



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mercredi 3 octobre 2001 — Vol. 37 N° 38**

Consultation générale sur le prix de l'essence  
et ses effets sur l'économie du Québec (1)

**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](http://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 mercredi 3 octobre 2001

## Table des matières

Auditions	1
Association québécoise des indépendants du pétrole (AQUIP)	1
CAA-Québec	9
Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)	17
Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI)	24
Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)	33

## Intervenants

M. Christos Sirros, vice-président  
M. Guy Lelièvre, président suppléant

M. Claude Bécharde  
M. Robert Kieffer  
M. Rémy Désilets  
M. André Tranchemontagne  
Mme Nathalie Normandeau  
M. Michel Côté

- \* M. René Blouin, AQUIP
- \* M. Pierre Dufresne, idem
- \* M. Pierre Crevier, idem
- \* Mme Paula Landry, CAA-Québec
- \* M. René Roy, FTQ
- \* M. Clément Bélanger, ANCAI
- \* M. Gaétan Légaré, idem
- \* M. Richard Fahey, FCEI
- \* Mme Sylvie Ratté, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mercredi 3 octobre 2001

**Consultation générale sur le prix de l'essence et ses effets sur l'économie du Québec***(Quatorze heures sept minutes)*

**Le Président (M. Sirros):** Je vais déclarer la séance ouverte et rappeler le mandat de la commission, qui est de procéder à une consultation générale et tenir des audiences publiques sur le prix de l'essence et ses effets sur l'économie du Québec.

Est-ce qu'il y a des remplacements, Mme la secrétaire?

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

**Le Président (M. Sirros):** Alors, l'ordre du jour pour la journée, c'est... on va débiter par l'Association québécoise des indépendants du pétrole; on va poursuivre avec une série d'autres personnes qui vont intervenir. Je pense que l'agenda a été distribuée, l'ordre du jour plutôt, a été distribué à tous les membres, et j'inviterais les représentants de l'Association québécoise des indépendants du pétrole à bien vouloir prendre place, une place qui est peut-être familière pour certains, et en vous souhaitant la bienvenue.

**Auditions**

Je pense que vous connaissez un peu la procédure. Nous avons une période de présentation de 15 minutes, suivie de deux périodes d'échanges de 15 minutes chaque entre les membres du parti ministériel et ceux de l'opposition officielle. Et je demanderais peut-être à celui qui va faire la présentation de s'introduire et introduire aussi les membres qui l'accompagnent. Alors, je pense que c'est M. Blouin, qui est le président-directeur général.

**M. Blouin (René):** ...M. le Président, ça sera pas très long.

**Le Président (M. Sirros):** ...M. Blouin.

**Association québécoise des indépendants du pétrole (AQUIP)**

**M. Blouin (René):** Alors, M. le Président, Mmes et MM. les membres de la commission. Permettez-moi d'abord de vous présenter les personnes, comme M. le Président me l'a suggéré, les personnes qui nous accompagnent. D'abord, à ma gauche, M. Pierre Dufresne, qui est président du conseil d'administration de l'AQUIP et président de la compagnie F. Dufresne EKO; et, à ma droite, M. Pierre Crevier, qui est membre du Comité des affaires économiques de l'AQUIP et président des Pétroles Crevier.

Alors, nous tenons évidemment à remercier les membres de la commission qui nous ont invités à venir présenter notre position sur ces importantes questions. Nous le faisons au nom des membres de l'AQUIP, qui

regroupe les entreprises pétrolières à intérêts québécois. Leur champ d'activité est lié à l'importation, la distribution, la vente au détail de carburant, d'huile de chauffage et de lubrifiant. Les ventes au détail des entreprises pétrolières québécoises totalisent annuellement plus de 1 milliard de dollars.

● (14 h 10) ●

Le contenu de ce mémoire vise à abréger la présentation. Le document d'analyse sur le fonctionnement du marché pétrolier dont il est issu, et dont les députés ont reçu une copie par Internet, fournira davantage de renseignements utiles à ceux et celles qui souhaitent approfondir ce sujet. Et sans plus tarder, je vais demander à M. Dufresne de poursuivre la présentation.

**M. Dufresne (Pierre):** Le nombre de postes d'essence par habitant au Québec est inférieur à celui des États-Unis. Certains prétendent que le nombre de litres vendus annuellement dans les postes d'essence est trop bas et que, en conséquence, il y a trop de postes d'essence au Québec. Ils utilisent pareil argument pour justifier les guerres de prix qui frappent diverses régions du Québec. Il importe d'étudier le phénomène du nombre de postes d'essence au Québec avec attention.

Avec raison, on utilise souvent le marché des États-Unis comme point de comparaison pour mesurer l'efficacité du réseau de postes d'essence au Canada. Or, pour desservir 100 000 habitants, le Québec dispose de 60 postes d'essence contre 63 aux États-Unis. Pour un nombre d'habitants comparable, il est donc moins... excusez, il y a donc moins de postes d'essence au Québec que chez nos voisins du Sud. Cela établit que, pour desservir leur marché, les États-Unis disposent de plus de postes d'essence par millier d'habitants que le Québec, en dépit d'une densité de population cinq fois supérieure à la nôtre. Dans ce contexte, on ne peut manifestement pas soutenir qu'il y a trop de postes d'essence au Québec, la mesure de la population par poste d'essence constituant la plus juste donnée pour établir des comparaisons de cette nature entre les États-Unis et le Québec.

Le litrage par poste d'essence. Plutôt que de comparer quantitativement le nombre de... le... les postes d'essence en regard de la population visée, on a trop tendance à ne comparer que les volumes d'essence vendus par poste d'essence et en conclure qu'il y a trop de postes d'essence au Québec. Cette méthode est trompeuse. Plusieurs phénomènes peuvent en effet expliquer les variations du litrage moyen par poste d'essence pour différents territoires. Encore ici, la comparaison avec le marché américain permet de bien évaluer la situation.

On estime que la moyenne de litres annuellement vendus par poste d'essence aux États-Unis s'établit à 2,5 millions de litres. Le débit annuel moyen pour les postes d'essence au Québec est d'environ

1,9 million de litres. Le litrage supérieur des postes d'essence aux États-Unis s'explique notamment par le fait que les Américains ont une consommation estimée moyenne par citoyen de 62 % plus élevée que celle des Québécois. Le fait que 80 % de la population des États-Unis habitent une région métropolitaine contre 66 % pour le Québec et que l'activité économique soit plus intense chez nos voisins du Sud explique principalement cette réalité. Ces facteurs conjugués permettent notamment de comprendre pourquoi la consommation annuelle d'essence par citoyen est supérieure aux États-Unis. Malgré cette réalité, il y a plus de postes d'essence par habitant au sud de notre frontière afin d'offrir un service décent aux populations de tout le territoire.

Les postes d'essence à très gros débit sont-ils profitables pour les consommateurs? Les raffineurs veulent imposer un modèle de poste d'essence à très grand débit comptant plusieurs îlots de ravitaillement. Ils prétendent que ce type de poste d'essence permet de réaliser d'importantes économies de... d'importantes économies d'échelle qui seraient transmises aux consommateurs. Or, la construction de sites avec plusieurs îlots de ravitaillement nécessite un investissement important et comporte des coûts d'exploitation très lourds à supporter. Une analyse factuelle permet de constater que le poste d'essence de 1,5 million de litres vendus annuellement réalise... rivalise — excusez-moi — rivalise avantageusement avec ceux de 3,5 et 10,5 millions de litres.

La vente d'essence est une opération de vente en vrac relativement simple qui ne devient pas vraiment plus efficace dans de grandes installations. Pour vendre de plus forts volumes d'essence, le détaillant doit en effet modifier ses installations, investir davantage et augmenter ses coûts d'opération. C'est plutôt la volonté de concentrer les ventes d'essence dans un nombre restreint de points de vente, contrôlés par les raffineurs, qui devient avantageuse pour les grandes pétrolières.

En conséquence, les consommateurs ne doivent nullement s'attendre à tirer avantage de ces orientations que souhaitent imposer les pétrolières majeures. Il est périlleux de vouloir imposer au marché québécois un modèle qui ne correspond pas... qui ne correspond nullement aux besoins de ses consommateurs. À titre d'exemple, pour atteindre un volume moyen de 3,5 millions de litres par poste d'essence, près de la moitié des postes d'essence devraient fermer, soit 2 057 postes sur 4 421 postes. Cela signifie que le Québec se trouverait avec 32 postes d'essence par 100 000 habitants alors qu'aux États-Unis on en retrouve 63 par 100 000 habitants. Rappelons qu'actuellement le Québec dispose de 60 postes d'essence par 100 000 habitants, ce qui est bien raisonnable compte tenu de la densité de population qui est beaucoup plus faible que celle des États-Unis.

La rationalisation. Plutôt que d'être à la merci d'un nombre réduit de postes d'essence à très grand débit, n'est-il pas préférable, pour le consommateur, d'avoir un accès à un plus grand nombre de postes d'essence aux installations plus modestes lorsqu'il sait que ces coûts d'exploitation... lorsque l'on sait que ces coûts d'exploitation par litre vendu sont comparables? Au surplus, un plus grand nombre de postes d'essence n'assure-t-il pas une forte concurrence en plus de

garantir un approvisionnement situé... un approvisionnement situé à proximité des consommateurs?

Derrière l'écran de la rationalisation se cache l'objectif de concentration de marchés entre les mains de quelques raffineurs. C'est la façon la plus sûre d'exiger que les... que des consommateurs... d'exiger que... des consommateurs des prix toujours plus élevés. La rationalisation du parc de postes d'essence du Québec doit se faire au rythme que lui impose le jeu normal de la concurrence. Toute rationalisation accentuée artificiellement à coups de guerres de prix déloyales doit être combattue. Après tout, le parc de postes d'essence du Québec ne se compare-t-il pas avantageusement à celui des États-Unis?

**M. Crevier (Pierre):** L'Ontario. Les compagnies majeures ont mené en Ontario des guerres de prix qui ont conduit à l'élimination d'un grand nombre de postes d'essence. On constate d'ailleurs que le nombre de postes d'essence par habitant — 40 postes pour 100 000 habitants — y est bien inférieur à ce que l'on retrouve aux États-Unis. Cette rationalisation a-t-elle entraîné une diminution des prix pour les consommateurs ontariens? En fait, les Torontois paient leur litre d'essence, hors taxes, plus cher que les Montréalais. Pour les années 1998, 1999 et 2000, le coût moyen a été supérieur à 0,01 \$ par litre. En comparaison avec le marché de Montréal, il en coûte ainsi annuellement, hors taxes, 53 millions de dollars de plus aux Torontois pour faire le plein.

Les services aux populations régionales. Il ne faut pas oublier qu'au Québec les compagnies majeures ont tendance à abandonner les populations des zones éloignées compte tenu des coûts d'exploitation supérieurs à ceux des indépendants qu'ils doivent assumer. Alors que les indépendants peuvent opérer avec profitabilité ces postes d'essence au plus faible litrage, les majeures laissent tomber ce type d'opération. Les indépendants rendent ainsi un service quasi essentiel aux populations à faible densité, qui, sans eux, se verraient privées de services d'approvisionnement de carburant, les obligeant à franchir des dizaines de kilomètres pour s'approvisionner en produits pétroliers.

● (14 h 20) ●

Malgré leurs volumes plus modestes qui font diminuer le litrage moyen par poste d'essence, ces points de service ont leur raison d'être et ne placent pas le Québec en porte-à-faux lorsqu'on compare le nombre de postes d'essence par 100 000 habitants observables ici et aux États-Unis. L'élimination d'un grand nombre de postes d'essence nécessaires à la rentabilité de postes à très gros débit créerait de très grandes distances entre les postes. Cela obligerait les résidents à parcourir des dizaines de kilomètres additionnels pour se procurer de l'essence ou du carburant diesel. Cette plus grande distance à parcourir engendrerait un gaspillage de temps et d'énergie pour les consommateurs et augmenterait les émissions polluantes dégagées par les automobiles que les gouvernements cherchent plutôt à limiter. Cela signifie qu'on assisterait à la disparition de postes d'essence dans plusieurs petites municipalités locales, accentuant ainsi le phénomène d'isolement de ces populations privées de services auxquels elles ont normalement droit. Si on souhaite vraiment prendre

partie pour les régions, on ne peut ignorer les dangers inhérents à la privation de services quasi essentiels.

**Le Président (M. Sirros):** M. Crevier.

**M. Crevier (Pierre):** Oui.

**Le Président (M. Sirros):** Il reste à peine deux minutes dans le 15 minutes de présentation. Je veux protéger le droit de parole et de questionnement des membres. Alors, je vais vous demander de trouver une façon de synthétiser dans les deux minutes qui restent de la présentation, parce que je pense que c'est les échanges que les membres veulent aussi avoir avec vous qui peuvent donc permettre d'aller chercher un peu votre expertise sur le dossier.

**M. Crevier (Pierre):** O.K. Disparition des importateurs indépendants: un alourdissement annuel de 345 millions de dollars pour les consommateurs du Québec. Une judicieuse analyse du milieu pétrolier permet de constater que, au Québec, il y a vraiment... il n'y a pas vraiment de concurrence entre les raffineurs. Bien qu'il y ait un surplus net de produits finis au Québec, puisque les raffineries du territoire québécois exportent une partie de leur production hors de nos frontières, ce surplus d'inventaire ne fait pas baisser les prix de produits pétroliers vendus par les raffineries du Québec, puisque ceux-ci sont plutôt fixés en regard des prix accessibles à leur principal concurrent, qui est l'importateur indépendant possédant un terminal marin. L'absence de rareté et l'absence de bas inventaires garantis par une production québécoise excédentaire à la demande n'influent donc pas à la baisse les prix offerts par les raffineries du Québec.

Compte tenu, comme nous l'avons vu, que c'est la notion du coût de remplacement qui détermine les prix aux rampes de chargement des raffineries situées au Québec, la nouvelle source d'approvisionnement qui remplacerait les importateurs d'ici serait déplacée vers les terminaux d'Albany dans l'État de New York. Or, le transport des produits pétroliers entre Albany et Montréal doit se faire par camion. Ce coût de transport additionnel de 0,025 \$ le litre s'ajouterait au prix actuel des produits pétroliers dans la fixation des prix de gros des rampes de chargement des raffineries opérant au Québec. Ce coût additionnel obligerait les consommateurs québécois à payer annuellement 340 millions de dollars de plus pour se procurer les 13,8 milliards de litres de produits pétroliers dont ils ont besoin annuellement. Cela illustre à quel point la présence des indépendants est précieuse pour les consommateurs du Québec.

