, que le consommateur, tout le temps — tout le temps, pas juste deux semaines, mais tout le temps — va payer son litre d'essence 0,05 \$ de moins? Ça va se traduire par 0,05 \$ par litre dans sa poche tout le temps, 365 jours par année, à chaque fois qu'il va faire le plein? Est-ce qu'on a cette certitude-là? La réponse, évidemment, c'est non. On ne l'a pas, la certitude.

On a, il y a un certain nombre d'années, vous le savez, accordé un rabais de taxes sur les carburants pour un certain nombre de régions. Ça existe, ça. C'est 0,04 \$

le litre. Et vous regardez de façon hebdomadaire, je regarde ça à chaque semaine, là, le bulletin de la Régie de l'énergie, puis les prix dans ces régions-là, bien, qu'on accorde un rabais de 0,04 \$, ça ne paraît pas beaucoup, c'est pas évident, c'est pas visible.

Alors donc, la conclusion est très claire: nous n'avons pas, d'aucune façon, la certitude, l'assurance absolue qu'un rabais de taxes substantiel sur l'essence de la part du gouvernement du Québec va avoir un effet bénéfique pour le consommateur et que ça va se traduire, avec une équivalence parfaite, par de l'argent de plus dans la poche du consommateur d'essence. N'ayant absolument pas cette certitude... Puis vous savez très bien que le jour où on va faire ça, ça va paraître peut-être 15 jours, trois semaines et, après, la nature ayant horreur du vide, et comme dans ce marché-là il y a toutes sortes d'intervenants: les raffineurs, les détaillants, les marchands de gros — enfin il y a toutes sortes d'intervenants — la nature ayant horreur du vide, on peut être assuré que cet espace que le gouvernement cesserait d'occuper va être assez rapidement occupé par d'autres, et ce ne sera pas, je vous le dis, j'en suis convaincu, ce ne sera pas nécessairement le consommateur qui va en profiter.

● (10 h 30) ●

Alors, dans cette perspective-là, le gouvernement a longuement et à maintes reprises examiné toute cette problématique-là ou toute cette question-là et, à chaque fois qu'on a fait la réflexion puis à chaque fois qu'on a fait l'analyse approfondie de toute cette problématique-là des taxes sur les carburants, on est arrivé à la même conclusion: c'était pas une voie à suivre. Et évidemment, là, je mets de côté toutes les questions de nature environnementale également. Parce que baisser les prix des carburants, quand on connaît la situation en matière d'émission de gaz à effet de serre à travers le monde, c'est pas nécessairement une bonne solution. Alors, dans cette perspective-là, le choix du gouvernement demeure le même, c'est de baisser le fardeau fiscal du contribuable par la voie de la baisse des impôts et non pas par la voie de la baisse des taxes sur les carburants.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le ministre. Alors, ce qui met fin au débat d'ouverture. J'apprécie les interventions des deux dans le respect du temps.

Argumentation

Alors, je redonne la parole au député de l'opposition pour cinq minutes. Alors, M. le député de Témiscouata...

M. Bécharde: Merci beaucoup.

Le Président (M. Boulianne): ...Kamouraska.

M. Claude Bécharde

M. Bécharde: Oui, merci, M. le Président. Donc, suite aux remarques d'introduction du ministre, on se rend compte qu'on n'aura pas, même si ça peut inciter des gens à changer de poste, là, on n'aura pas d'annonce

ce matin de diminution des taxes sur l'essence. Il ne semble pas que ce soit ce matin que ça va se produire. Sauf qu'on va continuer parce que ça fait quand même quelques mois qu'on mène ce combat-là.

Quand j'entends dire que le ministre n'est pas certain qu'une réduction va se traduire, j'espère qu'il ne doute pas de l'efficacité de la Régie de l'énergie à suivre ce qui se passe et à mettre de la pression. Si jamais on baissait les taxes de 0,05 \$, comme il l'a dit, et que ça ne se reflétait pas, bien, au moins, avec la Régie, on pourrait le voir. Si la Régie avait plus de dents, on verrait peut-être davantage. On sait qu'il y a eu dans d'autres domaines des modifications à la Loi sur la Régie. Mais, pour revenir sur l'essence, j'espère que le ministre sera d'accord avec nous que la Régie a un pouvoir de surveillance qui peut devenir extrêmement gênant pour ceux qui voudraient justement profiter de ce 0,05 \$ là. Mais on reviendra un peu plus tard.

Quand le ministre des Ressources naturelles nous dit aussi que le choix de son gouvernement... et qu'il nous a parlé de l'équilibre budgétaire, je veux bien l'équilibre budgétaire, on est d'accord avec ça, mais il ne faut pas non plus oublier qu'en fin de la dernière année on est arrivé, en un mois, à des surplus qui sont passés de 35 millions à 2,6 milliards. Donc, c'est faux de dire qu'il n'y a pas de marge de manoeuvre et qu'on est obligé en plus de créer toutes sortes de fonds d'un bord puis de l'autre, des organismes sans but lucratif qui ne savent pas trop comment dépenser et quand dépenser cet argent-là, puis on ne sait pas trop encore quelles seront les différentes normes. Donc, on crée toutes sortes de bebelles d'un bord puis de l'autre pour dépenser ces surplus-là, alors que, si on l'appliquait sur des réductions de taxes sur l'essence, ce serait un moyen direct, rapide et efficace de soulager les contribuables et de leur permettre, je dirais, de profiter pleinement des diminutions de taxes et d'impôts.

Quand le ministre nous parle aussi du fait qu'il ne veut pas diminuer et qu'il y a déjà beaucoup de gens qui sont exemptés, et tout ça, il y a peut-être des gens qui sont exemptés, mais il y en a surtout beaucoup plus qui ne le sont pas. Je suis heureux de voir qu'on n'a pas trop remis en question le principe de l'élasticité, parce que ce qu'on se rend compte depuis les augmentations du prix de l'essence, et ça, plusieurs études l'ont mentionné, entre autres de Statistique Canada, et on voit la tendance, il n'y a pas de diminution comme telle de la consommation, et c'est donc dire...

Je veux bien qu'il n'y ait plus de taxe ascenseur, comme son gouvernement l'a déjà mise en place et qui a été enlevée ensuite par le gouvernement libéral, sur l'essence, mais, quand même, avec la TVQ qui s'applique sur le prix, il y a quand même des revenus supplémentaires qui viennent au gouvernement. Et des calculs conservateurs de ces calculs-là, de ces sommes-là qui arrivent au gouvernement de plus, c'est 0,01 \$... à chaque fois qu'il y a une augmentation de 0,01 \$ le litre, c'est environ 5 millions de TVQ que le gouvernement va chercher de plus. Et je veux bien quand il dit que, si on diminue le prix de l'essence de 0,01 \$, ça va coûter 100 millions, sauf qu'en ne faisant rien, en restant les bras croisés... C'est un peu ce que les gens se disent: le gouvernement ne resterait sûrement pas les bras croisés si, demain matin, les prix de l'essence lui amenaient, par

une baisse fulgurante, mettons hypothétiquement, lui amenaient des diminutions de revenus importantes, le gouvernement ne resterait pas insensible et trouverait un moyen de compenser. Sauf que, là, les gens ont l'impression que, parce que l'essence augmente, le gouvernement met un petit peu plus dans ses poches en raison de la TVQ qui est un pourcentage du prix, donc qui augmente aussi un peu. Bien, ça, ça fait en sorte que les gens se disent: Bien, le gouvernement a l'air à y trouver son compte.

Et je reviens sur un point, M. le ministre. C'est un choix de gouvernement, comme vous l'avez mentionné, de ne pas toucher au prix de l'essence. Mais je reviens en vous disant: Est-ce que vous avez calculé l'impact de... Quand vous dites que le gouvernement ne veut pas se priver de 100 millions de revenus, quel est l'impact sur l'indice des prix à la consommation, sur la consommation en région, sur le prix des aliments, sur le prix des biens et services, sur les marchandises qui sont exportées, de ces augmentations-là?

Ça coûte plus cher aux contribuables québécois, et vous faites le choix de dire: Moi, je vais garder cet argent-là dans mes poches au lieu de le retourner dans la poche des contribuables qui pourraient en avoir plus. Et déjà, il y a un an, Jean-Philippe Décarie, dans le *Journal de Québec*, disait: «Les gouvernements devront faire un sérieux examen de conscience. Il y a deux solutions: réduire leurs entrées fiscales et récolter les fruits de la croissance ou continuer de collecter à la pompe.» Donc, le gouvernement a fait ce choix-là, de continuer à la pompe. Mais, moi, je demeure persuadé qu'on devrait avoir des études pour voir lequel des deux a le meilleur impact sur les citoyens et citoyennes du Québec.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de Kamouraska-Témiscouata. M. le ministre.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: M. le Président, je pense que c'est important de répondre à cette question-là qui revient souvent: Est-ce que le gouvernement profite d'une hausse substantielle du prix de l'essence, des prix des carburants? Parce qu'il y a encore bien du monde... Et je suis content de voir que le député de Kamouraska-Témiscouata fait une belle contribution pédagogique à notre débat en rappelant encore, je le rappelle de nouveau, que la taxe ascenseur, ça n'existe plus et que, c'est vrai, c'est Gérard D. Levesque, alors ministre des Finances, qui l'a abolie. Il n'y a plus de taxe ascenseur. Donc, la seule taxe qui évolue en fonction des prix, c'est la TVQ, 7,5 %. C'est la seule taxe qui varie et qui fluctue selon les prix.

L'autre taxe, la taxe la plus importante, la taxe sur les carburants, c'est une taxe qui est fixe, qui est par litre, peu importe le prix. Alors donc, à cet égard-là, le gouvernement ne fait pas plus d'argent que quand les prix sont élevés. Non seulement il n'en fait pas plus, mais il y a un manque à gagner. En 2000-2001, l'année dernière, l'année qui vient de se terminer, avec une augmentation de 0,05 \$ le litre sur une base annuelle, c'est vrai qu'il y a eu une augmentation de rentrées en TVQ, en taxe de vente du Québec; ça a procuré 42 millions de plus en revenus supplémentaires. Par

contre, les revenus de la taxe sur les carburants ont diminué d'autant. La taxe fixe, ça a diminué d'autant. Pourquoi? Parce que la demande a baissé, la consommation a baissé.

Et j'entendais tout à l'heure le député qui mettait en doute cette donnée-là. C'est une donnée vérifiable. Quand les prix sont élevés, la demande fléchit. Les consommateurs font plus attention, ils dépensent moins d'essence, ils consomment moins d'essence. Ça paraît immédiatement dans les rentrées fiscales sur la taxe sur les carburants. Elle a diminué d'autant. Donc, elle a augmenté pour la TVQ, mais ça a baissé pour la taxe à peu près l'équivalent. Donc, c'était nul. Mais, en plus, ça coûte de l'argent au gouvernement quand les prix de l'essence sont élevés. Vous savez, le gouvernement, il a une grosse flotte de véhicules, le gouvernement. Il y a certains ministères qui ont un gros parc automobile. Le ministère des Transports, mon ministère, le ministère des Ressources naturelles, Faune et Parcs, il y a un gros parc de véhicules. Alors, forcément, quand les prix de l'essence sont élevés, ça veut dire qu'on paie plus cher. L'an passé, ça s'est traduit par 25 millions de plus.

Ce qui veut dire que, tout compte fait, quand tu regardes ça, c'est 25 millions en moins. Le bilan net concernant les taxes, c'est 25 millions en moins dans les coffres du gouvernement. On a eu plus de revenus venant de la TVQ, mais on en a eu moins en provenance de la taxe sur les carburants parce que la demande a fléchi à cause d'une baisse de consommation, et puis il a fallu payer plus, plus cher pour notre parc de véhicules, ça s'est traduit par 25 millions de dépenses de plus en achat de carburants. Donc, c'est 25 millions en moins dans les coffres du gouvernement. Donc, tout compte fait, si on regarde l'an dernier, 2000-2001, exercice budgétaire 2000-2001, la conclusion, c'est que le gouvernement du Québec non seulement n'a pas fait d'argent avec les prix élevés des carburants, mais il a fait moins. Il a eu une perte nette de 25 millions.