**M. Blouin (René):** Alors, je vais conclure, M. le Président, si vous permettez, très rapidement en vous disant que l'essence a augmenté d'environ 0,30 \$ depuis trois ans. Et de ce 0,30 \$, 0,04 \$ sont allés en taxes, c'est à cause de la majoration de la TPS et de la TVQ qui vient en fonction du prix vendu, mais 0,26 \$ sont attribuables aux profits qu'ont encaissés les multinationales dans le marché du pétrole brut et dans le marché du raffinage. Et nous allons peut-être... nous aurons peut-être l'occasion d'en parler un peu plus tout à

l'heure, mais poser la question, c'est y répondre. Où est le problème? Lorsqu'on trouve que l'essence a augmenté beaucoup depuis trois ans, et qu'on réalise que les taxes sont responsables de 0,04 \$, que le raffinage et le marché du brut sont responsables de 0,26 \$, et que le marché du détail où nous sommes n'est responsable d'aucune augmentation, je pense que poser la question, c'est y répondre.

Finalement, je vous dirai que, oui, il existe au Québec une loi pour s'assurer que les ventes à perte ne sortent pas artificiellement des entreprises efficaces du marché pétrolier. Vous savez, ces lois-là, elles existent aussi aux États-Unis. Il y en a qui sont beaucoup plus sévères que celles du Québec et il y a beaucoup de lois de cette nature aux États-Unis qui sont identiques à la loi du Québec, à cette exception près peut-être que la valeur des coûts d'exploitation du détaillant qui sont intégrés au prix le sont systématiquement plutôt que de l'être sur demande.

Je vous dirai que ce que nous réclamerons et ce que nous continuerons à réclamer, c'est que l'inclusion de la valeur des coûts d'exploitation, lorsque c'est nécessaire, lorsqu'il y a une crise dans une région, puisse se faire en vertu de moyens qui sont plus simples et plus accessibles.

**Le Président (M. Sirros):** Merci. Alors, on va débiter la période des échanges avec le député de Kamouraska-Témiscouata.

**M. Bécharde:** Oui. Merci, M. le Président. Bienvenue. Bienvenu, M. Blouin, M. Dufresne et M. Crevier, bienvenue à cette commission. On commence aujourd'hui un mandat d'initiative, vous ouvrez le bal, et c'est suite à une collaboration qu'on a eue des deux côtés de la Chambre, je pense, suite à l'étude des crédits pour en arriver à tenir cette commission-là dans une période imprévisible. Au moment où on a parlé de la commission, l'essence était à 0,83, 0,84 \$; maintenant, elle est à 0,73, à 0,77 \$, environ. Donc, on n'a pas jugé bon d'annuler la commission pour autant parce qu'on s'est dit que peut-être ça reviendra à un moment donné et qu'il fallait, je pense, regarder ce dossier-là et l'ensemble de cette problématique-là non pas seulement sur les coûts justement d'augmentation ou de quoi que ce soit, mais de vraiment regarder l'ensemble du fonctionnement de ce secteur économique là pour voir quelles en sont les causes, de ces variations-là, quels en sont les effets aussi, tantôt vous parliez au niveau des taxes, au niveau du consommateur, ce que ça peut représenter aussi, et est-ce qu'il y a des choses à faire ou, d'un autre côté, à ne pas faire pour en arriver à une situation qui est plus acceptable et qui... si, dans les perceptions, peut changer pour les consommateurs et qu'on peut amener un aspect pédagogique à ça, bien, ça sera... je pense qu'on aura fait un exercice qui sera utile.

Un des points de votre mémoire qui est très, très explicite, et de l'argumentaire aussi qui est avec, là, l'analyse plus détaillée, c'est clair dans ce que vous amenez, quand vous dites, là, vous voulez une modification pour appliquer, là, le fameux 0,03 \$, mais pas toujours, ce que j'en comprends, c'est uniquement dans des situations particulières. Il y a plusieurs éléments en dessous de ça. Un des premiers... Première

question. Comme on a juste 15 minutes, on peut peut-être y aller rapidement. Du côté des indépendants, vous, quand on parle, par exemple, de Costco, quand on parle de ces grandes entreprises indépendantes là, elles sont dans votre regroupement aussi?

**Une voix:** Non.

**M. Bécharde:** Sont pas dans votre regroupement? O.K. Parce qu'un des points qu'on voit de votre mémoire, c'est comment jumeler finalement le meilleur prix possible pour le consommateur en même temps qu'on garde la meilleure accessibilité possible pour les régions. Et je vous dirais qu'un des points, moi, qui m'a frappé de votre présentation, c'est que les Américains consomment 62 % de plus d'essence qu'ici. Ça m'a... J'ai dit: Bien, voyons, qu'est-ce qui se passe de ce côté-là? Mais effectivement, c'est un défi important, comment on peut garder l'accessibilité et le meilleur prix possible.

À date, dans ce qui s'est passé l'année passée dans la région de Québec, l'automne passé, où c'était le seul endroit où il semblait y avoir une guerre de prix — il y a eu le 0,03 \$ après — vous dites dans votre mémoire que ça n'aura pas d'effet sur le prix que paient les consommateurs. Dans le fond, c'est un mécanisme de régulation des guerres de prix que vous demandez avec ce 0,03 \$ là. Est-ce que je me...

**Le Président (M. Sirros):** M. Blouin.

**M. Blouin (René):** Les lois américaines sont conçues comme ça aussi. C'est qu'elles veulent... elles veulent éviter les situations excessives qui font en sorte que, lorsque vous n'avez pas de raffinerie et que vous ne pouvez pas, donc, faire des profits au raffinage et vous priver d'en faire dans le marché de détail, vous pouvez diminuer les prix, mais pas en bas de vos coûts de production à la raffinerie, ça, ça arrive jamais, ça, mais diminuer vos prix pour faire en sorte qu'il y a pas de marge pour le détaillant. Alors, tous ceux qui ont pas de raffinerie vont quitter le marché, vous allez rester seuls dans le marché, et là vous allez pouvoir en profiter allègrement.

Je suis content que vous parliez de la situation de Québec. Effectivement, à Québec il y a eu une guerre de prix qui a été terrible au cours de l'année 2000. Et M. Dufresne, M. Pierre Dufresne, avec nous, a présenté une requête à la Régie de l'énergie. La Régie de l'énergie nous a donné raison. Elle a estimé que la situation de Québec était inacceptable «autant — et je la cite — autant sur le plan social qu'économique» et elle a décrété, comme vous le disiez, une période d'inclusion de trois mois qui se termine aujourd'hui, c'est presque un anniversaire. Et je vais demander à M. Dufresne de vous dresser le bilan de ces trois mois-là pour voir si tout compte fait les consommateurs ont été desservis par cette situation ou si, au contraire, ils en ont profité.

**Le Président (M. Sirros):** M. Dufresne, rapidement.

**M. Dufresne (Pierre):** Pardon?

**Le Président (M. Sirros):** Allez-y.

**M. Dufresne (Pierre):** Oui. Alors, voici. On a... nous avons colligé, à partir des données de la Régie de l'énergie, la marge entre le prix minimal et le prix de pompe. Alors, entre le 2 juillet et le 24 septembre, pour la région de Québec, l'écart entre, comme je vous mentionne, le prix minimal et le prix de pompe, a été de 0,054 \$ le litre, de profit.

**M. Blouin (René):** Pas de profit, c'est de marge.

**M. Dufresne (Pierre):** De marge, excusez-moi.

**M. Blouin (René):** Pour le Québec.

● (14 h 30) ●

**M. Dufresne (Pierre):** Excusez, c'est pour le Québec, excusez-moi, là, j'ai... pour le Québec a été de 0,054 \$ de marge, non pas de profit, mais de marge, entre le prix d'acquisition et... le prix minimum et le prix de vente. Pour la région de Québec, elle a été de 0,0495 \$. Pour la région de Montréal, où il n'y a pas d'inclusion de 0,03 \$, elle a été de 0,0507 \$. Alors, à partir de cela, on peut voir que, même si vous avez une inclusion de 0,03 \$, alors que Montréal ne l'a pas, on se retrouve, dans la région de Québec, avec un prix inférieur ou une marge inférieure, parce qu'on est basé sur le même prix. Alors, vous pouvez voir que ce n'est pas par le fait d'inclure un 0,03 \$ qui va pénaliser à la limite le consommateur, mais c'est l'inverse. Dans le cas entre le 2 juillet et le 24 septembre, c'est l'inverse, c'est que le consommateur en a bénéficié. Parce que, au lieu d'avoir des écarts de 0,10 \$ puis 0,11 \$, ou 0,08, 0,09 \$ d'écart, ce qu'on retrouve souvent et qui irrite énormément les consommateurs, Québec a été beaucoup plus stable. Alors, à ce moment-là, il y a moins d'irritants au niveau du marché, moins de frustrations, et une marge, je veux dire, inférieure en toute finalité.

**M. Blouin (René):** Peut-être pour conclure. Si on regarde les prix de pompe pendant cette période-là, bien, les prix de pompe pour l'ensemble du Québec, la moyenne était de 0,73 \$ le litre; à Québec, capitale nationale, où il y a eu l'inclusion, c'était 0,7189; et, à Montréal, 0,7411. En tenant compte du fait qu'il y a une taxe de 0,015 \$ de plus à Montréal, c'était quand même plus cher qu'à Québec.

**Le Président (M. Sirros):** M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

**M. Bécharde:** Vous savez, il y a des gens qui vont vous répliquer que, si on amène... si on diminue la marge de compétition dans le prix, c'est-à-dire qu'on met un prix plancher, qu'on rajoute le 0,03 \$, en bout de ligne, le consommateur, il profitera, parce que c'est le consommateur qui en profite à la limite. Je veux dire, les gens qui vont faire le plein disent: On veut payer le moins cher possible. Et qu'est-ce que vous répondez à ceux... puis aux exemples qu'on voit, par exemple, à Terre-Neuve, où l'essence est plus cher et en moyenne, alors qu'il y a une loi, qu'il y a une réglementation qui est là, et que les consommateurs ont pas vraiment l'impression... L'effet qu'on recherchait avec cette réglementation-là ne semble pas avoir amené les bénéfices recherchés du côté du consommateur.

**M. Blouin (René):** Ça dépend du type de loi que vous avez. Il y a une loi aussi à l'Île-du-Prince-Édouard. Mais, à l'Île-du-Prince-Édouard, le marché est contrôlé à 97 % par les multinationales. À Terre-Neuve, c'est pas loin de ça aussi. Alors, si vous avez pas de diversité d'entreprises, c'est certain que les prix vont être plus élevés. Nous, ce que nous voulons par ce type de loi là, et c'est pour ça que ces lois-là sont adoptées aux États-Unis, ce que nous voulons, c'est simplement que le jeu de la concurrence puisse se faire correctement. Et il n'est pas correct... Vous savez pourquoi... Et pourquoi aux États-Unis il y a des lois dans ce secteur-là? C'est très simple, c'est parce que c'est le seul secteur de l'économie — vous en trouverez pas d'autres — où vous avez les mêmes entreprises qui font l'extraction de la matière première du sous-sol, qui la transforment au raffinage, qui contrôlent 80 % du marché de gros et presque autant du marché de détail. Vous savez, les RONA L'entrepôt, ils ont pas de mines de fer puis ils fabriquent pas leurs têtes de marteaux. Ce sont des distributeurs détaillants qui se font concurrence. Nous, nos concurrents, ce sont nos fabricants, nos fournisseurs. Alors, c'est facile pour eux, par le jeu de l'interfinancement, de nous couper le robinet pendant un certain temps et, quand il n'y en a plus, de faire augmenter les prix. Ce qui n'est pas vrai dans les autres industries. Alors, c'est pour ça que, même s'il y a un vent de déréglementation aux États-Unis — on pourrait en parler tout à l'heure — il y a au contraire un vent de resserrement aux États-Unis des lois qui touchent le secteur pétrolier.

**M. Bécharde :** ...

**Le Président (M. Sirros):** Oui, M. le député, une dernière question...

**M. Bécharde :** Merci.

**Le Président (M. Sirros):** ...puis j'ai votre collègue aussi qui veut intervenir.

**Une voix :** Vas-y.

**M. Bécharde :** Oui. Sur le litrage... sur le litrage, par exemple, il y a des gens qui... Quand vous dites: Plus il y en a, plus il y a de compétition, donc... Et on rencontrait des spécialistes qui nous disaient que, finalement, en raison du fait de litrage, des ventes de litres d'essence, les coûts de revient sont plus élevés, donc c'est pas nécessairement une bonne chose qu'il y ait, par exemple, quatre stations-service pour une municipalité de 2, 3 000 habitants et que, finalement, chacun n'y trouve pas son point de revenu. Et, en même temps, l'autre point là-dessus, c'est... Moi, c'est une question, puis je pense que la majorité des gens se posent: Pourquoi, quand il y a des hausses du prix du brut, par exemple, immédiatement on en ressent l'effet, puis des fois, je dirais même, avant même qu'il y ait la hausse comme telle, et le phénomène inverse arrive rarement? C'est-à-dire, ce serait quoi, votre réponse à ce phénomène-là, que, finalement, aussitôt qu'il y a une pression sur le prix, ça augmente, mais que, d'un autre côté, la pression est beaucoup moins rapide à arriver et

on prend beaucoup plus de précautions avant d'y arriver, et, combiné à ça aussi peut-être, le litrage par essence?

**M. Dufresne (Pierre):** Je peux y aller. Au niveau de votre première question, votre première intervention, le fait que, en ayant un volume inférieur... C'est-à-dire, parlons d'un volume de 1,5 million de litres, exemple, qu'on compare avec un volume, disons, de 3,5 millions, il faut penser que, au niveau de l'infrastructure, pour vendre 3,5 millions de litres, souvent ça va prendre trois fois ou quatre fois l'investissement d'un volume de 1,5 million de litres. Alors, si on parle d'entretien et de coûts d'amortissement, les coûts opérationnels sont beaucoup supérieurs. Alors, il y a une question à un moment donné de paliers et d'échelles. Souvent, pour vendre beaucoup plus, il faut capitaliser énormément plus puis avoir, si vous voulez, au niveau capitalisation, un chiffre beaucoup plus grand, c'est-à-dire une capitalisation beaucoup plus grande. Alors, souvent, le volume ne suit pas l'ajout de capital, alors ce qui se traduit par un coût nécessairement souvent plus grand dans le cas d'un volume plus grand. Ça peut paraître bizarre, mais c'est la réalité.

Puis on l'a démontré justement, la Régie de l'énergie, du fait qu'une station d'essence... exemple, peut-être au coin de chez vous, où un monsieur vous fait le plein, il y a deux pompes à essence, service aux pompes, il vous fait le plein de votre véhicule. À ce moment-là, il n'y a que deux pompes à essence; déjà, le monsieur opère une station-service avec un service automobile. Alors, le gros de ses frais fixes sont payés par son service automobile et, au niveau de la station-service, vous avez uniquement deux pompes avec des réservoirs souterrains, tout simplement. Alors, le gros de l'amortissement se fait au niveau du... c'est-à-dire du commerce principal qui est la station-service. Alors, le coût d'exploitation à l'unité devient marginal.

**M. Blouin (René):** Et peut-être pour rajouter un élément, c'est que, si vous regardez ce qui se passe à Toronto... À Toronto, maintenant, il y a beaucoup moins de postes d'essence, il n'y a pratiquement plus d'indépendants. Il s'est passé quoi à Toronto? Est-ce que les consommateurs ont profité de cette situation-là? Les consommateurs ont pas profité de cette situation-là. L'essence à Toronto est en moyenne 0,01 \$ de plus qu'à Montréal. Leur taxe est... Nous allons vous déposer un graphique qui illustre très bien cette situation-là, tout simplement parce que les multinationales sont en mesure de contrôler les prix et elles le font. Donc, le fait d'avoir augmenté les litrages mais d'avoir concentré le marché n'a pas eu l'effet de diminuer les prix pour les consommateurs.

**Le Président (M. Sirros):** Alors, dans les dernières deux, trois minutes, M. le député de Mont-Royal. Je pourrais peut-être donc intervenir... Oui, allez-y.

**M. Bécharde :** Vous parlez souvent des comparaisons hors taxes. J'imagine que vous n'êtes pas non plus contre le fait qu'il puisse y avoir une diminution

des taxes sur l'essence. Je comprends que votre problème est autre, à côté, mais que, sur le phénomène d'avoir... les demandes d'avoir une réduction des taxes sur l'essence, surtout quand, ces temps-ci, on parle beaucoup, comme M. Landry le dit, de mettre du bois dans le poêle, là, est-ce qu'il n'y a pas une de ces bûches-là qui pourrait être reliée à une baisse des taxes sur l'essence? Et, selon vous, est-ce qu'on a les moyens aujourd'hui avec la Régie de l'énergie de faire un suivi assez efficace pour faire en sorte que, si, par exemple, il y a une baisse 0,02 \$, 0,03 \$, 0,04 \$, on puisse s'assurer que les consommateurs y voient un effet au bout du compte?

**M. Blouin (René):** Bien, nous, on estime que de faire porter le débat sur les taxes, c'est dévier le débat parce que les augmentations d'essence que les consommateurs ont connues, elles sont dues pour... sur 0,30 \$, vous en avez 0,02 \$ qui provient de l'augmentation de la TVQ au Québec. Et faire porter le débat là-dessus, c'est vraiment dévier le débat. Les consommateurs doivent savoir et ont le droit de savoir que les augmentations sont venues des augmentations de la matière première et qui ont gonflé les coffres des multinationales et aussi des augmentations des marges de raffinage qui, elles aussi, ont apporté des profits records aux multinationales. C'est là que se situe le problème. Et vouloir le faire porter, par exemple, sur les marges de détail qui n'ont pas bougé, c'est une erreur. Et, à notre point de vue, vouloir le faire porter aussi sur les taxes, c'est une autre erreur.

Maintenant, vous me dites: Est-ce que le gouvernement ou... pourrait diminuer les taxes? Mais le gouvernement est libre de faire ce qu'il veut; il peut diminuer les taxes, il peut les augmenter à sa guise. Cependant, je vous rappellerai que les taxes sur l'essence au Canada sont les troisièmes plus faibles de l'ensemble du monde. Il n'y a que les États-Unis et que le Mexique qui ont des taxes plus faibles et que, si on arrive en Europe, on retrouve généralement 1,50 \$ ou 1,75 \$ de taxes par litre d'essence et qu'ici on est à 0,35 \$.

**Le Président (M. Sirros):** Sauf qu'on constate que, après Terre-Neuve, c'est le Québec qui a le niveau de taxes les plus élevées.

**M. Blouin (René):** Comparativement aux autres provinces.

**Le Président (M. Sirros):** Comparativement aux autres provinces canadiennes.

● (14 h 40) ●

**M. Blouin (René):** Oui.

**Le Président (M. Sirros):** Alors, sur ça, le temps est écoulé, ici. Est-ce que, M. le député de Groulx, vous voudriez commencer votre 15 minutes?

**M. Kieffer:** Oui, M. le Président. Merci. Alors, je vous souhaite la bienvenue, messieurs. Je vous ferai pas des remarques préliminaires, sauf pour vous dire que ça tombe à point, cette commission parlementaire, d'autant plus que, la semaine prochaine, il y aura une

délégation de députés de l'Assemblée nationale qui rencontrera le département d'État américain, le département d'État fédéral des États-Unis, pour justement discuter de la grande question énergétique continentale. Alors, nous sommes en plein au vif du sujet.

Moi, j'ai deux questions à vous poser, une qui porte sur la nécessité de maintenir en région la compétitivité nécessaire pour permettre des prix les plus bas possible et les plus accessibles possible aux citoyens et aux citoyennes, et l'autre — et j'y reviendrai — la question de l'importation, des coûts supplémentaires de 345 millions, etc.

On va s'entendre que, quand on parle de régions, on parle évidemment des régions périphériques. Je suppose que c'est ça que vous entendez par «les régions». Je suis prêt à acheter votre argument qui dit qu'il faut maintenir les indépendants là-bas parce que les grandes multinationales s'en retirent et, si on n'était pas là pour assurer les services, il n'y en aurait à peu près pas. Précisez-moi par des exemples concrets ce que vous entendez par ça, premièrement, puis, deuxièmement, j'aimerais connaître la proportion d'indépendants qui existent en régions périphériques versus les grandes bannières.

**M. Blouin (René):** Je commencerais peut-être par la dernière partie de votre question. Je n'ai pas ces données-là, malheureusement. Je ne pourrais vous dire quelle est la proportion exacte. Pour l'ensemble du Québec, je dirais que les indépendants détiennent environ 25 % du marché de l'essence, mais je ne saurais pas, là, vous dire quelle est la proportion par région, comparativement à celle des villes.

Toutefois, pour ce qui est de la présence des indépendants en région, je pourrais, puisque vous voulez peut-être avoir un exemple concret, je pourrais vous donner l'exemple du Saguenay—Lac-Saint-Jean. C'est sûr que, quand on est dans des petites municipalités avec des petits volumes, on risque, là, quand les volumes sont très, très, très petits, il risque d'y avoir des prix qui sont un peu plus élevés que dans les grands centres. Mais les gens vont y trouver leur compte parce qu'ils auront pas à se déplacer pour aller chercher l'essence. Et, si on fait... si on essaie de répertorier un peu le territoire du Saguenay—Lac-Saint-Jean, on va trouver une quinzaine de petites municipalités qui ont vu... réparties un peu partout sur le territoire, qui ont vu les multinationales quitter ces territoires-là, et ce sont des indépendants qui ou bien ont pris la relève ou bien, eux, sont demeurés sur place. Et n'eût été de leur présence, il n'y en aurait plus, de services, auprès de ces populations-là. Et vous savez, ou bien on prend partie pour les populations régionales ou bien on prend pas partie pour les populations régionales, et je pense que ce n'est pas correct que de les priver de services de cette nature-là, parce que, à un moment donné, s'ils n'en ont plus du tout, de services, ils vont les quitter, ces secteurs-là.

Et ce qu'il faut pas oublier non plus... Je peux vous donner quelques exemples. Donc, vous en vouliez, des exemples concrets, bien, prenons l'exemple du Saguenay—Lac-Saint-Jean, à Péribonka, à Ferland, à Lac-à-la-Croix, à Saint-André, Notre-Dame-du-Rosaire. J'en ai une quinzaine, là, que je pourrais vous défilier,

qui sont toutes des municipalités qui n'auraient pas de services d'approvisionnement en essence si les indépendants n'y étaient pas.

Et deuxièmement, je vous dirai ceci. Beaucoup, beaucoup d'entreprises indépendantes opèrent en région. Lorsqu'elles font des profits, elles le réinvestissent dans leur région; elles créent des emplois dans leur région. Il est de notoriété publique — et bien des études ont été faites là-dessus — que les multinationales, lorsqu'elles font des profits, et elles en font beaucoup, elles les déplacent systématiquement hors du Canada, principalement aux États-Unis. Ce n'est pas le cas... ce que les indépendants font, quand ils sont en région, ils vivent en région, ils réinvestissent en région et ils donnent des services qui, autrement, n'existeraient pas pour ces populations régionales.

**M. Kieffer:** ...en conclure, d'après ce que vous me dites, que, même si vous occupez 25 % du marché à la grandeur du Québec, en fait, vous occupez une part beaucoup plus large en région que vous ne le faites dans les grandes agglomérations. Mais je veux pas que vous me donniez une réponse de trois minutes. C'était juste un commentaire que je faisais.

Ma deuxième question, un peu plus... un peu plus corsée. Vous dites, à la page 6 de votre mémoire, on lit: «Une bonne connaissance des mécanismes de fixation des prix des produits pétroliers fait ressortir le fait que la disparition des importateurs indépendants rendra quasi inexistante la concurrence dont doivent actuellement tenir compte les raffineurs.» Vous les faites, ces constats-là, dans votre mémoire.

Premièrement, le Québec est en équilibre entre l'offre et la demande quant aux nécessités de raffinement. Puis même, je pense qu'on exporte légèrement plus que les besoins. O.K.? Donc, il y a des surplus. Première constatation.

Deuxième constatation. Le prix à la rampe au Québec, aussi bien le prix du brut que le prix des produits raffinés, ce que les experts nous disent, c'est que ce prix-là, il est fixé en fonction du prix à la rampe à New York, aussi bien pour les produits bruts... pour le brut que pour le raffiné. Compte tenu de ça, compte tenu de ça, expliquez-moi le paragraphe qui suit, parce que là j'ai de la misère. Vous dites: «Compte tenu, comme nous l'avons vu, que c'est la notion de coût de remplacement qui détermine les prix aux rampes de chargement des raffineries situées au Québec, la nouvelle source d'approvisionnement — dans l'éventualité où les raffineurs indépendants ne pourraient plus importer — la nouvelle source d'approvisionnement qui remplacerait les importateurs d'ici serait déplacée vers les terminaux d'Albany.» En d'autres mots, vous dites: Il faudrait aller à Albany pour acheter notre pétrole. Mais je vous rappelle qu'on vient de constater que le Québec est en équilibre, hein, d'une part, et que, d'autre part, le prix du brut et des produits raffinés, il est fonction du prix de New York. Et c'est comme ça que vous justifiez qu'on fait des économies à l'heure actuelle de 345 millions.

Ceci étant dit, moi, j'ai pas de problème à ce qu'il y ait des importateurs indépendants, au contraire; au contraire, effectivement, ça peut ajouter à la capacité de compétition. Mais expliquez-moi ce que je pense être

une contradiction, d'une part. Et, si, pour vous, les importations sont si importantes que ça, qu'est-ce que vous attendez pour avoir une centrale d'achats unique qui permettrait effectivement aux indépendants de ne plus avoir à acheter leur pétrole auprès des grandes bannières et qui ferait que, entre vous, vous seriez capables... Vous détenez 25 % des parts du marché, ça, ça vous donnerait effectivement un outil très efficace pour compétitionner. Voilà.

● (14 h 50) ●

**M. Crevier (Pierre):** Ce qu'il est bien important de comprendre ici, c'est comment s'établit le prix à la rampe de chargement. C'est que ça varie d'une ville à l'autre. Quand on dit: à Montréal, c'est le meilleur prix... parce qu'à Montréal on a l'opportunité d'avoir des terminaux... Mais, si vous allez à Toronto, le prix à la rampe ne sera pas établi de la même façon qu'à Montréal, et ça va être différent à Edmonton.

La façon de l'établir, le prix à la rampe de chargement, c'est... Les grandes pétrolières établissent: Quel prix peuvent-elles vendre leurs produits le plus cher possible aux indépendants? C'est ça, le principe. Donc, il faut regarder les alternatives qui sont à chaque ville, qui sont présentes à chaque ville. À Montréal, en ce moment, nous avons des importateurs. Si des guerres de prix affaiblissent les indépendants à ne plus se permettre la possibilité d'avoir un terminal qui coûte quand même assez cher à opérer et qui doit compétitionner dans tout l'environnement des prix de New York, et tout ça, c'est à ce moment-là qu'on dit: Quand le terminal sera terminé... sera fermé, il sera plus possible d'importer par cargo à Montréal. Donc, les prix d'importation ne seront plus les mêmes. Puis, quand on parle d'Albany, on dit: Combien ça coûterait importer le produit d'Albany, qui est l'endroit le plus près et le plus économique pour l'amener à Montréal? Ce serait par camion, parce qu'il y a pas de pipelines, il y a pas de bateaux possibles. De toute façon, on n'a pas de terminal. S'il y a pas de terminal, tu es obligé d'aller par camion. Donc, à ce moment-là, les grandes pétrolières regarderaient de nouveau le prix affiché... le prix à la rampe de chargement de Montréal puis diraient: Il n'est pas possible... on n'a pas besoin de le vendre au prix de cargo de New York, ils peuvent pas l'importer par cargo. Donc, le prix de Montréal monterait systématiquement de 0,025 \$ le litre, qui est la différence de prix entre l'amener par cargo à Montréal et l'amener par camion d'Albany, ou de Toronto, ou peu importe. Le prix à la rampe, c'est le prix le plus cher qu'ils peuvent vendre aux indépendants. Et, de ce prix-là, toutes les divisions des pétrolières qui vendent au détail, que ce soient les réseaux de stations-service, le réseau d'huile à chauffage, les réseaux commerciaux, prennent leur prix de base à partir de ce prix-là, à la rampe de chargement, pour vendre au détail. Donc, si vous augmentez systématiquement ce prix de 0,025 \$, vous augmentez le prix de tous les carburants: mazout, diesel, huile à chauffage et essence, pour tout le Québec. C'est ça qui est... Donc, s'il y a des guerres de prix et disparition des indépendants, à un moment donné, à 8, 10, 12 % du marché pour toute la province de Québec, on pourra pas se permettre d'avoir un terminal. Parce qu'il faut pas oublier, un terminal à Montréal ne peut pas desservir toute la province de Québec.