Alors, le cliché voulant que le gouvernement s'en mette plein les poches puis profite abusivement d'une situation ou d'un contexte de prix élevés des carburants, c'est un cliché faux. Ça n'a pas de justification et ce n'est pas fondé. Alors, je pense que ça, c'est bon de le rappeler parce que ça circule dans l'opinion publique que le gouvernement profite de la situation. Ce n'est pas vrai. Le gouvernement ne profite pas de la situation. C'est le contraire, il y a moins de rentrées pour le gouvernement dans un contexte de prix élevés des carburants.

● (10 h 40) ●

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le ministre. Alors, maintenant, je vais donner la parole au député de La Peltre pour cinq minutes. M. le député.

M. Michel Côté

M. Côté (La Peltre): Merci, M. le Président. Je crois que, pour le bénéfice des consommateurs puis aussi le bénéfice du critique de l'opposition, j'aimerais faire un petit historique peut-être en ce qui concerne les produits et équipements pétroliers, le contrôle des prix relativement à ces produits-là.

Alors, à de nombreuses reprises depuis 1974, le secteur de l'énergie a été interpellé par des événements

dans le secteur du commerce au détail de carburants. Il y a eu pénurie, il y a eu guerre de prix, rationalisation des marchés, baisse des taxes non transmises aux consommateurs. Le réseau de distribution des carburants a lui-même reçu les contrecoups de ces événements, puisque, en moins de 20 ans, le nombre de stations-service a diminué, a été réduit presque de moitié afin de se stabiliser aux environs de 4 500 au cours des dernières années.

Si on se souvient aussi, lorsque est arrivé au pouvoir, en décembre 1985, le gouvernement libéral, le ministre John Ciaccia, alors ministre de l'Énergie du temps, convoque une commission parlementaire sur le prix de l'essence. Son objectif était simple, c'était de se donner un pouvoir de négociation puis établir un rapport de force avec les grandes pétrolières. À plusieurs reprises, le ministre s'est déclaré, je pense, impuissant à contrôler l'évolution puis la hausse des prix des carburants. Alors, ils en sont venus, je pense, à des solutions envisageables ou encore solutions possibles. Ce qui a été retenu, c'est que, si le Québec veut fixer les prix, il devrait le faire par le biais d'une régie et non pas par un mécanisme ad hoc comme un décret de prix. Donc, c'est ce qui nous a conduits, je crois, à l'adoption d'une loi ou à la création de la Régie de l'énergie.

J'aimerais aussi relever ici les pouvoirs de la Régie de l'énergie. D'abord, depuis décembre 1996 que la Loi sur la Régie de l'énergie existe, alors la création de la Régie comme telle depuis 1997, dont le rôle de cet organisme, c'est de régulation économique qui consiste à réglementer les activités monopolistiques du gaz naturel et de l'électricité et à surveiller les autres marchés énergétiques, notamment celui des produits pétroliers au détail. Alors, le 1er novembre 1997, la Régie de l'énergie assure la surveillance des prix des produits pétroliers, alors depuis novembre 1997.

Dans le secteur pétrolier, les interventions de la Régie s'articulent surtout autour de trois volets qui sont les suivants. D'abord, il s'agit de la surveillance des prix des produits pétroliers. La Régie exerce donc un pouvoir de surveillance, d'inspection et d'enquête concernant la vente ou la distribution des produits pétroliers. Alors, ces articles sont en vigueur... les articles 55 à 58 de la loi sont en vigueur depuis le 1er novembre 1997.

Et, à l'article 59 de la loi, on dit que, après la tenue d'audiences publiques, la Régie fixe tous les trois ans un montant par litre au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence et en carburant diesel. Alors, cet article a été mis en vigueur le 11 février 1998 et il a été modifié par la suite le 16 juin 2000. Modifié, ça, c'est pour... En cas exceptionnel, le gouvernement peut demander une enquête sur le prix des produits pétroliers.

Alors, le troisième volet, c'est concernant l'article 67 de la Loi sur les produits et les équipements pétroliers qui stipule qu'une entreprise est présumée exercer ses droits de manière excessive si elle vend au détail de l'essence ou du carburant diesel à un prix inférieur à ce qu'il en coûte.

Le Président (M. Boulianne): Alors, je vous remercie, M. le député.

M. Côté (La Peltre): Alors, je crois que, pour bien situer le débat, il est important de commencer par la base, justement, en ce qui concerne la Régie de l'énergie.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de La Peltre. Vous pourrez revenir tout à l'heure. Alors, je redonne la parole au député de Kamouraska-Témiscouata pour cinq minutes. M. le député.

M. Claude Béchard

M. Béchard: Oui, merci beaucoup, M. le Président. M. le Président, je pense qu'avec l'énoncé du ministre tantôt sur le fait que le gouvernement ne faisait pas d'argent avec ça... Je ne pense pas qu'il y a beaucoup, beaucoup de gens qui se sont mis à pleurer suite à la déclaration du ministre, et j'ose espérer que c'était pas son but non plus, parce que je pense que le contribuable québécois, c'est le cas de le dire, il contribue. Je pense que, quand le ministre dit, presque les trémolos dans la voix, que ça le prive de revenus, puis qu'il n'a pas fait d'argent avec ça, puis que c'est assez épouvantable, on peut facilement à ce moment-là, si c'est épouvantable comme ça pour le gouvernement, imaginer ce que ça peut être pour les Québécois et Québécoises dans différentes régions au Québec, qui, eux, c'est directement dans leurs poches, et c'est de l'argent de moins qu'ils ont pour dépenser, qu'ils ont pour s'acheter différentes choses, et c'est de l'argent de leur revenu disponible qui diminue, qui s'en va dans les augmentations du prix de l'essence.

Et ça, il faut faire bien attention, parce que, quand le ministre dit ça, c'est à court terme, ces réductions-là, mais, sur une échelle à moyen et à long terme, si la situation demeure la même, bien, éventuellement, la tendance va vite se renverser, parce que la consommation augmente. La consommation du pétrole en Amérique du Nord, le Québec n'y fait pas exception, va augmenter en raison du développement économique, en raison de l'augmentation démographique. Il y a de fortes possibilités, pour ne pas dire que c'est une tendance presque claire et nette, qu'il y aura augmentation de la consommation et qu'à moyen et à long terme, bien, ça va faire en sorte que le gouvernement va vite y retrouver son compte, je crois. Ça, on peut, je pense, rassurer bien des gens qui commençaient peut-être à avoir la larme à l'œil pour le gouvernement du Québec qui a fait, il ne faut pas l'oublier, 2,6 milliards de surplus l'année passée et qui est à la veille de manquer d'imagination pour trouver toutes sortes de bebelles d'un bord puis de l'autre, des OSBL, et tout ça, pour cacher ces surplus-là et pour les dissimuler. Donc, il ne fera pas pleurer personne là-dessus.

Sauf que, quand on regarde un autre élément... Le ministre l'a mentionné déjà et plusieurs intervenants le disent, nous sommes dans un marché continental. C'est donc dire que, au niveau de l'Amérique du Nord, le prix du contenu brut est à peu près le même partout. Si on fait une petite comparaison entre ce qui se passe aux États-Unis, au Canada et au Québec, on se rend compte... Par exemple, pour l'année passée, si on regarde l'Infoprix ou le FuelFacts, qui relatent la moyenne de l'année passée,

bien on se rend compte que le prix moyen était toujours à peu près autour de 0,277, 0,28 \$ le litre partout, puis ça, ça bouge à peu près pas. La marge de raffinage était plus élevée aux États-Unis, à 0,091 \$, je dirais, que la moyenne canadienne, à 0,078, et qu'au Québec, à environ 0,072. La marge du distributeur était aussi plus élevée aux États-Unis, plus élevée aussi qu'au Québec. Donc, à ce moment-là, on est rendu que, si cette théorie-là se suit toujours, l'essence devrait être plus chère aux États-Unis qu'au Québec.

Mais là où est la surprise, c'est quand on arrive au niveau des taxes. La moyenne de taxes aux États-Unis était, l'année passée, environ de 0,154 \$, les taxes à la pompe, sur le litre. Quand on regarde au Québec, et ça, on peut comparer avec, par exemple, Plattsburgh, c'était à 0,189 \$, les taxes à la pompe, quand on regarde au Québec: Montréal, 0,367 \$; Québec, 0,347 \$; Sherbrooke, 0,353 \$. Donc, c'est le double et parfois plus que le double en taxes. C'est ça qui fait la différence sur le prix à la fin de la journée; c'est pas le prix de base.

● (10 h 50) ●

Le prix de base est à peu près le même partout en Amérique du Nord. Comme je disais, les marges de raffinage sont même un peu plus élevées aux États-Unis qu'elles l'étaient au Québec au cours de l'année passée, les marges du distributeur, c'est à peu près la même tendance, mais c'est vraiment au niveau des taxes que là on voit vraiment un boom qui est donné au niveau du prix et qui, comme je vous le mentionnais, est plus élevé, beaucoup, que ça peut l'être, par exemple, aux États-Unis ou même que dans la moyenne canadienne. Donc, non seulement les Québécois et les Québécoises sont les plus taxés en Amérique du Nord en général, mais ils le sont aussi au niveau des taxes sur l'essence.

C'est pour ça que, quand on demande une réduction de taxes, si on ne peut pas jouer sur le raffinage qui, de toute façon, est à peu près dans la même marge partout, bien, sur les taxes, c'est là qu'est la plus grande marge de manœuvre. Et il faut toujours mettre ça en relief avec le fait que, si le gouvernement dit qu'il n'a pas les moyens, qu'il a même perdu un petit peu d'argent, il ne faut pas oublier qu'il a fait des surplus de 2,6 milliards. Et ça, c'est le même contribuable, à la fin de la journée, qui voit plein de programmes se mettre en place, et qui ne verra peut-être jamais l'effet dans ses poches, et qui se demande: Pourquoi le gouvernement ne m'aide pas directement en diminuant le prix des taxes sur l'essence?

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de Kamouraska-Témiscouata. Alors, je reviens à M. le ministre pour cinq minutes.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Alors, M. le Président, ce n'était pas mon intention d'arracher des larmes ni au député de l'opposition ni aux quelques concitoyens, en cette belle journée ensoleillée, qui nous regardent. Non, ce n'était pas ça, mon intention. C'était simplement pour, je dirais, liquider, dans toute la mesure du possible, un cliché, c'est-à-dire un cliché, donc une opinion qui circule largement et qui est fausse. Alors, je pense que c'est

important en cette matière, et d'autant plus qu'on est dans un domaine tellement complexe que, à tout le moins, quand on a l'occasion de le faire, on fait en sorte que des clichés qui circulent, donc des opinions fausses, soient mis en lumière, et ne serait-ce que par un souci pédagogique.

Parce que, regardez, je vais vous donner un exemple, là — je pense que c'est ça qui m'apparaît important — un exemple concret pour montrer que les taxes, ce n'est pas un fardeau abusif dans le prix de l'essence. Un automobiliste moyen d'une région, prenons la région de Montréal, un automobiliste moyen qui parcourt 20 000 kilomètres par année, dont le véhicule consomme 10 litres aux 100 kilomètres, ça, ça veut dire qu'il utilise en moyenne 2 000 litres d'essence par année pour 20 000 kilomètres, 2 000 litres d'essence par année. Au total, cette essence va lui coûter 444,20 \$ en taxes québécoises, 444,20 \$ pour 2 000 litres. Si l'essence augmente en moyenne de 0,10 \$, une augmentation du prix de 0,10 \$ le litre, l'année qui suit, quel sera son déboursé en taxes québécoises? Il va être de 460,20 \$. 444,20 \$, 460,20 \$, ça veut dire que le prix a augmenté de 0,10 \$ le litre, et il paie 16 \$, dans l'année, de plus en taxes québécoises. Alors, vous voyez que les taxes ne suivent pas, d'aucune façon, les fluctuations des prix, même quand la hausse est substantielle. Alors, ce n'est donc pas un fardeau abusif, d'autant plus que mon collègue tout à l'heure parlera de ce qui se passe à travers le monde en matière de taxes, et on n'est pas dans l'abus ici, au Québec.

Quand on regarde les proportions des différentes composantes, là, du prix d'un litre d'essence, qu'est-ce qu'on constate? On constate que, depuis janvier 1998, le prix à la rampe de chargement a presque doublé, passant de 0,20 \$ à 0,40 \$, a presque doublé. Ce qui veut dire que la proportion dans le prix, c'est passé de 32 % à 46 %, la composante prix à la rampe de chargement. La part des taxes québécoises en pourcentage, elle, a diminué — il faut regarder ça en proportion — de 36 % à 28 %. Même chose d'ailleurs pour les taxes fédérales qui ont aussi connu une diminution, en proportion toujours. Et, quand on regarde la marge de commercialisation, c'est demeuré presque constant. La marge de commercialisation, là, c'est pour le détaillant, c'est aux alentours de 8 %, de 7,7 en 1998 à 6,8 en 2001. Donc, c'est vraiment, là, le prix à la rampe de chargement — ça veut dire, ça, c'est le prix du brut — puis c'est les coûts de raffinage, puis c'est les marges bénéficiaires de raffinage, c'est ça qui a augmenté, on est passé de 32 à 46 %. En proportion, les taxes québécoises et fédérales ont baissé, en proportion.

Alors, conclusion: il n'y a pas de fardeau abusif de taxes en ce qui concerne les carburants sur le dos des consommateurs, ce n'est pas réel, et il suffit de le constater en examinant les composantes, la composition des prix des carburants.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le ministre. Alors, je vais donner la parole maintenant à M. le député de Chicoutimi.

M. Stéphane Bédard

M. Bédard: Merci, M. le Président. Alors, normalement, je commence mes interpellations en

disant que ça me fait plaisir d'être ici, mais ce matin ça me fait un peu moins plaisir si ce n'est que par le sujet qu'on traite. Il y a une part de redondance, et je suis un peu déçu. Oui, le gouvernement fait bien son travail, il y a beaucoup de bonnes choses que nous avons faites, mais il me semble qu'on aurait pu choisir un sujet qui retenir l'attention et qui, par rapport aux problématiques qui se posent dans notre société, aurait pu faire l'objet d'une bonne interpellation. Pas que le prix de l'essence, ce n'était pas important; le prix d'essence, nous en parlons depuis un bon moment, et les réponses ont été données. Et nous sommes aujourd'hui contraints à faire le travail que tous les éducateurs font au Québec, soit celui de répéter. Alors, comme nous y sommes contraints, M. le Président, nous allons le faire, et avec grand plaisir.

Pour que l'exercice soit en plus beaucoup plus intéressant, il aurait fallu aussi que le député de Kamouraska-Témiscouata amène aussi son budget, le dernier budget du gouvernement du Québec, et on aurait pu procéder ensemble à un exercice cohérent, soit celui de dire: Oui, nous, de ce côté-ci de la Chambre, plutôt de l'autre côté, le Parti libéral demande, M. le Président, demande que le gouvernement diminue ses revenus de l'ordre de, bon, 5 à 600 millions, et en doutant, et le ministre l'a bien dit, il l'a bien fait valoir, l'a bien démontré, que ça a un effet réel à moyen terme sur le prix à la pompe, mais diminuons les taxes de l'ordre de 0,05 \$, alors privons le gouvernement de l'ordre de 500 millions.

Mais là on a un problème. Alors, par rapport à l'année en cours, et nous sommes en début d'année financière, prévoyons, à l'intérieur du budget, dans une période économique que nous connaissons — et il est fort difficile de prévoir des revenus supplémentaires pour le gouvernement dans l'année en cours quand on connaît le contexte économique actuel mondial — alors prévoyons, à l'intérieur du budget, ce qui va faire l'objet de la coupure de 500 millions. Parce que, comme il faut être cohérents, et nous avons voté ici, à l'Assemblée, une loi antidéficit dont nous sommes tous très fiers, alors prévoyons, à l'intérieur de l'exercice budgétaire, ce qui va faire l'objet d'une ponction de 500 millions.

Alors, je me serais attendu ce matin, tant qu'à avoir un exercice qui est intéressant, d'avoir des propositions du Parti libéral, de dire: Bien, écoutez, oui, le 500 millions... Nous croyons qu'il y a des sommes qui ont été dépensées qui étaient inutiles. Par exemple, il aurait peut-être fallu couper, aller chercher même — parce que le député parlait tantôt des sociétés que nous avons créées — prendre, à partir du Fonds Jeunesse, le 240 millions que nous avons mis lors du dernier exercice et aller demander de ne plus faire de projet d'école ouverte sur son milieu ou de projets qui sont présentés actuellement au Fonds Jeunesse pour soutenir, je vous dirais, des initiatives pour la jeunesse. Alors, on aurait pu avoir une proposition à ce niveau-là.

On aurait pu avoir une proposition: Nous croyons que la santé est trop financée; nous croyons que le dernier budget dans les régions où on a annoncé des montants substantiels pour venir en aide aux régions-ressources, eh bien, nous croyons que ces montants-là sont trop élevés et nous demandons de diminuer les crédits d'impôt au niveau des régions-ressources. Alors,

j'aurais aimé avoir ce type d'exercice et ce type de débat et je suis convaincu que la population du Québec aurait eu là l'intime conviction que le gouvernement du Québec a fait les bons choix.

● (11 heures) ●

Et, vous savez, le principal rôle du gouvernement est de redistribuer la richesse. Et, moi, je pense sincèrement et je suis beaucoup plus à l'aise effectivement qu'on garde... d'autant plus par rapport aux diminutions par rapport à l'essence, de taxes par rapport à l'essence, je suis beaucoup plus heureux que le gouvernement fasse des choix par rapport... Par exemple, qu'il vienne en aide, comme on le fait actuellement... On sait qu'il y a tout un projet au niveau des places en garderie. Le gouvernement augmente de plus en plus le nombre de places, et on sait que le programme est très populaire. Bien, ça prend de l'argent pour financer ça. Eh bien, M. le Président, le gouvernement joue son rôle de répartiteur, et, moi, j'aime beaucoup plus que le gouvernement prenne ses revenus additionnels, qui sont prévus, les revenus qui sont prévus et normaux dans le présent budget, et les redistribue pour les familles qui en ont bien besoin.

Alors, malheureusement, nous n'avons pas ce type de débat là ce matin. Alors, on va se contenter de répéter à l'opposition ce que nous répétons depuis plusieurs mois. Et vous me permettez — le ministre l'a fait un peu en entrée, mais je vais le faire rapidement parce qu'il me reste peu de temps — mais seulement de vous donner des indications, par exemple, par rapport... Et je continuerai lors de ma prochaine intervention. Mais, quand il dit: Au niveau international, le niveau de taxes est moins élevé au Québec qu'ailleurs et il faut se comparer ailleurs, alors je vous donnerai, M. le Président, les chiffres par rapport à l'Espagne, le Japon, la France, l'Italie, l'Allemagne, la Grande-Bretagne. Et ça nous donnera une bonne indication, à ce moment-là, des niveaux de taxation qui existent ici, au Québec. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de Chicoutimi, vous reviendrez tout à l'heure. Alors, je redonne la parole au député de Kamouraska-Témiscouata. M. le député.

M. Claude Béchard

M. Béchard: Merci, M. le Président. Comme dans toute bonne émission, il y a toujours une pause publicitaire; on vient de la vivre, on est de retour de la pause publicitaire. Je dirais amicalement à mon bon ami le député de Chicoutimi: Je comprends que c'était son rôle dans cette première intervention là. Et, quand il dit que c'est pas pertinent, ce matin, le débat que nous avons, et qu'on pourrait parler d'autre chose, je trouve ça un peu particulier. Parce que, surtout dans sa région, on se souvient des mouvements qu'il y a eu, on se souvient même de la FTQ qui est dans le mouvement, et tout ça. Et, pas plus tard qu'hier, le maire de Jonquière, lors du congrès de l'Union des municipalités du Québec, a annoncé qu'il déposerait une résolution pour demander au gouvernement d'aider les municipalités à faire face à l'augmentation des prix de l'essence, et tout ça. Donc, moi, quand il me dit que c'est pas pertinent, je pense que

ça fait peut-être longtemps qu'il n'a pas pris des nouvelles des journaux de son coin. Peut-être qu'il a pris la mauvaise tendance qu'avait un certain premier ministre à une certaine époque, qui disait que, s'il voulait être bien informé, il ne lisait pas *Le Quotidien*, mais je pense que... j'ose espérer que le député de Jonquière va se remettre à la lecture.

Et il parle de propositions. Il parle de propositions. On va en faire quelques-unes, des propositions, ce matin. Et je commencerais en vous disant que, dans la tête des Québécois et Québécoises, ce qu'ils souhaitent présentement, ce qu'ils veulent, c'est de voir un gouvernement qui va prendre tous les moyens pour les aider à faire face à l'augmentation des prix de l'essence. Et le moyen qui est le plus rapide pour le gouvernement et qui est à portée de main, c'est celui relié à la diminution des taxes sur l'essence. Et, dans ce sens-là, quand le ministre dit qu'il n'a pas... qu'il est loin d'être rassuré et qu'il est loin d'être sûr que les diminutions de taxes pourraient se refléter à la pompe, moi, j'ai quelques points à faire avec... à proposer au ministre.

Le premier, c'est de dire... On se souvient, l'année passée, qu'il y a eu une ouverture, au niveau du gouvernement fédéral, pour dire: Est-ce qu'on ne pourrait pas, avec les provinces, voir s'il est possible, si les provinces veulent s'asseoir, d'être prêt à examiner ce qui peut être fait? Et ça, on a déjà demandé à ce que cette question-là soit mise à l'ordre du jour des prochaines rencontres des ministres des Finances.

Mais, au-delà de ça, est-ce que le ministre des Ressources naturelles peut nous dire s'il a regardé avec les autres niveaux de gouvernement, avec les autres partenaires canadiens, avec les gens de l'entreprise, avec les pétrolières, avec les distributeurs, avec les indépendants s'il n'y avait pas moyen qu'ensemble ils signent, qu'ils proposent ou qu'ils s'entendent sur une espèce de pacte pétrolier, de pacte pour s'assurer que les contribuables, que les citoyens et citoyennes, s'il y a une diminution, si, un, les gouvernements s'entendent pour diminuer les taxes, pour, deux, s'assurer que, toutes choses étant égales par ailleurs, c'est-à-dire que les conditions de marché... mais que ces diminutions de taxes là se retrouvent bel et bien dans le prix à la pompe? Est-ce que, ça, ça a été regardé, pour dire: Bien, écoutez, tout le monde va faire sa part; le gouvernement est prêt à diminuer les taxes; regardons comment fonctionne l'industrie; regardons s'ils sont prêts à s'asseoir et à s'assurer que les diminutions de taxes vont se retrouver dans les poches des contribuables? Et je pense que, si tout le monde est prêt à s'entendre, et à s'asseoir, et à faire quelque chose dans ce sens-là, bien, moi, je ne vois pas comment les contribuables, les citoyens et citoyennes pourraient se voir sans différence dans le prix.

Et je reviens... On se souvient des exemples: quand il a été question de mettre fin à la contrebande de cigarettes, il y a eu des offensives majeures de faites aussi sur les diminutions de taxes pour diminuer la contrebande, en même temps accompagnées, comme ça pourrait être le cas peut-être au niveau de l'essence, de mesures bien spécifiques. Dans ce temps-là, c'était pour diminuer la consommation. Bien, ça pourrait être aussi, dans le cas présent, pour diminuer la consommation,

pour s'assurer qu'on développe des alternatives, qu'on s'assure qu'on a aussi un plan d'action bien clair au niveau de l'environnement, mais qu'on ait vraiment, toutes les parties impliquées, une espèce de pacte pétrolier, un, pour soulager les consommateurs, les consommatrices, s'assurer que les diminutions de taxes se reflètent bel et bien dans leurs poches, mais qu'en même temps, avec ces argents-là, avec la consommation qui augmente et avec la nécessité de trouver des alternatives — si le prix reste à ce niveau-là, il va falloir à un moment donné trouver aussi des alternatives — mais qu'on ait un véritable plan d'action, une espèce de pacte pétrolier pour faire en sorte que les contribuables du Québec y voient une différence, autant au niveau de la taxation qu'au niveau des autres alternatives possibles. Et ça, je pense que ça pourrait être très constructif. Au moins, ça démontrerait aux gens que le gouvernement fait vraiment tout pour trouver des solutions à l'augmentation des prix de l'essence et à l'impact d'une diminution des taxes sur l'essence.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de Kamouraska-Témiscouata. M. le ministre, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Alors, M. le Président, d'abord, l'allusion du député au rôle du gouvernement fédéral et à une offre en provenance, particulièrement à une certaine époque, du ministre Paul Martin. Il faut bien se rappeler qu'on était en période préélectorale, que l'élection fédérale allait suivre dans peu de temps et que Paul Martin, évidemment harcelé de questions en Chambre et également ailleurs, un peu partout à travers le Canada, ou encore de revendications réclamant une baisse des taxes fédérales sur les carburants, il était en situation embarrassante. Il y a des élections qui approchaient; il ne voulait pas baisser les taxes non plus. Y a pas un gouvernement dans le monde qui a baissé les taxes sur les carburants. Ça a été un scénario qui a été rejeté partout dans le monde. Alors, le fédéral aussi ne voulait pas baisser les taxes.