**M. Kieffer:** Je veux bien là. J'ai pas de problème, puis, moi, je suis d'accord que vous restiez, hein. Mais ce que vous dites...

**M. Crevier (Pierre):** Pour les consommateurs aussi.

**M. Kieffer:** Ce que vous me dites, c'est que le prix à la rampe à Montréal n'est pas fonction du prix à la rampe à New York, là.

**M. Crevier (Pierre):** Oui, en ce moment...

**M. Kieffer:** Parce que, si vous dites ça...

**M. Crevier (Pierre):** En ce moment, il est fonction. Aujourd'hui, oui, parce qu'on a des terminaux d'ouverts. Demain matin, il va être encore en fonction de New York, mais il va être en fonction de New York à Albany et, à Albany, vous le prenez par camion et vous l'amenez à Montréal. Tous les coûts possibles disponibles aux indépendants pour aller chercher le produit à l'extérieur des raffineries, et ce que je vais vous dire, c'est que ça... le prix à la rampe de chargement ne tient absolument pas compte des coûts de production de la raffinerie et ne tient pas compte de l'opportunité d'un raffineur d'importer du produit. Ça ne va pas dans l'établissement du prix à la rampe de chargement. L'établissement, c'est: Quel prix peuvent-ils avoir le plus cher pour vendre aux indépendants? S'il n'y a pas d'autres opportunités, c'est celui qu'ils vont faire. Donc, l'opportunité à ce moment-là, à Montréal, s'il n'y a plus de terminal, c'est quelqu'un qui irait le chercher à Toronto, l'emmener ici. Donc, comme, à Toronto, il est 0,01 \$ le litre de plus cher qu'à Montréal, le prix à la rampe, ce qui est complètement... il y a beaucoup plus de volumes, et tout ça... le prix à la rampe à Toronto est 0,01 \$ plus cher. Savez-vous pourquoi? Parce qu'il n'y a pas d'importation par cargo à Toronto; les gens doivent prendre des camions, aller à Buffalo, ou les indépendants, ou aller à Détroit, et tout est considéré dans l'établissement du prix à la rampe.

**M. Kieffer:** Vous n'avez jamais été capables d'avoir une centrale d'achats.

**M. Blouin (René):** La centrale d'achats, il y a des tentatives qui ont été faites dans le passé, puis ça ne marche jamais. Je vais vous expliquer pourquoi ça marche pas.

Si vous vous mettez plusieurs compagnies ensemble et vous décidez de vous approvisionner au meilleur prix possible... Par exemple, vous achetez un cargo, vous achetez un bateau. Ça se fait, ça. O.K.? Évidemment, il faut que vous ayez des facilités pour le faire accoster puis, ensuite, prendre le produit. Prenons pour hypothèse que ça marche, vous en avez. Alors là vous achetez votre bateau, vous le faites venir et là vous dites: Bon, bien, tous ceux qui veulent venir s'approvisionner chez nous, venez, on a acheté ça, puis c'est un bon prix. Un bateau, ça ne se met pas dans le fond de sa poche. Tout le monde le sait quand il arrive. Tout le monde sait aussi d'où il provient et combien il a été payé.

Et ça a déjà été essayé. Je vous donne l'exemple de Norcan qui a essayé de s'implanter à Québec. Ils ont importé des bateaux, ils ont rempli des réservoirs. Quand ils ont voulu commencer à vendre le premier litre, la raffinerie de Québec, parce qu'il n'y en a pas des milliers de clients qui vont à une raffinerie, ça se compte juste par dizaines, même à Québec, quelques dizaines, pas plus que ça... Alors, ils ont systématiquement appelé tous ceux qui achètent des carburants et leur ont dit: Dis-moi le prix qu'il va te faire et je vais toujours te vendre un quart de cent, une demi-cent plus bas — ce qui représente des fortunes quand on achète des grandes quantités. Alors, l'effet direct de ça, c'est que celui qui a essayé de faire une nouvelle formule d'achat a été pris avec ce qu'il avait acheté. Il n'a pas pu en vendre. Il est resté pris des mois et des mois avec ça à Québec. Il a fini par l'écouler en faisant venir des camions de Montréal et en le transportant, en faisant la navette pour les repasser sur le marché de Montréal à perte. C'est ça que ça a donné.

Quand on fait face à des entreprises de cette nature-là, qui sont très concentrées, qui sont très fortes financièrement et qui contrôlent les marchés, c'est pas si simple que ça de se débrouiller là-dedans. Et c'est pour ça qu'elles souhaitent vivement que des indépendants, il n'y en ait plus une masse critique suffisante, pour pouvoir éliminer ça, ces importateurs indépendants là. Parce que, quand les importateurs vont être éliminés, ça va leur rapporter 150 millions de plus par année uniquement au Québec, et ça, elles cracheront pas dessus.

**Le Président (M. Sirros):** Vous me permettez, peut-être en terminant, une question de la présidence, qui peut paraître un peu bête là. À quoi ça sert au consommateur, vraiment là, d'avoir des indépendants quand on ne voit pas le résultat à la pompe?

**M. Blouin (René):** C'est ça. Alors...

**Le Président (M. Sirros):** Jour après jour, on les voit monter et descendre, monter et descendre, et les indépendants suivent exactement les mêmes hauts et bas. Alors, ça sert à quoi à moi, consommateur, quand je vais à la pompe? Ça me donne quoi d'avoir des indépendants?

**M. Blouin (René):** C'est une bonne question. Les indépendants, ça sert à quoi? Ça sert d'abord... Première chose, ça sert à maintenir une certaine concurrence dans l'offre des marchés de gros. On vient de l'expliquer, si les...

**Une voix: ...**

**M. Blouin (René):** Bien oui, mais c'est important pour les consommateurs parce que, s'ils sont pas là, ça va vous coûter 345 millions de plus. Donc, dans l'économie du Québec, ça compte, ça.

**Le Président (M. Sirros):** Avec ça, vous me ramenez sur l'échange que vous aviez tantôt parce que vous avez parlé de 0,025 \$ le litre de plus que ça va coûter pour transporter. Mais on sait qu'il y a déjà un

surplus du raffinage ici qui est vendu ailleurs, alors... En tout cas, ce point-là n'est pas couvert. À mon idée à moi, c'est...

**M. Crevier (Pierre):** C'est ça qui est difficile à comprendre. Mais ils contrôlent tellement le marché qu'ils peuvent imposer le prix qu'ils veulent s'il y a pas les indépendants là pour les forcer à rencontrer le prix qui vient de l'extérieur. C'est là toute...

**Le Président (M. Sirros):** Autrement dit, vous dites que finalement le consommateur pourrait bénéficier, mais, entre-temps, nous, on bénéficie...

**M. Crevier (Pierre):** Non, vous bénéficiez. Le consommateur en ce moment bénéficie du 0,025 \$ parce qu'il y a des indépendants qui importent les produits de New York.

**Le Président (M. Sirros):** Pas à la pompe, je paie le même prix chez l'indépendant.

**Une voix:** Directement ou indirectement.

**M. Blouin (René):** Non, vous en profitez directement parce que les prix de gros seraient plus cher de 0,025 \$, M. Sirros. Quand les prix de gros sont plus cher de 0,025 \$, les prix de détail sont plus cher de 0,025 \$ et les consommateurs vont payer systématiquement toujours 0,025 \$ de plus.

**Le Président (M. Sirros):** Si vous étiez pas là.

**M. Blouin (René):** Oui.

**Le Président (M. Sirros):** Maintenant que vous êtes là... je vais à la pompe; sur le coin il y a l'indépendant, sur l'autre coin il y a la grosse multinationale Shell. Ils affichent le même prix au même instant tous les deux. Alors, le lendemain... comme hier, 0,06 \$ de plus à Montréal partout, chez les indépendants aussi. Alors, ça me donne quoi?

**M. Blouin (René):** Je pense que le premier point est réglé, ça vous donne d'abord 0,025 \$ du litre. Le deuxième point, c'est que, s'il y a pas de diversité d'entreprises, la marge que vous retrouvez généralement au Québec, qui est autour de 0,05 \$ de marge de détail, elle ne sera plus de 0,05 \$. Pourquoi elle demeurerait à 0,05 \$ s'il n'y en a plus de concurrents pour les obliger à garder ça? Quand ils ont réussi à contrôler le marché dans le secteur du raffinage, les marges sont pas restées à 0,04 \$. Vous savez, dans le Nord-Est américain, maintenant, il y a trois raffineurs, puis le prix de New York, là, il est influencé en bonne partie par le Nord-Est américain. Dans ce marché-là, maintenant, vous avez trois raffineurs qui contrôlent 75 % de la production. C'est Sun, Tosco et Motiva. Puis Motiva, ça, c'est la fusion de Shell, de Texaco puis de la compagnie d'Arabie saoudite. Alors, ils ont concentré le marché, ils le contrôlent, ils évitent de produire trop et ils font augmenter les marges. Alors, si on retrouve ce même phénomène-là dans le secteur du détail, que vous vous retrouvez avec une poignée d'entreprises, ils auront plus

d'intérêt à vouloir concurrencer ceux qui sont autour, puisqu'ils seront tellement peu nombreux qu'ils vont faire augmenter les prix. C'est ça qui est arrivé en Californie puis c'est ça qui va arriver au Québec.

**Le Président (M. Sirros):** On pourrait, M. Blouin, continuer longtemps, mais je veux pas abuser du poste que j'occupe et je vois que le temps est vraiment terminé. Alors, il ne me reste qu'à vous remercier pour votre présentation et vous inviter à laisser votre place aux prochains qui vont venir. Et on va suspendre juste quelques secondes pour permettre le changement et nous permettre de vous saluer également.

*(Suspension de la séance à 14 h 58)*

*(Reprise à 14 h 59)*

**Le Président (M. Sirros):** ...je demande aux membres de reprendre leur place, s'ils veulent bien. MM. les députés et Mme la députée. Alors, j'inviterais les représentants du CAA-Québec à bien vouloir prendre place, en rappelant les règles de procédure qui font en sorte qu'il y a 15 minutes à la disposition de celui qui présente, pour présenter son mémoire, suivi de deux périodes d'échanges de 15 minutes avec les membres de la commission. On constate que le 15 minutes se passe vraiment vite et rapidement, alors, peut-être, s'il y a possibilité de résumer la présentation afin de permettre le maximum de temps pour les échanges.

● (15 heures) ●

Et je pense que Mme Paula Landry représente le CAA-Québec. Vous êtes directrice en recherche et communications, si mes informations sont exactes.

**Mme Landry (Paula):** C'est bien ça.

**Le Président (M. Sirros):** Alors, la parole est à vous.

CAA-Québec

**Mme Landry (Paula):** Bon, alors, merci beaucoup. Alors, au nom de nos 700 000 membres que nous regroupons, je vous remercie de nous offrir l'opportunité de nous faire entendre sur une des questions adressées le plus fréquemment par nos membres, donc le coût du carburant.

Vous le savez déjà et c'est pourquoi vous avez tenu à procéder à cette consultation, c'est une question qui soulève beaucoup de réactions chez nous; c'est un sujet chaud, émotif. Les consommateurs se sentent réellement captifs d'une situation qu'ils ont peine à comprendre et qui... ou, à leur avis, que personne ne semble vraiment contrôler.

Deux grandes questions, en fait, ont été soulevées avec justesse par la commission et ce sont précisément celles qu'on nous adresse le plus fréquemment à CAA-Québec. D'abord, pourquoi les prix bougent-ils sans arrêt? Il est en effet rare qu'on observe un même prix plusieurs jours de file. On veut savoir, par exemple, pourquoi les prix augmentent, alors qu'on dit que ceux du brut n'augmentent pas. Ou alors, comme la semaine

dernière: Pourquoi les prix de l'essence ne baissent pas, alors qu'on lit partout dans les journaux que le brut, lui, baisse de 15 %? Ou encore, comme hier: Pourquoi dans la région de Montréal alors qu'on parlait dans *La Presse* d'une baisse de 0,07 \$ du prix plancher de l'essence, on nous a rapporté avoir vu le prix à la pompe, lui, plutôt grimper de 0,711 \$ à 0,76 \$ dans l'après-midi, même à 0,779 \$ selon une rapide enquête qu'on a menée dans le courant de l'après-midi? Il y a des occasions comme ça où on manque de réponse.

Deuxième question: Ensuite, pourquoi le gouvernement ne fait-il rien pour soulager les consommateurs quant au prix de l'essence alors que, même en utilisant le plus rationnellement possible son auto, même en prenant tous les moyens pour économiser — ce sont d'ailleurs des conseils que l'on prodigue de façon régulière à CAA-Québec — les Québécois ont toujours à composer avec les taxes les plus élevées et aussi avec les routes qu'ils ont la certitude d'être les pires au pays?

On va d'abord commencer par la question des mouvements dans le prix de l'essence. Remarquez que nous ne sommes pas ici pour vous expliquer l'origine, les causes de ces mouvements. D'autres, si ce n'est déjà fait — je crois que oui — auront l'opportunité de vous entretenir à ce sujet. On va vous parler d'offre excédentaire, concurrence, efficacité, rationalisation, guerre de prix. On sait donc que les causes à la base des fluctuations sont multiples et fort complexes, et les intervenants dans l'industrie de l'essence sont, quant à eux, fort nombreux.