Alors, l'esquive, hein, l'esquive, la manoeuvre pour éviter d'être en mauvaise posture à la veille d'une élection, de la part du ministre des Finances fédéral, ça a été de dire: Oui, on est prêt à regarder ça, à la condition que les provinces le veuillent également, qu'on puisse s'entendre avec le Québec en particulier. Eh bien, c'est une entourloupette, M. le Président. Disons les choses telles qu'elles sont, c'est une entourloupette. C'est une astuce, comme diraient certains. Pourquoi? Parce que le fédéral n'a pas besoin de la permission du Québec pour baisser ses taxes. Si le fédéral veut baisser ses taxes sur les carburants maintenant, là, aujourd'hui, là, demain, là, il a juste à le faire. Pas besoin de l'autorisation ou que le Québec valide ou permette; on n'a pas de permission à accorder. C'est une taxe imposée par le gouvernement fédéral. Si le gouvernement fédéral décide de la baisser, il a juste à la baisser, c'est son choix. Mais il ne le fait pas, il ne veut pas le faire. Et, comme il ne voulait pas le faire, pour éviter d'être dans une situation embarrassante à la veille d'une élection, bien là il a renvoyé le fardeau sur les provinces en disant: Bien, je serais prêt à

condition que les provinces acceptent, s'entendent, qu'on puisse s'entendre ensemble sur une baisse des taxes.

Bien non, ça, vraiment... D'ailleurs, vous l'avez remarqué, une fois l'élection passée, avez-vous entendu M. Martin, là, pourtant, les prix sont élevés, là, avez-vous entendu M. Martin parler de baisse de taxes ou reprendre cette manœuvre, là, de recharger... de placer le singe sur l'épaule des provinces? Non, pas du tout, pas un mot. C'est le mutisme total du côté fédéral maintenant qu'ils sont réélus.

● (11 h 10) ●

Bon, je salue le bel effort du député de Kamouraska-Témiscouata pour essayer de trouver des solutions. L'idée d'un pacte, bien, je pense qu'il faut quand même dire, là, que le marché des carburants, le marché de l'essence, ici comme ailleurs — on pourrait dire en Amérique du Nord, parce que c'est un marché continental, ce n'est pas un marché qui est morcelé, c'est un marché continental, il l'a signalé tantôt — c'est un marché extrêmement concurrentiel où la loi de l'offre et de la demande joue à plein.

Et ça, toutes les enquêtes, aussi bien du côté fédéral qu'ici par la Régie de l'énergie, sont arrivées à la même conclusion: le marché des carburants, c'est un marché concurrentiel. La loi de l'offre et de la demande joue pleinement, et ça comporte aussi un nombre extraordinaire d'intervenants. C'est 4 500 détaillants, c'est trois raffineurs, c'est trois compagnies qui opèrent des pipelines, c'est 1 400 indépendants, c'est deux importateurs, c'est 200 distributeurs et revendeurs. Ça fait du monde, hein? C'est ce qui fait d'ailleurs que c'est un marché hautement concurrentiel: il y a beaucoup d'intervenants à tous les niveaux. Alors, pensez-vous vraiment qu'on peut envisager une espèce de traité ou de pacte de tout ce monde-là, de tout ce beau monde là? C'est absolument impossible à envisager et encore moins à appliquer.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le ministre. Alors, je vais donner la parole au député de La Peltre. Alors, vous avez la parole, M. le député.

M. Michel Côté

M. Côté (La Peltre): Merci, M. le Président. M. le Président, dans ma première intervention, j'ai parlé surtout des pouvoirs de la Régie de l'énergie, parce que je crois que le consommateur veut de plus en plus être bien informé, et puis c'est ce que je me donne comme objectif ce matin.

Maintenant, j'aimerais aborder les composantes du prix de l'essence. Alors, lorsqu'on parle du prix de l'essence, ça comprend plusieurs composantes. Alors, il y a le prix, d'abord, du pétrole brut, il y a aussi une partie qui concerne le transport, les coûts de raffinage, la marge de raffinage, les taxes et la marge de commercialisation. Parce que, M. le Président, dans les médias, on ne parle que des variations du prix du pétrole brut ou du prix de l'essence à la pompe puis on parle aussi des taxes bien entendu. L'automobiliste, quant à lui, ne dispose que des informations qui sont véhiculées dans les médias.

Bon, le pétrole brut... le pétrole... le prix du pétrole brut constitue la première et principale composante de

l'ensemble du prix de l'essence si on exclut les taxes. Ensuite, le coût et marge de raffinage. Le raffineur, lui, doit d'abord assumer le coût d'acquisition du pétrole brut. Pour les deux raffineurs de Montréal s'ajoutent les coûts de transport et de manutention du prix de l'oléoduc Portland-Montréal. Par ailleurs, Ultramar, lui, il doit ajouter les frais de transport maritime pour la partie du trajet de l'océan Atlantique jusqu'à Québec, via le golfe Saint-Laurent et le Saint-Laurent.

Le coût de raffinage, lui, il s'établit actuellement, en moyenne, à environ 0,015 \$ le litre et peut varier selon un peu les raffineurs. Ça peut aller jusqu'à 0,02 \$ le litre chez certains raffineurs québécois. La marge de raffinage sert à couvrir les coûts d'exploitation de la raffinerie, les frais de livraison aux terminaux et aux grossistes et à financer des projets d'investissement. Le prix à la rampe de chargement est synonyme du prix de gros à la raffinerie.

On entend souvent parler du prix de gros au port de New York, par exemple. Alors, le port de New York, lui, il est considéré comme indice de référence en ce qui concerne la distribution et le prix des produits pétroliers. À ce prix de gros au port de New York, il faut ajouter le coût de transport pour acheminer le produit jusqu'à Montréal. Alors, c'est la même chose pour ce qui s'en vient à Québec. Même si, en pratique, la majorité de l'essence vendue au Québec provient des raffineries locales, le coût de l'essence importée, c'est-à-dire port de New York qui s'en vient ici, a une influence déterminante au niveau des prix domestiques, puisque le prix de gros de Montréal est aligné aussi sur ceux de New York. Alors, je pense qu'il faut considérer ces éléments-là.

Alors, il y a le coût de transport. Bien sûr que, dans les régions centrales telles que Montréal, Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, le coût de transport constitue une composante secondaire du prix de l'essence, mais, quand on s'en va en périphérie, bien là ça augmente en conséquence.

Et il y a les taxes. Au fédéral, il y a deux taxes: la taxe d'accise de 0,10 \$ le litre et la TPS, taxe sur les produits et services, de 7 %. Au provincial, les carburants sont également assujettis à deux taxes de base, soit la taxe sur les carburants qui est fixe à 0,152 \$ le litre, qui est applicable à l'essence et à la taxe de vente, et la taxe de vente qui s'ajoute à ça de 7,5 %. Donc, lorsqu'on dit que le taux... lorsque le taux de l'essence, le taux augmente, le prix augmente, donc la taxe sur les carburants, elle, est toujours la même, peu importe le prix. Donc, il faut que... Comme M. le ministre l'expliquait tout à l'heure, je pense que, ça, c'est très important, il n'y en a plus, de taxe ascenseur. Alors, seulement ce qui peut augmenter, c'est la taxe de vente. Elle, si le prix du carburant augmente, bien sûr que la taxe de vente, elle, va augmenter un peu aussi. Mais la taxe de base, elle, est toujours la même.

Alors, je vous reviendrai à la prochaine intervention, aller plus en détail pour décortiquer tous les composants du prix comme tel plus spécifiquement.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de La Peltre. Alors, je donne la parole maintenant au député de Kamouraska-Témiscouata. Cinq minutes, M. le député.

M. Claude Béchard

M. Béchard: Oui. Merci, M. le Président. Avant de commencer un autre bloc, je dirais qu'il faudra... Le signal n° 1 pour le ministre des Ressources naturelles, si on veut savoir quand seront émis les brefs, quand on déclenchera les élections, on va voir au moment où il annoncera une diminution de taxes ou une proposition de peut-être regarder une diminution de taxes. A ce moment-là, on préparera nos pancartes pour l'élection si on se fie à ce qu'il dit.

Sauf que je vous dirais aussi que, quand il dit qu'un pacte pétrolier social, ce n'est pas réalisable parce qu'il y a 4 500 intervenants là-dedans, il ne faut pas oublier que ces gens-là sont tous représentés, d'une part. Deuxièmement, il ne faut pas oublier non plus, que, par exemple, quand c'est le temps de s'entendre avec ces gens-là pour financer la Régie de l'énergie et leur assurer... voir la quote-part qu'ils vont donner à la Régie de l'énergie, on s'entend. Quand c'est le temps de prendre pour le gouvernement, on trouve la façon et on s'organise pour s'entendre. Quand c'est le temps de redonner aux contribuables et aux citoyens, bien c'est un petit peu plus difficile. Donc, il y a un petit manque de volonté là-dessus.

Mais je veux profiter de ce bloc-là pour parler d'un élément. On parle, bon, que la consommation augmente, ça a un impact, le prix de l'essence, et tout ça. Est-ce qu'on pourrait entendre aussi le ministre des Ressources naturelles sur les alternatives? C'est-à-dire, on sait qu'au cours des dernières années, par exemple, Hydro-Québec avait la proposition du moteur-roue. On sait qu'il y a aussi différentes autres propositions, les piles à combustible, les carburants à base d'hydrogène, tout ça. Et ce sont, là, des éléments qui éventuellement pourraient être appelés peut-être pas à remplacer entièrement, mais au moins à offrir une autre alternative.

Et ça, je pense que plusieurs personnes se demandent... Quand ils voient les prix de l'essence augmenter, quand ils voient les taxes sur l'essence qui sont là, qui sont plus hautes au Québec qu'ailleurs, ils se disent: Bien, est-ce qu'au moins le gouvernement, s'il ne veut pas baisser les taxes sur l'essence, est-ce que le gouvernement se prépare ou travaille à développer des alternatives ou avoir, comme par exemple dans le cas du moteur-roue qui était en projet par Hydro-Québec... Est-ce que ces alternatives-là peuvent être utiles, peuvent permettre... Ou, au moins, est-ce que le gouvernement cherche à faire de ces outils-là des outils qui pourront, en plus d'améliorer la qualité de l'environnement, donc moins de rejets dans l'atmosphère, pourraient aussi avoir un impact sur la demande, avoir un impact éventuellement aussi sur le prix? Et ça, les échos que, moi, j'en ai d'un bord puis de l'autre, il n'y a pas grand monde qui sont contre ça, contre le développement de ces alternatives-là.

● (11 h 20) ●

On se souvient tous d'une publicité à un moment donné où on voyait quelqu'un qui, en fin de trajet, prenait son bain dans sa boîte de pick-up puis il disait: Il me reste de l'eau encore. Je ne veux pas voir le ministre prendre son bain quand il arrive dans son comté après un long trajet, mais est-ce que ce sont des alternatives que le gouvernement encourage? Est-ce que ces projets-là sont toujours sur la table? Où c'est

rendu? Parce que, si on ne peut pas... Je pense que ça ne serait pas acceptable pour les gens, les citoyens du Québec, de voir, d'un côté, le gouvernement ne rien faire au niveau des taxes sur l'essence et, de l'autre, voir aussi le même gouvernement ne rien faire non plus pour améliorer des alternatives ou développer de nouvelles alternatives.

Et, dans différentes rencontres qu'on a au niveau, entre autres, des centres de recherche, que ce soit sur le moteur-roue, comme je vous dis, que ce soit sur les autres alternatives, bien ces gens-là ont pas vraiment l'impression que le gouvernement du Québec leur donne un coup de main, ou les aide beaucoup, ou a pris ce virage-là. Et donc c'est important au niveau de la qualité de l'environnement.

Et, de même, on ne peut pas, je dirais, passer sous silence non plus l'amélioration nécessaire du réseau routier. Et ça, on le sait, moins le réseau routier est en bon état, bien, ça, ça fait en sorte que ça consomme plus et qu'il y a plus d'essence qui est consommée. Mieux le réseau est, meilleur est l'état du réseau, bien, moins ça consomme.

Et d'autres éléments aussi. Quand on parle... On peut parler du bloc environnemental. On ne peut pas non plus passer sous silence ce qui est fait comme effort au niveau du transport en commun. Il y a des gens qui ont proposé toutes sortes de solutions pour augmenter, je dirais, la fréquentation du transport en commun. Il y a toutes sortes d'avantages qui peuvent être là.

Donc, finalement, ce qu'on veut savoir à ce moment-ci, c'est: Qu'est-ce que le gouvernement, puisqu'il ne veut pas rien faire au niveau de la diminution des taxes sur l'essence, qu'est-ce que le gouvernement fait ou veut faire — ça pourrait faire partie d'un pacte pétrolier et social, peu importe comment on l'appelle — mais fait pour développer d'autres alternatives et faire en sorte qu'on n'a pas juste, là... qu'au moins quelque part il se fait quelque chose pour trouver des alternatives, améliorer la qualité de l'environnement et s'assurer que les augmentations de consommation ne seront pas uniquement toujours liées à des augmentations de consommation sur le pétrole uniquement?

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de Kamouraska-Témiscouata. Alors, M. le ministre des Ressources naturelles, vous avez la parole.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Merci, M. le Président. Juste une dernière remarque sur l'idée d'un pacte. Un pacte sur quoi? Un pacte sur la fixation d'un prix? C'est absolument impraticable. Compte tenu encore une fois du nombre d'intervenants que j'ai signalés tout à l'heure dans ce marché, comment peut-on concevoir une espèce de traité entre tout le monde, impliquant tout le monde, pour maintenir un prix, pour fixer un prix? D'abord, ce serait aller à l'encontre des lois sur les concurrences, parce que ça serait l'équivalent d'une collusion entre producteurs. Enfin, je ne pense pas que ce soit...

Par contre, le député a ouvert une piste pas mal plus intéressante qui porte sur un certain nombre d'actions ou d'interventions visant à réduire la consommation d'un produit qui est directement impliqué

dans l'émission des gaz à effet de serre, et donc dans toute la problématique des changements climatiques et du réchauffement planétaire. Ça, à cet égard, le gouvernement du Québec a fait ses devoirs.

Nous avons élaboré une stratégie portant sur les changements climatiques et il a été reconnu que c'est évidemment le volet transport qui contribue le plus au Québec à la production de gaz à effet de serre, même si le Québec est très bien classé en cette matière parce que nous avons fait le choix, il y a longtemps, de la filière hydroélectrique. Nous produisons plus de 90 % de notre énergie électrique par le biais de la filière hydroélectrique, et on sait que c'est beaucoup moins polluant et que ça produit à peine de gaz à effet de serre contrairement aux autres filières, filière thermique, par exemple, et comme aux États-Unis les centrales au charbon ou alimentées au mazout. Ce n'est pas le cas chez nous.

Mais, par contre, du côté du transport, il y a des choses à faire. Et, dans notre stratégie — je n'ai pas le temps évidemment d'élaborer là-dessus — il y a toute une série de mesures, comme, par exemple, l'inspection des véhicules, pour voir à ce que leur équipement antipollution soit pleinement efficient, le plus performant possible. Il y a aussi un certain nombre de mesures que le gouvernement peut mettre en oeuvre concernant son parc immobilier pour qu'on soit plus économe de l'énergie, particulièrement en matière de chauffage. Et également gère mieux sa flotte de véhicules. Il y a des moyens qu'on connaît, qui ne sont pas nécessairement très coûteux et qui permettent de réduire la consommation d'essence quand on a à gérer une flotte imposante de véhicules comme c'est le cas du gouvernement. Ça fait partie de la stratégie de lutte aux changements climatiques.

Et puis il y a aussi toute une série de mesures pour favoriser le transport en commun. Si vous favorisez le transport en commun, si l'achalandage du transport en commun augmente, bien c'est évident que ça veut dire moins d'automobiles sur les routes, donc une moins grande consommation d'essence. Alors, oui, on est dans cette voie-là.

Et puis on soutient aussi la présence d'une proportion importante d'éthanol dans l'essence, n'est-ce pas? Ça, on diverge d'opinions là-dessus à cet égard. Vous vous rappelez certaines questions à l'Assemblée nationale la semaine passée, hein? L'opposition s'est campée là-dessus, ils sont contre. Ils sont contre la présence d'éthanol ou, s'ils sont pour la présence d'éthanol, ils sont contre qu'on en produise au Québec. Alors, ils voudraient qu'on l'achète en Ontario, aux États-Unis ou je ne sais pas trop, mais qu'on n'en produise pas chez nous, alors que c'est reconnu à travers le monde que, si vous intégrez une part d'éthanol dans les carburants, dans l'essence en particulier, ça a un effet direct sur la production de gaz à effet de serre assez substantiel. Alors, nous, on est d'accord avec ça. Alors, oui, on agit dans ce sens-là, et ça fait partie particulièrement de la stratégie québécoise concernant les changements climatiques.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le ministre. Alors, je vais donner la parole maintenant au député de Chicoutimi.

M. Stéphane Bédard

M. Bédard: Merci, M. le Président. Alors, vous me permettez évidemment, dû au fait qu'on se parle à plusieurs interventions de distance, de revenir un peu — simplement un petit point soulevé — sur le fait... Tantôt, en réponse à mon commentaire, le député a répondu: Écoutez, c'est une pause dans ce dont on traite aujourd'hui. Évidemment, non, ce n'est pas une pause. Et, en 30 secondes, je vais vous l'expliquer.

Vous savez, il y a deux façons de gérer, il y a une bonne et la mauvaise. Quand on gère, et particulièrement au gouvernement, on peut décider: on va baisser les revenus sans penser aux dépenses. Et on peut faire l'inverse: augmenter les dépenses sans penser aux revenus, qu'est-ce que ça va causer sur les revenus. Eh bien, c'est en plein ce que nous a proposé le député de Kamouraska-Témiscouata. Et, moi, entre les deux échanges que j'ai entendus, je n'ai pas entendu de propositions sur des baisses de dépenses. Alors, j'en déduis, j'imagine qu'il veut qu'on élimine les baisses d'impôts ou, en tout cas, je verrai peut-être à la prochaine intervention que mon bon ami va faire si on va avoir une proposition intéressante là-dessus. Mais on voit à quel point il faut être cohérent. Et, non, ce n'était pas une pause, au contraire. Alors, on veut diminuer les revenus de 500 millions, bien il faut trouver ce 500 millions là quelque part.

Et le sujet est important, M. le Président, et je tiens à le rappeler. C'est de la façon que l'aborde le député qui n'est pas... qui est inintéressante. Parce que le sujet des prix à la pompe et des coûts que ça représente pour les consommateurs, c'est évident qu'il y a un sujet d'intérêt. Et ce qui d'ailleurs, je vous dirais, tanne le plus et ce qui crée le plus de commotions auprès des consommateurs, c'est de voir que, dans une période où les prix d'essence sont très élevés, eh bien, les pétrolières encaissent des profits qui sont exceptionnels. Les hausses de profits sont mirobolantes actuellement. Alors, il est évident que c'est un sujet de discussion. Et, moi, pour moi, je suis le premier, là, qui encourage les initiatives au niveau des consommateurs pour faire en sorte de faire des pressions pour diminuer le prix à la pompe auprès de ces pétrolières-là. C'est un des moyens que j'encourage.

● (11 h 30) ●

M. le Président, et vous rappeler un peu au niveau des taxes... Seulement pour dire des fois... J'avais commencé tantôt — mais afin de terminer — de vous rappeler un peu les niveaux de taxation qui existent. Je regarde: en Espagne, par rapport au prix, c'est tout près de 60 %; au Japon, 54 % — et c'est tous des pays qui sont de beaucoup supérieurs au Québec; en France, 71 % du prix qui est en taxes; en Italie, 66; en Allemagne, 70 %; et en Grande-Bretagne, 78 %. Alors, ça vous donne un peu une idée. Nous, c'est la moitié moins. Alors, oui, il y a peut-être des choses à réfléchir. Oui, il y a un coût associé à l'utilisation de l'essence aussi. Et on voit qu'ailleurs ça a été traité différemment. Alors, le moyen qui est proposé...

Je vous rappelle le sujet de l'interpellation, qui est: Les effets des taxes sur les produits pétroliers et sur le développement économique du Québec et des régions ainsi que leurs conséquences sur le revenu disponible

des Québécois. Eh bien, de la façon que ça a été abordé dans le cadre de la présente interpellation, bien, malheureusement, ça rend le débat un peu plus stérile et moins intéressant.

Mais je vois que le député commence à reculer. Et finalement, au bout de l'éducation et du fait qu'on ait répété pendant tout près d'un an les effets que ça pourrait causer sur le trésor public, j'ai cru percevoir dans la dernière intervention un certain recul. Je vous dirais, par rapport à nous, c'est un avancement de voir, oui, il y a peut-être d'autres moyens, finalement. Et le ministre l'a abordé, oui, on peut peut-être s'attaquer effectivement à ce qui concerne la consommation. Et je crois que c'est un sujet qu'on doit avoir comme consommateur, mais comme personne aussi qui est intéressée par l'environnement.

Évidemment, c'est un agent polluant, il faut bien le dire. Il est utile, il crée de l'emploi, il fait fonctionner nos machineries, nos automobiles, mais évidemment il crée aussi des problèmes au niveau de l'environnement. Et ça, il faut s'attaquer à ça et sensibiliser le consommateur avec des choses très simples. Vous savez, on a une Agence sur l'efficacité énergétique du ministère des Ressources naturelles du Québec qui fait un travail exceptionnel et qui... Je donne un peu les éléments. Je ne peux pas malheureusement, avec le temps que j'ai, vous donner tous ces éléments, mais c'est à chaque consommateur à faire ce travail-là et à voir de quelle façon il peut diminuer sa consommation de carburant. Et c'est des petits trucs, des petites choses qui peuvent mener à de grandes choses au niveau de l'environnement.

Alors, ça, c'est un appel qu'on peut faire, et je suis sûr que le député de Kamouraska-Témiscouata va le faire de tout coeur avec moi, et en même temps même effectivement de travailler pour encourager la production et même l'utilisation de ressources autres que les ressources pétrolières. Alors, je pense, c'est un ensemble de choses. Et je suis convaincu que la prochaine interpellation — et j'en ai l'intime conviction — va porter sur ces éléments-là, et elle sera beaucoup plus productive.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de Chicoutimi.

M. Bédard: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Boulianne): Alors, je redonne la parole au député de Kamouraska-Témiscouata.

M. Claude Béchard

M. Béchard: Merci beaucoup. Merci beaucoup, M. le Président. M. le Président, quand j'entends mon collègue de Chicoutimi dire qu'on avance, je vais vous dire une chose, ça fait longtemps qu'il n'avait pas entendu parler des libéraux ou bien non qu'il n'a pas vu les interventions qu'on fait, parce que ça fait longtemps qu'on parle de ces alternatives-là, et on en parle probablement plus que son propre ministre. Parce que, moi, dans ce que j'ai entendu du ministre des Ressources naturelles sur les alternatives... Lui, il a parlé des rejets, de comment il essayait d'améliorer la qualité comme telle de la flotte gouvernementale et le suivi auprès des

automobiles en ce qui a trait aux rejets des résidus. Sauf qu'il n'a pas parlé beaucoup des alternatives: où c'en est, le moteur-roue, où c'en est, tout ce qui concerne l'hydrogène.