Donc, si on peut très bien trouver des causes au phénomène de fluctuation des prix, qu'est-ce qui exaspère tant le consommateur? C'est l'impression qu'on joue avec lui alors qu'il est pourtant le dernier maillon de cette industrie, le client ultime, et qu'on perd souvent... et qu'on le perd de vue. Il se sent pris en otage. Ils font face à une situation qu'ils ne comprennent pas. Et comme les prix ne cessent de fluctuer, ce n'est pas pour aider à s'y retrouver.

En fait, ce sont les écarts de prix qui constituent le problème, ce qu'on observe à la pompe, par exemple, l'amplitude des mouvements dans le prix de l'essence alors qu'on peut être témoin d'augmentations, comme vous l'avez mentionné, de 5, 6, 7 jusqu'à près de 0,10 \$ le litre d'un seul coup. Pourquoi agir ainsi? C'est ce qui fait réagir le plus les consommateurs. Rien ne justifie à leurs yeux de telles hausses.

Cependant, on constate que tout l'effort au niveau de l'information publique a été fait. La question intéresse d'ailleurs beaucoup les médias. Ceux qui suivent le dossier remarquent aussi qu'on parle un peu plus du prix plancher au Québec. On peut aussi songer, par exemple, à toute l'enquête récente du Conference Board du Canada de l'hiver dernier sur la question. Or, peu importe les rapports ou les campagnes d'information qu'on va mettre à leur intention, les sommes qu'on va y consacrer, l'énergie qu'on va y investir, ce sont davantage dans les gestes que l'on exprime. Et, si l'on ne joint pas le geste à la parole, le tout sera à reprendre dès la minute même où le prix de l'essence subira à nouveau des variations notables.

Peu importe les explications de l'industrie, sa crédibilité restera toujours mise en doute du moment

qu'elle poursuit de tels mouvements à répétition. Existe-t-il une solution à cela? nous demande-t-on. Sûrement pas du côté de la réglementation. On a fait allusion tout à l'heure au prix plancher en vigueur au Québec. Le prix de l'essence se trouve donc déjà fortement réglementé. C'est près de 80 % du prix du litre qui est réglementé. Il ne devrait donc pas l'être davantage. Le gouvernement pourrait par contre initier une sérieuse réflexion chez tous les intervenants de l'industrie, les inviter à se pencher sur des solutions pouvant civiliser les soubresauts du prix à la pompe. Une chose est certaine, tant que la situation va perdurer, la grogne des consommateurs ne connaîtra pas de répit.

Revenons au prix plancher encore une fois. Le gouvernement a calculé qu'au Québec on ne pouvait vendre de l'essence en bas d'un prix minimum. Partons donc de cela, vu que c'est la base incontestable reconnue au Québec. Est-ce que, par exemple, on pourrait penser afficher ce prix plancher hebdomadaire à la pompe? Il serait déjà beaucoup plus simple pour le consommateur d'évaluer les changements de prix. Il pourrait aussi être moins tentant d'afficher des écarts élevés même pour une courte période. On éviterait peut-être ainsi les écarts d'hier, 0,779 \$ à la pompe alors que le plancher est à 0,639 \$. Comment peut-on ramener la confiance des consommateurs avec de tels écarts?

Les consommateurs gagneraient aussi à être mieux informés sur les mouvements de prix. Une information neutre et crédible est colligée et diffusée par la Régie de l'énergie. Elle devait être diffusée davantage, tout en s'assurant que le non-initié va s'y retrouver facilement, dès la page d'accueil pour ceux qui ont accès à Internet, et permettre un accès à cette information-là pour ceux qui n'ont pas accès encore au Web.

Deuxième question maintenant: Pourquoi le gouvernement ne relâche-t-il pas sa pression en matière de taxes sur les carburants? C'est une autre question souvent entendue de la part des consommateurs. Pourquoi parler aujourd'hui de baisses de taxes alors que le prix du brut vient de connaître une diminution notable, par le fait même le prix plancher de l'essence au Québec? Nous connaissons une situation bien particulière depuis deux semaines, nous en convenons, avec peut-être des retombées encore insoupçonnées. La situation est temporaire. Il y a lieu de croire que les prix du pétrole risquent de revenir à un moment donné à leur niveau d'avant la crise. Par ailleurs, nous ne sommes pas à l'abri de tout autre élément inhérent au contexte international ou nord-américain qui peut avoir une influence directe sur le prix de l'essence. Les marchés sont toujours nerveux. Rappelez-vous, l'OPEP, l'été dernier, n'a fait qu'annoncer une réunion et déjà les coûts remontaient.

Tout ceci pour vous démontrer que notre gouvernement n'a aucun contrôle sur cette composante du prix de l'essence. Or, les taxes, elles, sont sous son contrôle direct. Il a donc le pouvoir de décider de donner un coup de main aux consommateurs en allégeant les taxes... le fardeau des taxes sur l'essence. Pourquoi le ferait-il? Pour deux raisons principales, à notre avis. D'abord, au Québec, on paie plus de taxes qu'à travers l'ensemble des provinces canadiennes. Il y a là une iniquité. On doit même consentir, au niveau du gouvernement, des rabais de taxes dans certaines

régions limitrophes pour permettre aux commerces d'essence existants de continuer d'opérer.

Deuxième raison: toutes les taxes routières sont loin d'être dédiées aux routes. Si toutes les taxes prélevées exclusivement auprès des automobilistes, donc des taxes dédiées, des droits d'usagers, étaient utilisées à l'entretien, à la réfection et au développement du réseau routier, personne ne serait probablement en train de parler de baisses de taxes. Mais c'est vraiment pas le cas. En fait, les automobilistes financent d'autres activités du gouvernement, en plus des travaux routiers. Nous y reviendrons d'ailleurs dans quelques instants.

Jusqu'à maintenant — on le conçoit — le gouvernement ne s'est guère montré ouvert à ces baisses de taxes. Il oppose ainsi deux arguments: d'abord, il craint que les bénéficiaires d'une baisse de taxes ne se rendent pas aux pétrolières... ne se rendent pas aux consommateurs — pardon — mais profitent surtout aux pétrolières. Or, pour nous, le fait d'estimer qu'une baisse ne serait pas transmise aux consommateurs ne constitue pas une raison valable pour refuser d'analyser sérieusement la possibilité. Le scepticisme du gouvernement peut être légitime, on le conçoit, mais, avant d'affirmer qu'il est impossible de transmettre ces bénéfices aux consommateurs, on doit vraiment faire la preuve que tous les efforts auront été déployés.

Nous croyons que le gouvernement a déjà en main un excellent outil; nous revenons encore une fois à la Régie de l'énergie. Elle assure déjà une surveillance neutre et crédible des mouvements de marché. En faisant connaître davantage auprès des consommateurs d'ailleurs ce rôle, comme mentionné précédemment, le gouvernement s'assurerait ainsi que des millions de Québécois auraient l'oeil braqué sur le comportement de l'industrie partout au Québec. Bien sûr, on devrait assortir une notion de «contrôle» à toute cette baisse de taxes éventuelle.

Deuxième raison pour laquelle le gouvernement à date se montre réfractaire à une baisse de taxes: le gouvernement ne se montre guère favorable donc, car il estime avoir besoin des revenus que génèrent ces taxes. On est donc en train de parler à ce moment-ci de fonds publics. Or, ce n'est pas aux automobilistes seuls à financer le fonds consolidé du gouvernement du Québec, car c'est bien ce qui se passe en réalité. Faisons le décompte une petite minute des taxes routières payées par les automobilistes au gouvernement du Québec seulement. On va mettre de côté toute la portion fédérale des taxes que l'on paie en tant qu'automobilistes. Donc, on a tenu compte... on a fait la compilation à CAA-Québec, et nous avons tenu compte, bon, bien sûr de la taxe spécifique payée sur les carburants de 0,152 \$ au Québec, sauf 0,167 à Montréal. Donc, nous avons tenu compte aussi de tout ce qu'on paie en termes de droits d'immatriculation lors du renouvellement donc de notre plaque, tout ce qu'on paie en termes de droits sur le permis de conduire. Je mets de côté les portions assurances, là, qui s'en vont à la Société de l'assurance automobile. On ne parle que de droits, ce qui s'en va dans le fonds consolidé.

Au total, cette année, les automobilistes auront versé 2,4 milliards de dollars en taxes dédiées au gouvernement. Regardons, par contre, d'un côté, la nature des investissements routiers que le gouvernement va

consacrer. Le gouvernement va consentir 1,4 milliard de dollars pour l'amélioration du réseau routier. J'inclus dans ça le budget du Fonds spécial d'amélioration et de conservation du réseau routier du gouvernement.

● (15 h 10) ●

Le bilan de l'exercice: les automobilistes auront versé 1 milliard de dollars en trop au gouvernement cette année. Ce groupe précis donc finance donc directement les opérations générales du gouvernement. Quand on parle de 1 milliard de dollars, en termes de cents par litre, c'est l'équivalent de 0,10 \$ le litre qu'ils versent pour ainsi financer le fonds consolidé. Et c'est une situation qui perdure. Comme on fait le même calcul à chaque année, on se rend compte que, depuis la dernière décennie, on arrive à peu près aux mêmes chiffres à chaque année, ce qui fait tout de même, sur un total de 10 ans, environ 10 milliards de dollars qui sont allés comme ça dans le fonds consolidé.

On ne tient pas compte non plus des 2 milliards de dollars que le gouvernement est allé chercher dans les coffres de la Société de l'assurance automobile au fil des ans, au début des années quatre-vingt-dix. On met ça de côté.

Les précédents démontrent qu'il est possible de cibler des réductions de taxes en fonction d'objectifs précis. Le gouvernement, par exemple, a déjà consenti des baisses de taxes sur les carburants pour certaines régions. Il est donc logique de penser qu'il pourrait de la même façon décider de toucher l'ensemble des automobilistes.

Alors, si on parle de baisses de taxes, donc, oui, mais lesquelles? Selon nous, deux avenues pourraient être envisagées. D'abord, on parle de la taxe québécoise sur les carburants. Première action: on pourrait reconsidérer l'ampleur actuelle de la taxe québécoise sur l'essence qui est fixée à 0,152 \$ le litre. Le Québec fait en fait partie des provinces les plus taxées en matière de taxes spécifiques, hormis Terre-Neuve, vous l'avez mentionné.

Deuxième action: ce serait de regarder la structure de taxation au Québec, la structure de taxation de notre litre d'essence. On aimerait que soit corrigée la façon qu'on trouve plus ou moins logique de taxer le carburant. Si on peut considérer l'essence bien sûr comme n'importe quel autre bien ou service vendu au Québec, c'est normal qu'une taxe de vente du Québec frappe ce produit de la même façon qu'un autre. Là-dessus, on s'entend. Ce qui l'est moins, par contre, c'est que la TVQ est actuellement calculée entre autres sur la taxe sur les carburants du Québec, sur la taxe d'accise aussi du gouvernement fédéral, bien sûr sur la TPS. Donc, on taxe des taxes. Alors, on pense que la TVQ ne devrait être imposée que sur la partie produit du litre d'essence.

Ces deux actions donc nous paraissent réalisables et nous paraissent aussi équitables. Cependant, il est certain que, à CAA-Québec, on ne perd pas de vue toute la question du sous-financement du réseau routier. L'importance de ces investissements pour la collectivité québécoise n'est plus à démontrer. Nous avons besoin de routes en bon état, de routes sécuritaires. Les automobilistes versent pourtant, en tant qu'usagers de la route, toutes les sommes nécessaires pour le faire, mais elles vont ailleurs. Alors, les utiliser à ces fins serait une

alternative de choix, nous pensons, à d'éventuelles baisses de taxes. Merci.

**Le Président (M. Sirros):** C'est nous qui vous remercions. Et on va débiter la période des échanges avec le député de Groulx.

**M. Kieffer:** J'ai écouté attentivement, madame... Bien, bonjour. J'ai écouté attentivement votre mémoire évidemment et, mon Dieu! j'exagère pas si je dis: Au moins que 80 % de votre mémoire passe à une dénonciation de la taxation et du processus de taxation et des modalités de taxation vis-à-vis le pétrole. Et j'ai l'impression, et je suis certain que ça va être partagé par mes consœurs et confrères d'en face... parce que les taxes sur le pétrole au Québec, ce sont les deux parties qui en sont fondamentalement responsables. Ça remonte à entre 30 et 25 ans de part et d'autre. Alors, je me sens tout à fait à l'aise de presque parler en leur nom quand je fais le commentaire que je viens de faire.

Ce qui m'intrigue, et quand on a rencontré les experts ce matin, et ça a été confirmé tantôt par le groupe qui vous a précédée, si on va de 1999 à 2000 — puis là, on ne donnera pas les grands chiffres, on va donner des chiffres concrets, précis, on va parler de litres, O.K.? — de 1999 à 2000, l'écart des prix que le consommateur avait à payer, O.K., pour une quantité de 25 L — bon, tout le monde comprend ça, là; les gens mettent ça dans leur réservoir au moins une fois ou deux par semaine — était de 3,60. Ça coûtait 3,60 \$ plus cher entre l'an 1999 et l'an 2000 pour mettre 25 L dans son réservoir. Sur ce 3,60 \$ d'augmentation du prix, il y en avait 3,15 qui étaient dus à ce qu'on appelle des facteurs extérieurs. C'est quoi, des facteurs extérieurs? C'est ce qu'on appelle les prix à la rampe, soit les prix à la rampe du brut qui représentaient d'ailleurs une très grosse partie de cette augmentation-là, mais aussi les prix à la rampe des produits raffinés. Donc, sur 3,60, il y avait 3,15 \$ qui avaient rien à avoir avec le gouvernement et qui ont rendu en maudit la plupart des consommateurs et consommatrices québécois.

Des taxes fédérales sur ce 3,60? Ça représente 0,20 \$ puis les taxes du Québec, ça représente 0,25 \$. Au premier coup d'oeil, là, je me dis: Le problème, il est pas dans les taxes. Évidemment, idéalement, on devrait toutes les réduire, les taxes, et aussi, de part et d'autre de la Chambre, on a toujours dit qu'on visait cet objectif-là. Mais, dans le concret, là, dans le concret, c'est les prix du brut et les marges de raffinement ou de raffinage qui sont les principaux facteurs responsables de l'augmentation. Alors, qu'est-ce que vous... Qui sont la cause de l'augmentation du prix. Je pourrais remonter beaucoup plus loin dans le temps, là, mais je prends juste l'année qui vient de s'écouler.