Et, je vous dirais aussi, quand vous parlez des taxes, il faut faire bien attention. Il ne faut pas oublier qu'il faut regarder aussi le régime fiscal au complet. C'est facile de dire que les taxes sur l'essence sont beaucoup plus élevées en France ou dans certains autres pays. Comparons aussi les impôts que les gens paient à la base pour voir si ce ne serait pas par hasard des systèmes qui sont en place et sur lesquels on met beaucoup plus l'accent, au niveau de la taxation, sur l'utilisateur-payeur et un petit peu moins que sur l'impôt, ici.

Où est-ce qu'on va prendre l'argent pour les diminutions de taxes sur l'essence? Bien, on a vu, en santé, il y en a un peu à Toronto, hein? Je pense vous en aviez déjà caché dans ce coin-là. Vous avez aussi de l'argent qui vient du fédéral pour la santé, que vous n'utilisez pas complètement dans la santé, je pense. J'ai entendu mon collègue de Châteauguay parler d'un trou de 500 millions à peu près, là, que vous détournez de l'argent fédéral pour la santé.

Ensuite, quand on parle de l'éthanol, le ministre des Ressources naturelles, on se souvient de sa déclaration, une de ses déclarations les plus cohérentes qu'il a faites à date quand il a dit qu'un rapport, c'est un rapport. Et moi, j'espère que les gens qui ont écrit ce rapport-là pour son ministère, qui le mettaient en garde contre certains éléments relatifs à la production d'éthanol, j'espère qu'il ne dira pas comme le premier ministre, que finalement ce n'était qu'un rapport de fonctionnaires puis qu'on n'est pas obligé de suivre tout ça. Donc, j'aimerais bien être un petit oiseau pour entendre les discussions entre lui et son collègue de l'Environnement et le premier ministre là-dessus.

Donc, on continue au niveau des diminutions de taxes parce que ça a un impact, et l'impact que ça a, quand on parle... On parlait de l'impact des taxes sur les produits pétroliers, il y en a à plusieurs niveaux. Et je reviens avec l'idée du pacte dont on parlait, un pacte pétrolier et social. C'est pas juste... C'est pour s'assurer, ramener à l'objectif principal que toute diminution de taxes — ce qui semble être la grande hantise du ministre, il dit: Si je diminue les taxes, ça paraîtra pas nulle part — mais que toute diminution de taxes se traduise par une diminution aussi à la pompe. Et ça, ce que j'en comprends, c'est qu'il y a même pas eu le début de l'ombre d'une réflexion là-dessus. Il rejette ça. Il dit que, non, ça ne marchera pas. D'un autre côté, si on veut pas prendre les moyens pour que les baisses de taxes paraissent à la pompe, bien on en conclut deux choses, c'est que le ministre ne veut pas baisser les taxes sur l'essence et il ne veut pas non plus prendre les moyens, je dirais, conciliables avec plusieurs intervenants pour que ça se réalise.

L'impact que ça a en région, M. le Président, on peut en reparler aussi. Ça a un impact — on en a entendu beaucoup parler, entre autres cet hiver — sur les frais que ça occasionne aux municipalités, les frais que ça occasionne pour les entreprises de transport, dans plusieurs cas, qui disent: Ce sont des profits que directement on prend et on met dans le réservoir à

essence, et ça a un impact sur nos profits; sur les exportations aussi, puisque les régions doivent sortir des régions, plusieurs kilomètres parfois de transport; sur l'industrie touristique, je dirais, face à la saison qui s'en vient. Plusieurs se posent des questions, se demandent jusqu'à quel point ça va avoir un impact.

Et j'aimerais savoir: Est-ce que le ministre des Ressources naturelles a commencé à regarder l'impact que ça pourrait avoir sur tous ces secteurs économiques là, autant au niveau des transports — l'année passée, il y a eu des gestes de posés — autant au niveau de l'industrie touristique, autant au niveau aussi — on en reparlera peut-être dans l'autre bloc — de tout ce qui concerne l'huile à chauffage, qui est important?

Et peut-être pour terminer en disant qu'on n'est pas les seuls à demander ça. Le maire de Jonquière, comme je l'ai déjà demandé, Daniel Giguère, qui tentera de faire adopter une résolution au congrès de l'Union des municipalités du Québec pour compenser les municipalités victimes de la hausse des prix du carburant. Est-ce que le ministre des Ressources naturelles peut nous dire s'il est d'accord ou pas avec cette proposition — là qui est faite par un maire de sa région, et voir si — on n'est pas les seuls à demander à ce qu'il bouge à ce niveau-là — et s'il va répondre à l'appel aussi des maires du Québec?

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de Kamouraska-Témiscouata. Alors, M. le ministre des Ressources naturelles, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Oui, M. le Président, quelques remarques un peu, je dirais, à bâtons rompus suite aux interventions du député de Témiscouata-Kamouraska. Oui, on fait des choses et on investit dans la recherche pour des alternatives aux carburants. Par exemple, Hydro-Québec est très fortement impliquée dans la mise au point de piles au lithium, ce qui permettrait évidemment d'emmagasiner l'énergie. Pour le début, on pense à l'utilisation de ces piles en télécommunications, mais évidemment, à terme, c'est également pour l'utilisation de ces piles pour les voitures automobiles.

Hydro-Québec, le gouvernement, l'Université du Québec à Trois-Rivières également sont très fortement impliqués dans des recherches dans le créneau hydrogène, mais c'est de la recherche fondamentale évidemment, pour le moment. Ça veut dire que ça va prendre encore un bon nombre d'années avant que ça aboutisse à des résultats concrets. Mais on est très impliqué là-dedans, dans toute cette recherche portant sur l'hydrogène.

L'éthanol, je reviens là-dessus. C'est prouvé et démontré que, si vous intégrez 10 % d'éthanol dans l'essence, ça a des effets considérables et bénéfiques sur le plan environnemental. La démonstration est faite. Alors, c'est évident que donc, à l'instar de l'Ontario, le Québec a parfaitement raison de s'engager dans la voie de la production de l'éthanol et de faire en sorte que, de plus en plus, cette substance soit ajoutée, intégrée aux hydrocarbures.

● (11 h 40) ●

Bon. Simple petite remarque en passant, le fonds, les ressources financières placées en fiducie à Toronto par le gouvernement fédéral — c'est pas nous qui l'avons fait, là — ça va être utilisé entièrement à la santé. C'est déjà très largement utilisé, et puis on avait trois ans pour le faire. Puis il n'est pas question de prendre un seul sou dans ce fonds pour d'autres fins que la santé. Alors, c'est un conseil de la part de l'opposition que le gouvernement ne suivra pas, vous pouvez en être assuré.

Quand on regarde aussi... Je reviens sur ce que le député de Chicoutimi nous disait tantôt. Quand on regarde le niveau des taxes un peu partout dans le monde, on constate qu'en Europe c'est très élevé; au Canada, c'est dans la moyenne; Québec aussi. C'est aux États-Unis où le niveau de taxation est le plus faible, il est de 27 % seulement sur le prix d'un litre. Et je dirais que, quand on prend en compte toute la problématique concernant les gaz à effet de serre et les changements climatiques, les États-Unis, là, il faut surtout pas les prendre comme modèle, c'est pas le modèle à suivre. J'irais même jusqu'à dire que le litre d'essence aux États-Unis, il n'est pas assez taxé, il est à un prix trop abordable, trop bas. Ça entraîne du gaspillage de cette ressource aux États-Unis, un véritable gaspillage. On fait pas attention à la consommation aux États-Unis parce que c'est pas assez cher. C'est ce qui fait que depuis quelques années vous avez vu le retour de véhicules à très haute consommation. Et donc il n'y a aucune préoccupation aux États-Unis sur les effets d'une augmentation croissante, d'une croissance de la consommation des carburants. C'est surtout pas un modèle à suivre. Donc, je pense que la voie à suivre, c'est pas la réduction des taxes, d'aucune façon, dans le monde actuel. C'est pas ça, la voie à suivre. Et le modèle américain, c'est surtout pas le modèle qu'il faut suivre.

Alors, pour ce qui est des régions, j'en reparlerai un peu plus tard, M. le Président. Et, pour ce qui est de la performance économique du Québec au cours des dernières années, je pense que ça va être un sujet intéressant que j'aborderai tout à l'heure.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le ministre. Alors, il nous reste deux intervenants et ensuite la conclusion. Alors, je demanderais le consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de midi. Il va manquer à peu près une dizaine de minutes. Alors, ça va? C'est bien, merci. Alors, je donnerais la parole au député de La Peltre. Cinq minutes, M. le député.

M. Michel Côté

M. Côté (La Peltre): Merci, M. le Président. Donc, j'ai ici, en date du 7 mai 2001, le prix de l'essence ordinaire sans plomb ici, au Québec. Alors, j'ai pour la région de Montréal, Québec, Gaspésie, Saguenay—Lac-Saint-Jean, Abitibi-Témiscamingue, mais, par contre, je vais y aller avec le prix ici, pour Québec, parce qu'on sait que Montréal, la seule différence qu'il y a, c'est parce que Montréal a 0,015 \$ de plus le litre par rapport au transport; et en région, en périphérie, Gaspésie, Saguenay—Lac-Saint-Jean, Abitibi-Témiscamingue, bien on sait qu'il y a des mesures spéciales qui s'appliquent à ces régions.

Alors, le prix à la rampe de chargement est à 0,4140 \$. Alors, lorsque le camion-citerne s'en va ici, à Ultramar, faire le chargement de sa citerne, là il est à 0,4140 \$ le litre, 0,4140 \$. Ensuite s'ajoute le transport qui est de 0,0034 \$. Alors, c'est 0,0034 \$. Ensuite, la taxe d'accise fédérale qu'il faut ajouter, de 0,10 \$ le litre. Donc, on ajoute 0,10 \$ le litre; ça, c'est fixe, ça. Et la taxe sur les carburants du Québec de 0,152 \$ le litre, également fixe, pour un sous-total de 0,6694 \$. Alors, s'ajoute à cela la TPS, 7 %, pour un montant de 0,0469 \$ le litre, pour un sous-total de 0,7163 \$. La TVQ s'ajoute, 7,5 %, pour 0,0537 \$, alors pour un prix minimum légal de 0,77 \$.

Alors, ça veut dire qu'ici le détaillant ne peut vendre moins que 0,77 \$ le litre, parce qu'il peut avoir des infractions. C'est prévu d'ailleurs par la Loi sur la Régie de l'énergie. Alors, présentement le prix observé à la pompe est de 0,862 \$ ici, à Québec. Donc, il y a un écart de 0,0920 \$, puis on l'a dit tout à l'heure, à quoi ça sert, l'écart, en termes de marge de manoeuvre pour les détaillants. Donc, ça, c'est exactement, on pourrait dire, comment est décortiqué le prix global du litre d'essence qui est affiché à la pompe. Je pense que c'est très important pour que les consommateurs prennent connaissance de ça, de quelle manière c'est divisé, que le prix est divisé.

Donc, M. le Président, oui, on est conscient que le prix de l'essence, il est élevé, puis il faut être vigilant. Puis je pense qu'on compte aussi sur les consommateurs pour vraiment nous aider peut-être à développer d'autres sources d'énergie. Parce qu'il va falloir développer d'autres sources d'énergie, des sources d'énergie qui peuvent être moins polluantes puis moins dommageables pour l'environnement. Je pense que ça, pour l'avenir, il faut y penser. Et aussi, en contrepartie, quand même, nous, les consommateurs — parce que je me considère également comme un consommateur — il faut aussi examiner ou encore réviser nos habitudes de consommation. Je pense que, ça aussi, ça se fait en parallèle, tout ça, et puis je pense que c'est comme ça qu'on va pouvoir éventuellement, avec d'autres sources d'énergie... pour que ce soit éventuellement plus avantageux pour le consommateur à l'avenir. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de La Peltre. Alors donc, un dernier intervenant dans ce débat de 80 minutes, M. le député de Kamouraska-Témiscouata, porte-parole officiel. Allez-y.

M. Claude Béchard

M. Béchard: Oui. Merci, M. le Président. Quand j'entendais le ministre des Ressources naturelles dire que les taxes... le problème finalement, ce n'est pas que, nous, on a des taxes trop élevées, c'est que les autres ont des taxes trop basses, je trouve que c'est un peu simple comme solution et je me disais: À quand le voyage à Washington du ministre des Ressources naturelles pour aller leur dire qu'ils devraient augmenter les taxes sur l'essence? Il y a eu beaucoup de va-et-vient à Washington au cours des derniers mois. On pourrait assister à cette visite-là.

Mais, quand même, revenons sur ce qu'on a ici. J'aimerais entendre le ministre des Ressources naturelles

aussi sur un autre point. Tantôt, le député de Chicoutimi mentionnait, au niveau des pétrolières, des raffineries, les rendements qu'il y a là et que... Dans le fond, je peux pas lui prêter d'intentions, je sais pas s'il avait l'intention d'accuser ou pas les raffineurs de faire trop d'argent sur le raffinage. Ces gens-là visent un rendement autour de 10 %. C'est à peu près la même chose qu'Hydro-Québec vise. Alors, j'aimerais entendre le ministre là-dessus. Est-ce que c'est trop? Est-ce qu'il est là, le problème? Est-ce que vous pensez que c'est là qu'est le problème? Est-ce que c'est à l'étape du raffinage qu'il se fait trop d'argent?

Et vous vous souvenez, en commission parlementaire... Et je n'accuse pas le député de Chicoutimi, là, d'accuser les... Je demande simplement si effectivement le ministre pense que c'est là qu'est le problème, parce que l'autre fois, en commission parlementaire, le député de Groulx aussi avait soulevé, si vous vous souvenez, cet élément-là sur le raffinage. Est-ce que c'est là qu'est... Parce qu'on semble toujours avoir une nouvelle raison. L'année passée, c'était le prix du baril; cette année, il semble que c'est sur le raffinage. Et aussi voir si lui pense que c'est là qu'il y a un problème.

Un autre élément aussi sur lequel j'aimerais l'entendre beaucoup, c'est que vous êtes sûrement au courant, M. le ministre — vous en avez entendu parler comme nous — qu'il y a plusieurs endroits au niveau des logements sociaux, au niveau des établissements comme tels, au niveau des établissements de santé, d'éducation entre autres, qui sont aux prises avec ces augmentations-là au niveau énergétique et qui font en sorte que ça crée aussi des manques à gagner, des besoins importants. Ce que je me disais, c'est: Est-ce qu'on peut s'attendre, à l'automne ou à un moment donné, à l'aube de la prochaine saison froide, à des interventions directes pour aider les contribuables et pour aider aussi les gens des réseaux à passer à travers un autre hiver qui pourrait, au niveau des coûts de l'énergie pour se chauffer, et tout ça, occasionner des coûts importants?

● (11 h 50) ●

Et on n'est même pas sorti de la dernière. Parce que, vous le savez sûrement, il y a déjà, au niveau des coopératives d'habitation, au niveau des logements sociaux, plusieurs personnes qui appellent et qui demandent: Est-ce qu'il existe des programmes pour nous venir en aide parce qu'on a de la difficulté avec les prix élevés? Donc, il y a ce point-là sur lequel j'aimerais aussi entendre le ministre dans sa dernière intervention, dans sa conclusion.

Le point, aussi, important à souligner, c'est que je veux rappeler que ce qu'on propose, c'est que le ministre prenne les moyens pour s'assurer que, s'il y a une baisse des taxes sur l'essence, même si ce n'est pas ce qu'il envisage, mais, s'il y a une baisse des taxes, que ça se reflète à la pompe. Il y a la Régie de l'énergie. Je crois qu'il pourrait commencer à regarder avec les intervenants de ce secteur-là, avec leurs représentants, voir ce qu'ils seraient prêts à faire, eux, pour s'assurer que, s'il y a une baisse de taxes, il y ait une baisse aussi à la pompe. Parce qu'il semble que c'est son argument majeur: On peut pas baisser les taxes parce que ça ne paraîtra pas à l'autre bout.

Mais, si des intervenants disaient: Nous, on est prêts à ce que ça paraisse à la pompe; le 0,05 \$, disons, on

le mettra pas dans nos poches, on ne prendra pas ça puis on ne mettra pas ça dans nos poches; toutes choses étant égales par ailleurs, on va s'assurer que ça aille dans les poches des contribuables québécois, comme les citoyens et citoyennes du Québec le demandent; ça, je crois que ça pourrait... au moins, il pourrait commencer à y avoir des discussions. À ce moment-là, si les gens ne sont pas d'accord, bien le ministre aura même beau jeu, il dira: Je l'ai proposé, les gens voulaient pas. Et ça trancherait avec l'attitude que beaucoup sentent présentement, qui est une attitude de dire, malgré tout ce que le ministre peut en dire au niveau des chiffres, et tout ça, de dire que finalement le gouvernement, face à l'augmentation des prix de l'essence et l'impact que ça a sur l'économie québécoise, bien, on regarde ça les bras croisés, qu'on ne bougera pas, qu'on ne fera rien, qu'on va laisser ça aller. Et ça, ça inquiète beaucoup, beaucoup les Québécois de voir que, sur un dossier crucial pour plusieurs régions, notamment les régions qui sont plus éloignées, qu'il y a des plus grandes distances à parcourir... De voir le gouvernement rester les bras croisés devant ça, bien ça les inquiète beaucoup.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

Conclusions

Alors, nous en sommes à la conclusion. M. le ministre, vous avez 10 minutes. Et tout à l'heure je donnerai la parole au député interpellant.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Merci, M. le Président. D'abord, non, je n'ai pas l'intention de faire une démarche formelle auprès du gouvernement américain pour qu'il augmente les taxes sur l'essence aux États-Unis. Je n'ai pas cette prétention-là non plus. Ce que je disais simplement, c'est que ce n'est pas un modèle à suivre. C'est ça que je disais. Le gouvernement américain fera bien ce qu'il voudra, là. Mais, quand on regarde la situation mondiale en ce qui concerne les taxes sur les carburants, je dis puis je le répète de nouveau: N'imitons pas les États-Unis; ne suivons pas cet exemple-là. Le prix est tellement bas que ça encourage le gaspillage de cette ressource. C'est ça, la réalité. Puis je n'ai pas besoin d'en parler bien longtemps, là, c'est une observation qui est reconnue par tout le monde. Alors, c'est ce que je voulais dire, ce n'est pas un modèle à suivre. Je n'ai pas l'intention d'exercer quelque influence que ce soit sur le gouvernement américain. D'ailleurs, j'ai assez du problème du bois d'oeuvre pour le moment avec le gouvernement américain, je veux pas en créer un autre.

Sur la question du raffinage, le député de Groulx, en commission parlementaire, a raison. C'est vrai, quand on regarde l'évolution des coûts et quand on décompose le prix au détail actuellement puis qu'on le compare à ce qu'il était il y a un an, c'est évident que là où il y a eu une augmentation substantielle, c'est au niveau de la marge du raffineur. La marge du raffineur a augmenté substantiellement. En avril 1999, pour un litre d'essence, le prix du pétrole brut comptait pour 0,14 \$ en avril, la marge du raffineur, 0,06 \$, ce qui veut dire 0,20 \$, alors qu'en avril 2001 le prix du pétrole brut,

c'est 0,24 \$, donc une augmentation du brut, c'est évident, mais la marge du raffineur est passée de 0,06 \$ à 0,17 \$.

Alors, c'est évident que, actuellement, il faut le dire, c'est très payant pour les raffineurs, actuellement, beaucoup plus que ce l'était. Il y a un écart donc de 0,11 \$ du litre. Pourquoi? Parce qu'il faut à ce moment-là les situer dans le marché nord-américain et non pas exclusivement dans le marché québécois. Quand on regarde le marché québécois uniquement, on constate que la capacité de raffinage est suffisante pour approvisionner le marché québécois. Il y a pas une sous-capacité dans le marché québécois. Par contre, si on regarde l'ensemble du marché nord-américain, surtout le Nord-Est des États-Unis — c'est un marché intégré, là, tu ne peux pas... — là, la conclusion est différente: il y a une absence de capacité, un manque de capacité sur ce marché-là, avec l'influence que ça peut avoir sur les prix au raffinage.

Maintenant, on peut se poser la question aussi: Qu'est-ce qui va arriver dans les prochains mois? Et on doit le faire à ce moment-là en examinant la situation sur le marché américain, parce que, encore une fois, le marché québécois des carburants, ce n'est pas un marché isolé. On fait partie d'un marché nord-américain, pour ne pas dire continental. Donc, ce qui se passe aux États-Unis a une importance capitale sur ce qui va se passer chez nous en termes de prix et en termes de proportions des différentes composantes des prix, comme l'expliquait tout à l'heure mon collègue le député de La Peltre.

Aux États-Unis, le prix du pétrole brut est relativement stable depuis le début de l'année. Donc, ça ne bouge pas trop pour ce qui est du brut. Alors, qu'est-ce qui explique la hausse beaucoup plus importante du prix de l'essence que celui du pétrole qui est relativement stable? D'abord — il y a plusieurs facteurs — il y a des stocks d'essence qui sont plus bas que d'habitude pour cette période de l'année, donc ça influe sur les prix. Et puis, j'en parlais tout à l'heure, il y a une capacité totale de raffinage qui est contrainte par un certain nombre d'éléments, souvent de l'ordre événementiel. C'est ce qui fait que... Entre autres, par exemple, il y a une absence, aux États-Unis, d'investissements majeurs au cours des 20 dernières années en matière de raffinage du pétrole et il y a eu aussi fermeture de nombreuses raffineries. En 1980, on comptait aux États-Unis 315 raffineries; il y en a seulement 152 à l'heure actuelle, et la croissance de la demande, elle, a continué d'augmenter.

Bon. Et qu'est-ce qui va arriver cet été, là? Je vous dirais que j'ai fait examiner cette problématique «qu'arrivera-t-il dans les prochains mois aux États-Unis?» parce que ça va avoir une influence directe sur ce qui va se passer chez nous. Certains pensent qu'on va assister à une poursuite de la hausse du prix de l'essence et qu'on peut se retrouver aux États-Unis avec un gallon pouvant atteindre 2 \$, comme prix. Mais il y a d'autres analystes également qui estiment que le prix actuel de l'essence, c'est-à-dire autour de 1,60 \$US le gallon, au détail, va constituer un plafond pour cette année. Le prix du brut devrait se stabiliser autour de 26 \$US du baril; les stocks d'essence devraient se reconstituer; et, comme il y a un certain ralentissement économique aux États-Unis, vous le savez, ça devrait se traduire par un fléchissement de la demande.

Donc, certains analystes pensent que le prix actuel aux États-Unis va se stabiliser, mais la plupart, la majorité, la plupart des spécialistes qui examinent ce marché en professionnels s'entendent pour prévoir cependant une baisse du prix de l'essence d'ici l'automne. Les marchés pétroliers, à terme, anticipent déjà une baisse de prix de l'essence. Les effets saisonniers de la demande vont s'estomper. Le prix du pétrole brut devrait se stabiliser. Et ça devrait donc se traduire par une baisse du prix de l'essence d'ici l'automne. Alors, évidemment, ça va se répercuter inévitablement sur le marché québécois, puisque c'est parfaitement intégré.

• (12 heures) •

Donc, selon une majorité de spécialistes, encore une fois — bon, on me dira: Ils ne sont pas infallibles, ils ne sont pas dotés de l'infaillibilité, j'en conviens, mais enfin ce sont des spécialistes de ces marchés — c'est pas à la poursuite de la hausse à laquelle on devrait assister, mais c'est à une baisse d'ici l'automne. Ce qu'il faut espérer évidemment, ce qu'il faut souhaiter aussi.