Alors, quand je vous écoute dire: Mon Dieu! Les responsables, c'est les taxes du gouvernement, j'ai un problème, parce que, moi, quand je regarde les chiffres, les responsables de la hausse des coûts du pétrole, c'est le prix du brut puis la marge de raffinage. Qu'est-ce que vous dites de ça?

**Mme Landry (Paula):** Effectivement, je vous dirais que les mouvements, les changements de prix de l'essence, les hausses que l'on connaît, c'est des hausses

sur lesquelles on n'a pas de contrôle. Le prix du brut, par exemple, constitue la plupart du temps l'endroit où on peut aller regarder. Mais, ceci étant dit, ce qu'on a voulu démontrer, c'est que le gouvernement du Québec, à qui on s'adresse, n'a pas vraiment de marge de manoeuvre vis-à-vis ces éléments-là qui constituent le prix de l'essence. Alors, on ne rend pas le gouvernement responsable des hausses de prix. On se dit: Les hausses de prix, elles sont là. On pense effectivement qu'on a peu de contrôle là-dessus. Ce qu'on se dit, c'est que la petite partie du litre d'essence sur laquelle nous avons un contrôle, bien, à ce moment-là, agissons à cet égard-là. Donc, ce que le gouvernement contrôle, ce sont les taxes. Est-ce qu'il y a moyen de réaménager ça? Est-ce qu'il fait, avec ce niveau de taxe là qu'il perçoit, ce qu'il a à faire? C'est cette question-là qu'on est allé regarder. Alors, non, le gouvernement n'est pas responsable des hausses de prix, mais, par contre, il peut agir au niveau des taxes.

**M. Kieffer:** Mais, on se comprend, je suis content de vous l'entendre dire, le gouvernement et les gouvernements qui se sont succédé au Québec les 30 dernières années ne sont pas les responsables des fluctuations et des hausses de prix du pétrole. On se comprend?

**Mme Landry (Paula):** Il y a sûrement eu des...

**M. Kieffer:** Il pourrait... Oui, oui, allez-y. Non, non.

**Mme Landry (Paula):** Je m'excuse. Il y a sûrement eu des moments, à certaines époques, où le prix de l'essence a augmenté, oui, parce que le gouvernement avait décidé d'apporter des modifications au niveau de sa taxation. On avait augmenté le prix de la taxe routière, par exemple, ce qui aurait eu un impact à ce moment-là. Mais, présentement, au moment où on se parle, les taxes n'ont pas bougé. Il y a peut-être seulement la taxe de vente du Québec bien sûr qui s'adapte en fonction des prix qui montent ou qui peuvent redescendre soudainement. Mais, non, c'est au niveau des taxes, du seul pouvoir que le gouvernement a sur cette situation-là pour venir aider les consommateurs, soulager le fardeau des automobilistes. Donc, c'est à ce niveau-là que se situe notre intervention.

**M. Kieffer:** ...rapporte les taxes, là, essentiellement, vous l'avez dit. Nos chiffres diffèrent mais pas énormément. Moi, les chiffres que j'ai ici, après évidemment les rabais qu'on donne en régions, etc., là, ça se monte à peu près à 2 130 000 000 \$ par année, pour l'année qui vient de se terminer, 2000-2001, qui rentrent dans le fonds consolidé. Qu'est-ce que vous suggérez comme baisse, puis où vous allez prendre l'argent pour remplacer ce qui ne sera plus là et qui va dans les soins de santé, qui va à l'éducation, qui va évidemment en services aux citoyens?

**Mme Landry (Paula):** On ne suggère pas de baisser... On n'a pas à vous suggérer où prendre de l'argent. Nous, ce qu'on veut faire par cette action-là, c'est de dire qu'il y a le fonds consolidé qui est là pour

s'occuper des services aux citoyens. On n'a pas à choisir entre la santé ou l'éducation. Ce qu'on dit comme message: Il ne faut pas sacrifier les routes. Les automobilistes paient des sommes énormes pour les routes, ça va ailleurs. Du moment ensuite qu'on regarde l'état du réseau routier et qu'on estime, à juste titre, qu'il y aurait des investissements de beaucoup supérieurs à y consacrer que ce qu'on consacre déjà... On dit qu'on manque d'argent, mais, en fait, l'argent des automobilistes, il est là, il est déjà déposé. C'est au niveau de la transparence que c'est pas clair.

Donc, on fera pas de choix pour vous, il y a des gens qui bien sûr sont là pour prendre des décisions. Ce qu'on veut rappeler, c'est: Attention, ne sacrifions pas les routes. Et c'est pas aux automobilistes, comme groupe de citoyens, à financer, eux, les affaires de l'État. Les affaires de l'État sont des affaires... l'affaire de l'ensemble des citoyens non pas seulement d'un seul groupe.

En fait, les taxes automobilistes utilisées de cette façon-là reviennent en principe à un genre d'impôt déguisé. Alors, ce qu'on dit, c'est: Cette pratique-là qui devrait cesser... ou, sinon, l'argent étant déjà versé de façon évidente, bien, utilisons-le pour les fonctions pour lesquelles c'est prélevé. C'est notre point. C'est pas de faire des choix.

• (15 h 20) •

**M. Kieffer:** Merci, madame.

**Le Président (M. Sirros):** Alors, M. le député de Maskinongé.

**M. Désilets:** Oui, très court. Juste un commentaire, madame, c'est tout simplement pour dire: Si on embarque dans ce jeu-là, même principe: Parce que j'ai pas d'enfant, j'ai pas à payer de taxes pour l'éducation. C'est un peu un choix de société qu'on a fait. Et puis l'argent va dans le fonds consolidé justement pour avoir une plus grande marge de manoeuvre pour tout le monde pour justement s'en servir d'une façon efficace.

J'aimerais vous entendre par contre sur la concurrence, si vous avez jeté un coup d'oeil au niveau de la concurrence, et avoir une idée sur le prix plancher que nos... le groupe qui était ici avant, ce que vous pensez des prix plancher pour, exemple, là, les indépendants.

**Mme Landry (Paula):** Nous avons suivi les débats de la Régie de l'énergie en ce sens que nous nous sommes présentés à deux reprises en audience devant la Régie de l'énergie, plus précisément en 1998 alors que la Régie avait statué sur les coûts d'exploitation et la pertinence de leur inclusion et encore récemment dans la région de Québec. Nous, ce que... Quand est arrivé le phénomène prix plancher au Québec, on se rappelle, c'est en 1996. En 1996, on avait assisté à une guerre. En fait, ce n'était plus une guerre de prix, on pouvait voir des prix aussi bas que 0,19 \$, 0,20 \$ du litre, finalement des... un peu ce qu'on a qualifié d'aberration du marché. Et le gouvernement est intervenu pour faire en sorte de fixer un genre de garde-fou à tout ça pour dire: Bon, bien, là, on va s'assurer finalement que tout le monde va y avoir son compte.

Alors, à cette époque-là, oui, nous nous sommes prononcés en faveur du prix plancher. D'ailleurs, le prix plancher, quand on regarde... on consulte à chaque semaine le titre de la Régie de l'énergie, ça nous aide toujours d'ailleurs à regarder un peu ce qui se passe avec le prix de l'essence, c'est-à-dire qu'on peut, à partir de ce plancher-là, être capable d'interpréter un mouvement à la hausse. Si le prix à la pompe était pratiquement au niveau du prix plancher, on peut peut-être comprendre que c'est pas là pour rester indéfiniment. Alors, ça aide à apprécier un peu ce qui se passe à cet égard-là. Ça fait... On y... On trouve que ça aide énormément qu'on ait un prix plancher au Québec.

**M. Désilets:** O.K. Ça va pour tout de suite...

**Le Président (M. Sirros):** M. le député de Gaspé.

**M. Désilets:** ... parce que mon collègue Guy voulait rajouter un...

**M. Lelièvre:** Merci, M. le Président. Bonjour, madame.

**Mme Landry (Paula):** Bonjour.

**M. Lelièvre:** Tout à l'heure, j'ai eu l'occasion de prendre connaissance des commentaires de vos prédécesseurs qui disaient que, dans le fond, les taxes n'étaient pas très significatives sur une augmentation de 0,30 \$ le litre. Grosso modo, il n'y restait qu'environ 0,04 \$ qui allaient en taxes puis 0,28 \$ qui allaient effectivement aux premiers concernés que sont les pétrolières. Donc, j'essaie de voir... ma plus grande compréhension, là. J'ai pas des sources, vos sources quand vous parlez que les taxes, là, sont très élevées puis que, dans le fond, on devrait agir de ce côté-là. Est-ce que... Moi, je suis plutôt enclin à penser qu'il faut agir du côté de ceux qui font le plus de bénéfices que sont les pétrolières et les grands conglomérats qu'on connaît dans ce domaine qui, dans le fond, peuvent faire fluctuer les prix à leur guise, ne serait-ce qu'ils anticipent la possibilité qu'il va y avoir une instabilité politique, par exemple, dans un pays producteur, etc., sur la question aussi du stockage qu'on peut faire du pétrole. Est-ce que — le CAA, c'est presque international — vous vous êtes penchés sur ces questions-là?

**Mme Landry (Paula):** Vous avez raison de vous préoccuper de la question de l'approvisionnement, la question quant à savoir... ou à assurer aux consommateurs qu'ils vont toujours pouvoir avoir un produit, un produit dont ils ne peuvent se passer, bien sûr, au meilleur coût possible. Et je pense que, en donnant ce rôle à la Régie de l'énergie de contacter les parties, les prenantes, de rassembler tous les intervenants et puis de convenir ensuite d'un certain prix, ce rôle-là est déjà assuré par la Régie de l'énergie. Je sais pas si ça répond à votre question.

Quant à la question... à la question des taxes, l'élément dont vous m'avez informée au tout début de votre question, malheureusement, je n'ai pas entendu toute la présentation qui s'est déroulée avant. Nous, nos

sources d'information quand on parle... quand on parle de taxes, en fait, ce sont... Là, les sources d'information que j'avais, c'étaient... il y a des documents du Conférence Board, il y a les sources gouvernementales elles-mêmes. Alors, bien sûr, on compare avec une source qui, elle, nous donne une vue d'ensemble sur ce qui se passe dans les autres provinces. Alors, à cet égard-là, c'est comme ça qu'on a pu aller vérifier, par exemple, qu'au niveau de la taxe routière sur l'essence — qui est de 0,152 \$ à Québec, 0,167 à Montréal — sur l'ensemble des autres provinces canadiennes, on arrive à une moyenne d'environ 0,128, si ma mémoire est bonne. Donc, c'est à ce niveau-là que nous disons que, par rapport aux autres provinces, nous sommes défavorisés à cet égard-là.

**Le Président (M. Sirros):** Ça va, M. le député? Alors, M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

**M. Bécharde:** Oui. Merci, M. le Président. Bonjour, Mme Landry.

**Mme Landry (Paula):** Bonjour.

**M. Bécharde:** Vous comprendrez que je ne peux pas commencer cette période sans m'interroger un peu sur quelques-unes des propositions des gens d'en face parce que, quand on a mis en place cette commission parlementaire là, je dois vous dire que c'était pour regarder l'ensemble de la problématique. Et, déjà à cette époque-là, une des raisons qui a fait en sorte qu'on voulait traiter cette problématique-là, c'était le refus catégorique et répété et presque hebdomadaire autant du premier ministre, que du ministre des Finances, que du ministre des Ressources naturelles, qui disaient: On ne touchera pas aux taxes.

Et, quand j'entends les gens d'en face commencer aujourd'hui en disant aussi: Ça vaut pas la peine de regarder les taxes, c'est un peu comme si on disait: On a l'ensemble d'une problématique, il y a tel élément qu'on contrôle et il y a tel autre élément qu'on contrôle pas, mais on va s'interroger sur les éléments qu'on contrôle pas parce que, sur ceux qu'on contrôle, on veut pas y toucher. Et, moi, je vous dis en partant que, effectivement, nous aussi, on pense qu'une réduction de taxes, écoutez, ça peut pas nuire. Et, quand le premier ministre dit que c'est le temps de chauffer le poêle parce que l'économie va moins bien puis ça refroidit dans la maison, bien, peut-être qu'une de ces bûches-là pourrait être une réduction des taxes sur l'essence. C'est pas très compliqué à appliquer. Ça peut avoir des effets assez directs.

L'autre élément que je suis heureux de voir dans votre mémoire, c'est que mon collègue de Mont-Royal s'est fait répondre à plusieurs reprises, si je me trompe pas, que l'essence, c'était une demande élastique et qu'on nous disait, là... Les ténors économiques d'en face nous disaient que, bien, plus le prix augmente, la consommation va diminuer. Ce que vous dites dans votre mémoire, c'est que, effectivement, la diminution de consommation, ça a ses limites parce que, dans bien des cas, dans bien des régions, il y a pas d'alternative. Quelqu'un qui va travailler en auto, il faut qu'il prenne l'auto puis il y va, là. Ils ont beau se regrouper ensemble

s'ils veulent, mais, à un moment donné, il y a des limites à ça, cette réduction-là.

Et, sur ce point-là, sur, si on veut, l'élasticité ou la capacité d'alternative, est-ce que, selon vous, dans ce que vous avez regardé au niveau... Vous disiez que vous avez eu beaucoup de clients qui vous ont interpellée sur cette question-là. Est-ce que le problème semble plus important en région ou en milieu urbain? Étant donné qu'il y a moins d'alternative, là, est-ce que les prix élevés, les taxes sur l'essence, vous avez eu davantage de pression de la part des gens qui viennent des régions ou de gens qui viennent de milieux urbains là-dessus?

**Mme Landry (Paula):** Non. Je pourrais pas vous répondre en faisant une différence entre milieu urbain ou plus en région. Ce que je vous dirais, par contre, c'est qu'en milieu urbain il y a des gens qui commencent de plus en plus à analyser certaines possibilités: Est-ce qu'il y aurait moyen effectivement de se déplacer moins, de rationaliser davantage les déplacements, de dépenser moins d'essence? La solution n'est pas toujours à leur portée. Ils ont pas nécessairement d'alternative.