Mais, encore une fois — il me reste quelques secondes — je reviens sur la question des taxes pour répéter de nouveau... Le député me dit: Comment pouvez-vous savoir ou comment pouvez-vous avoir la certitude que, si vous baissez les taxes, ça se traduira pas nécessairement par des retombées bénéfiques pour le consommateur, dans la poche du consommateur, dans le portefeuille du consommateur? Parce que ça a été démontré dans le passé. Les baisses de taxes, ça s'est pas traduit comme ça. Il y en a eu, des baisses de taxes, dans le passé, de l'essence, et ça ne s'est pas traduit de cette façon-là. C'est d'autres intervenants de ce marché — puis, on le sait, il y en a une multitude — qui ont occupé le terrain et qui ont râlé la mise, je dirais, si vous me permettez l'expression. C'est ça qui est arrivé. Et je ne vois pas pourquoi ce n'est pas cela qui arriverait si on baissait les taxes. Alors, on se retrouverait avec un trou dans nos revenus, d'une part — il faudrait faire des efforts pour le combler, ce trou-là — puis, en même temps, ça ne profiterait pas nécessairement pleinement au consommateur.

Alors, encore une fois, la voie à suivre, c'est baisser les impôts. C'est ça, c'est baisser les impôts, et c'est ce qu'on fait depuis deux ans de façon substantielle.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le ministre. Alors, nous terminons donc cette interpellation avec le député de Kamouraska-Témiscouata. M. le député.

M. Claude Béchar

M. Béchar: Merci, M. le Président. M. le Président, bien, on a une fois de plus ce matin vu que la volonté gouvernementale n'est pas là au niveau de la diminution des taxes sur l'essence. Et, quand le ministre dit qu'eux préfèrent les baisses d'impôts, bien, moi, je lui réponds que ces baisses d'impôts là, elles disparaissent en fumée avec les hausses du prix de l'essence. Et ça, c'est clair que le consommateur, les gens dans les régions n'y voient pas de différence présentement parce que ce qu'ils récupèrent d'une main, bien, ils le redonnent de l'autre pour faire le plein d'essence.

Et, quand j'entends le ministre nous parler des tendances pour les prochains mois, oui, il y a différentes hypothèses là-dessus, il y a différentes possibilités, mais je ne peux pas m'empêcher de lui rappeler que lui-même avait dit dernièrement, sur un autre sujet, que finalement un rapport, c'est un rapport; ça vaut ce que ça vaut, surtout quand c'est fait par son ministère ou les ministères du gouvernement actuel. Donc, ça, là-dessus, je pense qu'on peut pas rester les bras croisés devant un élément aussi important que le prix de l'essence, et qui a un impact aussi grand en région.

Et c'est pour ça que, de notre côté, on a été proactifs. Depuis un an, juste vous rappeler les événements, depuis un an, c'est l'opposition qui a fait préparer une pétition. Même, à ce moment-là, le Bloc québécois était d'accord pour une baisse des taxes sur l'essence. Il faut croire que, eux aussi, les élections sont passées au fédéral et que, depuis ce temps-là, ils se sont fait dire par leurs cousins à Québec que, s'ils demandaient ça à Ottawa, il faudrait qu'ils le demandent aussi à Québec, hein? Là, ils ont comme coupé les lignes. C'est peut-être plus simple dans ce temps-là. Ça fait que pose pas la question puis, moi, je ne la poserai pas. Une chance que, nous, on est là pour continuer de poser la question et demander l'intervention des deux niveaux de gouvernement.

On a eu aussi l'interpellation de ce matin. On a demandé, si vous vous souvenez, M. le Président, en commission parlementaire la semaine dernière, qu'on ait une commission parlementaire ici sur ce sujet-là pour entendre tout le monde, pour entendre autant les raffineurs d'un côté et les autres. On a une rencontre de prévue, la commission de l'économie et du travail, mercredi prochain. Donc, j'ose espérer que le ministre des Ressources naturelles prendra plaisir à venir parler aussi lors de cette commission-là, de même que sa collègue des Finances, pour expliquer encore une fois aux Québécois et Québécoises qui, malgré toute votre bonne volonté dans vos explications, ne comprennent pas pourquoi le gouvernement du Québec ne veut pas intervenir à ce niveau-là.

Et il semble que l'élément majeur que le ministre amène, c'est de dire: Si on baisse les taxes, ça ne paraîtra pas à l'autre bout. Et, moi, je vous dis que... Il nous dit ça en se fiant sur le passé, comme il le mentionne. Mais, moi, je vous dis que je suis convaincu qu'il y a moyen, avec les outils qu'on a, avec la Régie de l'énergie et peut-être avec de nouveaux outils... Comme je vous parlais d'un pacte sur le pétrole, un pacte sur l'essence, avec les intervenants pour dire: Si, nous, on est prêts à baisser les taxes, est-ce que vous êtes prêts à ne pas mettre ça dans vos poches? Que le ministre essaie au moins. Si les gens disent non, bien les citoyens du Québec diront: Bien, le ministre a essayé. Mais ce n'est pas ça qu'ils vont dire.

On a demandé pourquoi on veut ça. Tantôt, j'entendais parler de l'hypothèse d'une baisse de 0,05 \$, peut-être parce qu'ils voient les mêmes chiffres que, nous, on voit. Quand on regarde au niveau de la taxation, on l'a dit, le prix de base est à peu près le même partout en Amérique du Nord. L'endroit le plus taxé, c'est au Québec. Et, si on fait uniquement par rapport à la moyenne canadienne, c'est 0,05 \$ de moins qu'on paierait le litre d'essence. C'est sûr que, si on

regarde par rapport aux États-Unis, bien ça va jusqu'à 0,20 \$ de moins le litre. Donc, il y a bien sûr des parts qui augmentent dans, entre autres, le raffinage et la distribution, mais la plus grande part est toujours et encore au niveau des taxes que le gouvernement va chercher, que les gouvernements vont chercher.

Et ça, ce qu'on demande aussi — on l'a fait dans les derniers communiqués... Tantôt, le ministre disait que cette question-là avait été soulevée à Ottawa parce qu'on était à l'aube des élections. Bien, c'est sûr que peut-être qu'ici, à un moment donné, on est aussi à l'aube des élections. Est-ce que son gouvernement peut s'engager, est-ce qu'ils peuvent s'engager à demander à ce que cette question-là des prix de l'essence, des taxes sur l'essence, soit à l'ordre du jour des prochaines rencontres des ministres des Finances du Canada et que, de cette façon-là, ils puissent voir s'il y a des solutions? On n'est pas obligé de tout le temps attendre après les autres. On peut aussi demander à ce que cette question-là soit soulevée et soit regardée. Et, de cette façon-là, bien ça permettrait peut-être de trouver une solution globale, non pas seulement aux taxes sur l'essence, mais aussi à l'impact que ça a, ces prix-là, comme je l'ai mentionné tantôt, sur tous les logements sociaux, sur le prix de l'huile à chauffage qu'il va y avoir à l'automne aussi, qui va être encore élevé, et que finalement ce sont des citoyens et des citoyennes qui ont moins d'argent dans leurs poches.

Je ne peux pas m'empêcher de revenir sur la tentative, je dirais, du ministre des Ressources naturelles de sensibiliser les Québécois au fait que le gouvernement perd des revenus. Moi, je lui reviens aussi en lui disant: Imaginez, si, pour vous, c'est triste à ce point de perdre des revenus en raison de l'augmentation des prix de l'essence — ce qui demeure avec beaucoup de doutes dans mon esprit — imaginez ce que c'est pour les contribuables, imaginez ce que c'est pour les Québécois et Québécoises. Si, vous, vous ne pouvez pas vous priver de revenus, pourquoi les Québécois et Québécoises pourraient se priver de revenus et d'argent qu'ils ont dans leurs poches pour dépenser, pour aider le développement économique de leur région? L'équation vaut, l'équation devrait être la même.

Et, quand on regarde l'impact que ça a en région, plusieurs intervenants touristiques sont inquiets face à la prochaine saison touristique. Nos régions éloignées, soit la Côte-Nord, la Gaspésie, le Bas-Saint-Laurent, le Saguenay—Lac-Saint-Jean, l'Outaouais, l'Abitibi, toutes ces régions-là se posent plusieurs questions: Quel sera l'impact d'un tel niveau du prix de l'essence sur la prochaine saison touristique? Et déjà ça pourrait se sentir. Ça pourrait se sentir. Les séjours seront peut-être moins longs. Donc, il y aura un impact là-dessus, sur tout ce qui est des travailleurs et des consommateurs en région, les entreprises. Je suis certain, M. le ministre, que, dans votre région, comme dans la mienne, comme dans d'autres qu'on a visitées au cours des derniers mois au Parti libéral du Québec, les gens vous disent: L'augmentation des prix de l'essence a un impact direct sur mon entreprise, sur la viabilité de mon entreprise, sur les profits qu'on dégage, sur nos marges de manoeuvre. Et, dans bien des cas, l'argent qu'on met là-dessus, on ne le met pas dans la modernisation de

l'entreprise, on ne le met pas dans le développement de notre entreprise. Donc, à ce niveau-là, ça a aussi des impacts.

● (12 h 10) ●

Et je suis déçu, c'est sûr, de voir que le ministre des Ressources naturelles, ce matin, continue à s'entêter pour ne pas baisser les taxes sur l'essence, à ne pas essayer de trouver des solutions pour diminuer les taxes sur l'essence. Il ne nous a pas dit est-ce que ça pourrait être envisageable qu'après un prix x on dise: Là, on met en place cette solution-là; si ça descend, on n'y touche pas. Ce qu'on a plutôt senti du ministre des Ressources naturelles, c'est des arguments pour prouver sa thèse que le gouvernement ne baissera pas les taxes sur l'essence et ne fera pas cet effort-là.

C'est donc qu'on peut tout de suite dire au maire de Jonquière que sa résolution, même si elle passe à l'Union des municipalités du Québec, elle sera placée dans le classeur 13 du ministre des Ressources naturelles, parce qu'il n'a pas l'intention d'en tenir compte. Ça, je pense que c'est clair aussi. On a souvent entendu ce gouvernement-là dire: Ah! nos partenaires municipaux... Au cours des dernières années, les partenaires municipaux, c'est le cas de le dire, sont passés à la caisse, pour ne pas dire qu'ils sont passés au cash. Bien là on en a un autre exemple. Après avoir été chercher des factures, après les fusions forcées, bien là, au niveau de l'aide qui est demandée pour faire face à l'augmentation du prix de l'essence, la réponse du ministre des Ressources naturelles au maire de Jonquière, c'est de dire non tout simplement.

Donc, on est face à un gouvernement qui, en ce qui a trait à la question des prix de l'essence, ne veut pas bouger, ne veut pas diminuer les taxes sur l'essence. Moi, j'ose espérer que, au cours des prochaines semaines, il y ait de plus en plus de Québécois et Québécoises qui continuent à faire pression sur le gouvernement, qui continuent à vouloir de l'information sur comment ça fonctionne. Et c'est pour ça que j'ose espérer que le gouvernement actuel acceptera et réfléchira à deux éléments: un, la mise en place d'un pacte ou d'une entente sur l'essence, sur le pétrole, avec les intervenants du secteur pour faire en sorte que, s'il y a des diminutions de taxes, ça paraisse dans la poche des contribuables québécois; et, d'un autre côté, j'ose espérer une participation pleine et entière du gouvernement actuel — du ministre des Ressources naturelles, de la ministre des Finances et d'autres ministres s'ils veulent — à la commission parlementaire qui devrait avoir lieu dans les prochaines semaines sur les prix de l'essence et sur les taxes sur l'essence afin qu'on puisse voir d'où ça vient, pourquoi c'est comme ça et surtout pourquoi le gouvernement ne veut pas bouger.

Donc, M. le Président, je veux remercier l'équipe de l'opposition qui a préparé avec moi cette interpellation-là, bien sûr les gens du ministère des Ressources naturelles. Et je suis certain qu'un peu tout le monde est reparti avec un doute dans son esprit, c'est-à-dire... J'espère, comme le député de Chicoutimi le disait, il a avancé, lui aussi, et il a dit que peut-être, si on prend les moyens, ça serait intéressant de baisser les taxes sur l'essence et de voir l'impact que ça aura dans nos régions. Prenons donc le risque de donner un peu plus d'argent aux contribuables de nos régions. Merci.

Le Président (M. Boulianne): Merci, M. le député de Kamouraska-Témiscouata. Merci, M. le ministre, M. le député de La Peltre, M. le député de Chicoutimi. Alors donc, la commission de l'économie et du travail ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 12 h 13)