Même, je vous dirais même, au niveau urbain, vous savez, il y a même des membres chez nous qui, bon, se demandent: À certains égards, est-ce qu'on devrait pas utiliser le transport en commun? Puis c'est même quelque chose qu'on encourage. Le transport en commun et automobile, c'est pas compétitif; en fait, c'est complémentaire. Sauf que le produit est là. Mais il n'est peut-être pas modelé de façon à pouvoir être accessible à l'ensemble des automobilistes. Il y aura toujours des gens qui, de par leur fonction, leur travail, leur statut familial, enfin même des étudiants, les horaires de travail, etc., ça ne leur sera pas accessible. Ils devront toujours utiliser leur voiture, donc utiliser le produit qu'est l'essence.

● (15 h 30) ●

Si, même, des gens étaient tentés de regarder du côté d'autres sources d'énergie, c'est pas nécessairement... Encore là, c'est pas nécessairement à côté de chez eux. Ce sont des véhicules maintenant où on est encore au niveau des prototypes. Encore là, est-ce que ce seront des modèles qui seront... pour lesquels leurs revenus leur permettront de s'en procurer. Ce sont toutes des questions encore qu'on regarde. Je vous avouerais que les gens nous les posent de plus en plus, ces questions-là. Mais, pour l'instant, on a encore besoin de l'automobile. Si certains pourraient penser s'en passer ou, à tout le moins, peut-être pour le travail, utiliser un autre moyen de transport, covoiturer par exemple, ce sont des choses qu'on regarde, dont on fait la promotion aussi chez nos membres, pour certains, ça peut être possible, mais, pour une grande majorité encore, ce n'est pas le cas.

**M. Bécharde:** Dans votre mémoire, à la page 7 et 8, vous mentionnez... Vous répondez aussi à l'argument de dire: Bien, on baissera pas les taxes parce que, finalement, c'est les pétrolières qui vont mettre ça dans leurs poches et ça paraîtra pas en bout de ligne, argument qui a été réfuté quelquefois par les pétrolières. Et de toute façon, on aura l'occasion de leur poser la question aussi. Mais vous mentionnez qu'il y a un outil

pour ça, qui est la Régie de l'énergie. Et vous dites même: S'il faut aller plus loin et que vraiment on se rend compte qu'au niveau de la Régie de l'énergie que, s'il y a une diminution de taxes, ça paraît pas dans les poches des consommateurs, vous mentionnez qu'il faudrait peut-être doter la Régie d'un mandat plus spécifique de contrôle. Est-ce que, selon vous, ça, ça... Comment vous voyez ça, ce rôle-là? Comment ça pourrait s'appliquer de dire à tel endroit, s'il y a une diminution de taxes... Ou dans le temps. Il peut y avoir une réduction du prix pendant trois mois puis, au bout de trois mois, on remonte le prix et ça ne paraît plus, là. Comment vous voyez ça, ce mandat-là de la Régie?

Parce qu'on l'a vu, les gens d'en face parlaient que tous les gouvernements ont été responsables des hausses de taxes, mais il faut pas oublier que la taxe ascenseur, quand... eux l'ont mise en place et quand on l'a enlevée, certains disent: C'a rien donné parce que après ça s'est rétabli. Et certains disent aussi: Quand la TVQ a été diminuée en 1993-1994, bien, que ça pas non plus paru au prix à la pompe. Alors, comment on pourrait avoir un contrôle plus grand de la part de la Régie ou autre pour s'assurer que, s'il y a 0,05 \$ de diminution de taxes, bien, que ça paraisse dans les poches des consommateurs?

**Mme Landry (Paula):** On n'a pas creusé à ce point la question. Ce qu'on voulait faire avec vous aujourd'hui, c'était profiter de l'opportunité qui nous est présentée pour vous dire qu'on pensait que ça pouvait être une piste de solution, qu'on pouvait regarder la question de près avant de dire tout simplement que ça semblait carrément impossible. Alors, ça, c'était le but.

C'est sûr que présentement, au Québec, la Régie est là, elle, pour faire une synthèse des prix qui se pratiquent un peu partout. Il y a pas d'élément de contrôle, ni du côté de la Régie ni du côté du ministère des Ressources naturelles, même au niveau des rabais de taxes, par exemple, qui sont consentis en région. On sait qu'il y en a, ça existe, les rabais sont là. Par contre, quand on veut savoir où est le contrôle, il y a pas vraiment de réponse. Donc, ce morceau-là n'existe pas encore.

Donc, je pense que, si éventuellement on pensait à accorder un répit au niveau des taxes, la Régie étant l'organisme de surveillance par excellence, c'est que tout simplement effectivement il faudrait aussi penser à une façon de corriger des situations qui apparaîtraient plus ou moins curieuses.

**Le Président (M. Sirros):** Merci. M. le député de Mont-Royal.

**M. Tranchemontagne:** Merci, M. le Président. Mme Landry, bonjour, bienvenue. Félicitations pour votre mémoire, il est excellent à mon point de vue. Et ce que vous êtes venue nous dire, ce que j'ai compris en tout ça que vous êtes venue nous dire cet après-midi, c'est: Écoutez, le prix du brut, pensez-y pas, vous avez aucun moyen d'influencer ça, la marge de raffinage également est hors de votre contrôle; il y a une chose que vous contrôlez, ce sont les taxes, vous en ramassez pour 2,4 milliards par année, vous en dépensez 1,4 milliard par année pour les routes, il en reste donc 1

milliard que vous pourriez baisser. Et ce milliard-là, si je vous ai bien comprise, ça vaut 0,10 \$ le litre.

Quand j'écoute votre commentaire et que je regarde aussi les comparaisons de d'autres provinces, puis je vais faire la comparaison avec la plus grande province, c'est-à-dire l'Ontario, qui sont nos voisins en même temps, si on regarde le niveau de taxation que l'Ontario charge, c'est le niveau que nous chargeons en 1990, 0,144 \$, là, si je marche en chiffres ronds, selon les tableaux que j'ai, alors que maintenant, nous, on est à 0,221 \$. Alors donc... Là, je comprends, j'ajoute la taxe spécifique, la TVQ et puis celle pour Montréal aussi en même temps. Alors donc, on pourrait faire en tout ça un compromis, mais...

Alors donc, ce que vous nous dites dans le fond, le 0,10 \$ le litre commence à ressembler pas mal... si j'enlevais, par exemple, la taxe sur l'ATM, c'est-à-dire sur le transport en commun à Montréal, ça commence à ressembler pas mal à l'écart qui existe entre le Québec et l'Ontario, qui est 0,07 \$, en moyenne, le litre. Et je me demande si on ne devrait pas justement regarder... Parce que, ça, c'est sous notre contrôle — c'est ça que vous nous dites — c'est sous le contrôle de l'Assemblée nationale de baisser ces taxes-là. Et je pense que c'est une excellente suggestion que vous nous faites, puis on devrait l'écouter sérieusement.

Mais en même temps je voudrais vous poser une question, puis vous y avez fait vous-même allusion. Ce matin, on a appris que le prix minimum... D'abord, on a connu les événements malheureux qu'on sait à New York et à Washington, qui ont baissé le prix du brut. Alors, le prix du brut a baissé. Ce matin, vous nous dites que le prix minimum, hier, a baissé sur l'essence, et on se lève ce matin, puis on regarde la télévision, puis on apprend qu'à Montréal le prix de l'essence a augmenté à la pompe de 0,06 \$.

Comment on pourrait faire... Comment vous comprenez ça, vous autres, au CAA, qui... Vous êtes... Vous avez des membres puis votre vie, c'est l'automobile, c'est de vous occuper de vos membres. Vous devez comprendre un peu mieux que, nous autres, on peut comprendre. C'est absolument incompréhensible, ça. Il y a une baisse du prix du brut, une baisse du prix minimum et, cette même journée-là, un accroissement de 0,06 \$ du prix à la pompe, indépendamment de ce que les indépendants sont venus nous dire tantôt, qui, j'aurais pensé, avec les indépendants dans le marché de Montréal, ça nous aurait aidé à pas augmenter de 0,06 \$, ce matin, le prix de l'essence à Montréal.

Alors, qu'est-ce que vous faites de tout ça, vous qui êtes une spécialiste?

**Mme Landry (Paula):** On n'est pas les spécialistes de la question. En fait, on est les spécialistes dans le fait qu'on vous rapporte qu'on veut vous transmettre le sentiment des automobilistes effectivement qui se lèvent le matin et qui voient l'augmentation devant eux. C'était d'ailleurs notre entrée en matière pour notre présentation.

J'en ai pas de réponse. On nous a confirmé ce fait-là. En fait, c'est bien sûr un de nos membres qui nous a appelés pour nous demander si on connaissait la raison qu'est-ce qui pouvait...

Je vous avoue qu'il y a des cas où bien sûr, comme je le disais tout à l'heure, avec le prix plancher, quand on constate... Il y a des guerres de prix, il y en a eu, il y en aura encore probablement pour un bout de temps. Alors, quand le prix demandé, par exemple, est presque au niveau du prix plancher, c'est sûr que c'est pas une situation, comme je le disais, qui est là pour durer. Alors, si on remarque une augmentation de quelques sous par la suite, c'est pas vraiment surprenant. On est en mesure d'expliquer ça à nos membres.

Par contre, on n'a pas à... Comment je vous dirais. On n'est pas... on ne représente pas l'industrie des gens qui vendent de l'essence. On représente nos consommateurs. Donc, c'est sûr que, oui, on peut poser des questions, on peut leur donner des réponses, mais on n'a pas toutes les réponses. Et, même si on a une bonne réponse une journée, quand, trois jours plus tard, c'est une nouvelle situation qui fait en sorte que le prix augmente à nouveau, cette fois-là le brut n'a pas bougé, c'est... Les gens ont beaucoup de difficulté à suivre tout ça.

Donc, ce qu'on est venu vous exprimer ici, c'est le fait que, peu importe les raisons — il y aura toujours des raisons, et c'est vraiment à l'industrie de vous les donner, puis ils peuvent très bien le faire, évidemment — du moment qu'il y aura des fluctuations comme ce qu'on connaît sans cesse, six, sept, huit, jusqu'à 0,10 \$ dans une même journée, tant qu'il y aura ça, tout le travail qui sera effectué de part et d'autre, que ce soit au niveau de l'industrie, au niveau du gouvernement ou peu importe, tous les gens qui voudront renseigner le consommateur sur ce qui se passe dans le milieu, ça sera éternellement, finalement, à recommencer.

C'est pour ça qu'on se demandait: Est-ce qu'il y a une façon finalement de faire en sorte que ces hausses et ces baisses... Et c'est normal qu'il y ait des mouvements de prix bien sûr, mais que leur amplitude soit peut-être un peu plus sobre. Est-ce qu'il y a des moyens de parvenir à ça? Probablement que, s'il y en avait, on n'aurait peut-être pas ces situations-là, mais enfin, est-ce qu'il y a moyen de le faire? C'est ce qu'on venait vous exprimer tout simplement.

**Le Président (M. Sirros):** Mme la députée de Bonaventure.

**Mme Normandeau:** Oui, très rapidement, une question. Bonjour, Mme Landry. Vous réussissez aujourd'hui évidemment, avec la présentation de votre mémoire, à nous livrer les préoccupations de vos membres. Et j'ai envie de vous dire qu'on a vu la frustration de plusieurs consommateurs s'exprimer, là, il y a pas si longtemps, notamment dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, avec un mouvement, là, de citoyens qui se sont insurgés contre l'augmentation des prix.

Mais plus spécifiquement je souhaiterais peut-être vous poser une question relativement à ce que vous affirmez à la page 5 de votre mémoire, presque le dernier paragraphe. Vous nous dites: D'un côté, le prix de l'essence est déjà très réglementé, on ne pense pas qu'il soit pertinent, dans le fond, de le réglementer davantage. Et vous suggérez dans une de vos recommandations de créer une espèce de mécanisme qui nous

permettrait dans le fond d'éviter une fluctuation des prix.

Alors, comment on peut comprendre l'un et l'autre? Dans le fond, les questions de mes collègues ont bien fait... ont mis en lumière dans le fond le fait que vous avez pas nécessairement de recette miracle, là, ou de réponses toute faites par rapport aux avenues qui pourraient être abordées pour justement permettre aux consommateurs d'être soulagés un peu plus. Mais, lorsque vous nous dites, d'un côté, le prix est suffisamment réglementé, et, de l'autre, il faut trouver un mécanisme de fluctuation pour éviter justement que les consommateurs soient les victimes dans l'éventualité où il y a une hausse de prix, comment on peut concilier les deux?

**Mme Landry (Paula):** Quand on veut parler de mécanisme, en fait, on parle pas de réglementation. Autrement dit, on parle pas d'obligation fixe en termes de prix de l'essence: Voici, on ne devrait pas, par exemple, augmenter le prix de plus que tant. On a déjà... C'est déjà assez clair avec le prix plancher, on devrait pas aller plus loin à cet égard-là.

● (15 h 40) ●

Quand on parlait de trouver une solution, en fait, c'est de trouver... puis on parlait de mécanisme pour... surtout pas non plus de mot «contrôle»... En fait, on demande rarement à tous les gens de l'industrie de s'asseoir ensemble pour convenir de prix ou de convenir d'amplitude de prix, ou enfin, c'est pas une chose qu'on demanderait en tant que telle. Par contre, s'il y avait un moyen de faire en sorte de... que toutes les parties conviennent... Et ça, je ne sais pas, on ne l'a pas, la recette miracle, non plus. Comment faire pour que tout le monde soit assis ensemble puis qu'on admette que dans le fond tous les efforts qu'on va faire, ce sera toujours... de se faire comprendre auprès des consommateurs, ce sera toujours tellement difficile tant qu'il y aura pas... Quelque part, un prix qui augmente de 0,10 \$, ça augmente 0,06 \$, ça rebaisse d'autant. Est-ce qu'il peut y avoir une façon plus souple d'opérer ça? Des hausses, il y en aura toujours, comme je vous l'ai dit, de quelques sous, ça, ça va. Mais, quand on assiste à des 10 ou 12, c'est là où... 10, 12, en fait, je prends par rapport au prix plancher de la situation d'hier à Montréal. C'est peut-être ce genre d'écart là qu'il faut éviter. Comment, dans la structure actuelle, chacun des intervenants peut faire en sorte que ça ne se produise pas ou qu'on procède de façon différente au rajustement des prix? Je n'ai pas la réponse, mais, en fait... puis elle va venir de l'industrie elle-même, sinon la grogne dont on parle, ce que vous avez entendu à date ou que vous entendrez encore, va perdurer sans cesse et sans cesse.

**Une voix:** Merci.

**Le Président (M. Sirros):** Merci. S'il n'y a pas d'autres questions, on va vous remercier au nom de la commission et inviter les prochains à venir prendre place. Il s'agit de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec.

On va suspendre juste quelques secondes.

(Suspension de la séance à 15 h 41)

(Reprise à 15 h 44)

**Le Président (M. Lelièvre):** Alors, M. Roy, bonjour. Bienvenue devant la commission aujourd'hui, la commission de l'économie et du travail qui entreprend une consultation générale sur le prix de l'essence et ses effets sur l'économie du Québec. J'apprécierais que vous vous présentiez ou que les gens qui vous accompagnent se présentent, tout en vous rappelant que vous disposez d'un délai de 15 minutes, et par la suite chaque groupe parlementaire dispose également du même temps, 15 minutes, pour échanger avec vous. Alors, immédiatement je vous cède la parole.

### Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)

**M. Roy (René):** Alors, merci, M. le Président. À ma gauche, M. Claude Maltais, qui est président du conseil régional de la FTQ à Québec, et, à ma droite, Denis Courteau, qui est le conseiller régional à Québec de la FTQ. Alors, je remercie la commission de nous accueillir.

Nous apprécions l'occasion que vous nous offrez d'exprimer notre opinion sur cette question du prix de l'essence. Comme vous le savez, la FTQ s'est toujours préoccupée des dossiers qui concernent le bien-être économique de l'ensemble des 500 000 travailleurs et travailleuses que nous représentons, et la question du prix de l'essence fait partie de ses dossiers. Nous n'avons pas la prétention de nous présenter à titre d'experts devant cette commission, la détermination du prix de l'essence étant un phénomène assez complexe tout autant que son analyse.

Dans le cadre de mon exposé aujourd'hui, je veux attirer votre attention sur trois enjeux particuliers: la préservation d'un environnement concurrentiel du marché du pétrole, le renforcement de la politique énergétique du Québec et le maintien du niveau actuel, du niveau actuel de la taxation sur les carburants.

Mais quels sont les facteurs qui sont à la source de la hausse des prix de l'essence? Comme vous le savez assurément, le prix du pétrole brut est fixé sur les marchés mondiaux en fonction des lois de l'offre et de la demande. Sur ce marché mondial, un grand joueur influence l'évolution du prix du pétrole brut, il s'agit de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole, l'OPEP, qui contrôle les trois quarts des réserves mondiales. Il est connu de tous que l'OPEP, pour assurer un niveau correct des recettes provenant de l'exportation du pétrole, s'est donné comme objectif de maintenir le prix du pétrole brut dans une fourchette de 28 à 28... 22 à 28,00 \$US le baril.

Lorsqu'il y a un ralentissement de la demande mondiale, les pays de l'OPEP réduisent de façon concertée leur production journalière de pétrole pour maintenir le prix fourchette... le prix dans la fourchette déterminée. Ainsi, lorsque la demande mondiale s'est emballée à la faveur d'une conjoncture économique très dynamique aux États-Unis, la production de pétrole brut a eu des difficultés à suivre le rythme. Anormalement faible à 10,00 \$US le baril en 1998, le prix du pétrole brut s'est envolé à plusieurs reprises au-delà de 30,00 \$ le baril au cours des deux dernières années.

Plus près de nous, sur les marchés de gros et de détail, les prix de l'essence suivent de près la fluctuation des prix du pétrole brut et de la concurrence présente sur ces marchés. Entrent aussi en jeu les fluctuations saisonnières et l'importance des inventaires des raffineries. Or, en Amérique du Nord les raffineries sont utilisées à pleine capacité, et les grandes pétrolières ne parviennent pas à répondre à la demande. Leur capacité réduite de raffinage crée une pénurie qui exerce une pression à la hausse sur les prix de l'essence. Au cours des deux dernières années, alors que le niveau des inventaires était à un minimum, la demande a explosé avec la pression à la hausse attendue sur les prix de l'essence, qui a profité aux raffineries.

En somme, les deux principaux facteurs qui sont à l'origine de l'augmentation du prix de l'essence sont la hausse du prix du pétrole brut et l'accroissement des marges bénéficiaires des raffineurs et des distributeurs. Souvent, on nous laisse croire que seuls les pays producteurs de pétrole, notamment l'OPEP, empêchent des profits, mais les grandes pétrolières sont très influentes sur le marché. À l'échelle mondiale, l'industrie pétrolière a été le théâtre d'un grand nombre de fusions et d'acquisitions qui ont donné naissance à de très grandes entreprises, souvent américaines. Le résultat: le secteur est dominé par quatre grandes entreprises parmi les plus influentes au monde: Exxon Mobil, BP Amoco, Royal Dutch—Shell et Chevron-Texaco.

Au Canada, les grandes pétrolières qui opèrent à la fois dans les secteurs de l'exploration et de la production et dans le raffinage et dans la commercialisation profitent aussi des marchés à la hausse. Même si elles doivent s'approvisionner sur les marchés mondiaux où le prix du pétrole brut s'envole à des niveaux records, le fait qu'elles soient fortement intégrées verticalement, dont actives dans tous les... donc actives dans toutes les étapes de la production du produit de raffinage et du produit fini, leur offre plusieurs opportunités de répercuter la hausse du pétrole brut aux consommateurs ou, à l'inverse, ne pas refiler entièrement aux consommateurs les reculs du prix du pétrole brut.

Gros prix signifie aussi énormes profits, énormes bénéfices. À l'échelle canadienne, les grandes pétrolières engrangent des profits astronomiques et des marges de raffinage très élevées. La pétrolière Impériale, Shell Canada et Petro-Canada ont déclaré cet été des profits records lors de la publication de leurs résultats trimestriels. Dans leurs communiqués de presse, ces grandes entreprises affirment que cette rentabilité accrue s'explique essentiellement par de meilleures marges de raffinage ainsi que par les baisses d'impôts octroyées aux entreprises par les gouvernements provinciaux.

Mais une phrase dans le communiqué de Petro-Canada laisse songeur. Cette entreprise affirme que les profits records résident «dans la mise — et je cite — en valeur de notre approche intégrée du raffinage et de la commercialisation». N'y a-t-il pas là matière à investigation? En effet, l'intégration verticale de ces entreprises leur offre l'opportunité d'accroître à la fois leur marge sur le raffinage et leur marge de distribution.

● (15 h 50) ●

En résumé, les forces du marché pétrole brut et de l'essence ne sont pas verticalement libres. D'une part, l'OPEP est un cartel qui limite la concurrence mondiale en contrôlant l'offre de pétrole sur les marchés par des accords communs entre ses membres. D'autre part, les grandes entreprises qui agissent en oligopoles peuvent faire la pluie et le beau temps sur le marché de l'essence au détail tout en profitant des marchés mondiaux à la hausse. Dans un tel contexte, nous sommes d'avis que le gouvernement du Québec est justifié de surveiller l'industrie québécoise et d'y intervenir afin de protéger les consommateurs et consommatrices contre des comportements potentiellement abusifs des pétrolières.

Alors, première recommandation de la FTQ. Afin de préserver et accroître la concurrence dans l'industrie pétrolière et aussi... et ainsi assurer aux consommateurs des prix compétitifs, la FTQ demande au gouvernement du Québec de réclamer une enquête auprès du bureau fédéral de la concurrence afin de vérifier si l'intégration verticale des grandes pétrolières peut être une atteinte à la concurrence dans ce secteur. Est-il utopique de penser que le Québec peut agir sur les prix du pétrole brut? Assurément. Cependant, il se dessine à l'échelle internationale un certain consensus à l'effet qu'il faut réfléchir à de nouveaux mécanismes visant à discipliner l'économie mondiale, notamment pour y maintenir la concurrence.

Ainsi, la FTQ — deuxième recommandation — presse le gouvernement du Québec de promouvoir la création d'un organisme public de surveillance de la concurrence mondiale afin de se prémunir contre de possibles comportements abusifs des grandes pétrolières. Par exemple, cet organisme pourrait avoir comme mandat d'identifier les moyens à mettre en place pour empêcher les fusions acquisitions pouvant donner naissance à un méga... à une mégaentreprises qui dominerait l'industrie pétrolière.

Enfin, à l'échelle du Québec, la FTQ demande au gouvernement du Québec de réaliser des études pour déterminer les meilleurs moyens ou mécanismes à mettre en place pour protéger les consommateurs et consommatrices contre les hausses indues des prix de l'essence.

L'autre aspect sur lequel je souhaite attirer votre attention est la diversification énergétique. Il y a 30 ans, l'économie mondiale connaissait son premier choc pétrolier et plongeait dans la récession. Or, cette fois-ci la récente remontée des prix de l'énergie n'a pas eu le même effet sur les économies des pays industrialisés. Certains secteurs sont plus vulnérables à une hausse du prix du pétrole, mais dans l'ensemble le redressement sensible des prix de l'essence a eu peu d'impact au chapitre des... des prix. Les dernières données de Statistique Canada sur l'indice des prix à la consommation montrent que l'inflation demeure limitée. On ne peut donc pas parler de choc pétrolier.

Mais quels sont les principaux facteurs qui expliquent l'écart entre les deux épisodes pétroliers? Dès les années soixante-dix, la hausse des prix et les craintes à l'égard de l'approvisionnement mondial en pétrole ont initié des nouvelles politiques gouvernementales de diversification énergétique: l'essor du gaz naturel, hydroélectricité, de l'énergie éolienne, de l'énergie nucléaire, etc.

Les consommateurs et les consommatrices ont aussi fait leur part en achetant notamment de plus petites voitures qui consommaient moins d'essence et ont déployé plusieurs efforts pour améliorer l'efficacité énergétique de leur maison. Ainsi, 50 % de la consommation mondiale d'énergie, toutes formes confondues, l'utilisation du pétrole se situe désormais à 40 %. Toutes ces mesures ont, de toute évidence, porté fruit, car elles ont permis d'amoindrir les effets du relèvement du prix de l'essence dans les années quatre-vingt.

Cependant, au cours des années quatre-vingt-dix, l'essence est devenue une commodité relativement bas marché comparativement à d'autres biens de consommation. La maîtrise de l'énergie n'a plus été un objectif prioritaire des gouvernements ni une préoccupation du grand public. À preuve, les Québécois et Québécoises se sont notamment lancés dans l'achat de voitures sport, utilitaires, très gourmandes au chapitre de la consommation d'essence. Collectivement, le Québec a relâché ses efforts relatifs à la maîtrise de l'énergie.

L'épisode actuel souligne la dépendance actuelle de notre économie à l'égard d'une ressource non renouvelable. Bien que ce ne soit pas dans un avenir rapproché, un choc pétrolier est toujours possible compte tenu de l'épuisement des gisements mondiaux. La reprise des efforts de diversification énergétique énergiques s'imposent donc pour réduire la dépendance du Québec au pétrole dans une perspective à long terme. Tous, autant les entreprises, gouvernement et les citoyens, devront mettre la main à la pâte à cet égard. Cela signifie réduire sa facture globale d'énergie et développer des énergies renouvelables pour les secteurs de transport aérien et routier. Le défi sera encore plus grand.

Quatrième recommandation. La FTQ demande et encourage le gouvernement du Québec à renforcer sa politique énergétique et mette l'accent sur la recherche et le développement du potentiel que recèlent les autres énergies renouvelables, telles l'électricité, l'énergie éolienne et le solaire, en substitution au pétrole pour le chauffage mais aussi pour le transport, qui, à coûts comparables, serait moins polluant; en stimulant également la recherche et le développement en pétrochimie sur les produits pétroliers moins polluants; en évaluant le potentiel du transport par rail et par bateau; en réinvestissant davantage dans le transport en commun; en renforçant le programme d'efficacité énergétique, etc.

Le troisième élément dont je veux vous faire part concerne la taxation. Depuis la montée des prix de l'essence, une campagne visant à réduire les taxes sur les carburants, soutenue notamment par les grandes pétrolières et reprise par certains groupes de consommateurs, s'est mise en branle. Or, malgré le fait que les statistiques démontrent clairement que la hausse du prix de l'essence est due à l'augmentation du prix du pétrole brut et des marges bénéficiaires des raffineurs et des distributeurs, le débat a été centré sur les taxes sur les carburants jugées trop élevées.

Or, cet argumentaire ne tient pas la route pour expliquer la hausse récente du prix de l'essence. Les taxes qui s'appliquent sur l'essence sont des taxes spécifiques sur les carburants, Québec et Ottawa ont les mêmes, et les taxes de vente TPS et TVQ. Comme les

taxes sur les carburants sont un montant fixe par litre, le poids de cette taxation diminue lorsque le prix de l'essence augmente. Ainsi, les seules entrées fiscales supplémentaires qui découlent de la hausse des prix de l'essence sont celles attribuables aux recettes additionnelles relatives à l'application de la TVQ et de la TPS sur le prix de détail de l'essence et qui représentent un impact modéré sur les revenus, d'autant plus modéré que, souvent, une hausse du prix de l'essence est associée à une diminution du volume des ventes.

De plus en 2000-2001, les recettes que tirent le gouvernement du Québec et d'Ottawa des taxes... c'est-à-dire d'Ottawa au Québec, les taxes sur les carburants s'élevaient respectivement, pour le Québec, à 1 582 millions de dollars et à 1 004 million de dollars pour Ottawa au Québec. Or, ces recettes provenant des taxes sur les carburants ne parviennent même pas à financer les dépenses de construction et d'entretien du réseau routier.

L'étude de l'OCDE montre qu'au Canada le coût des effets négatifs, détérioration du réseau routier, pollution de l'air, gaz à effet de serre, etc., associés à la circulation routière dépasse largement les recettes tirées des taxes sur le carburant. Cette même étude dévoile que, parmi les 25 principaux pays industrialisés membres de l'OCDE, le Canada se situe à l'avant-dernier rang avec un niveau de taxation d'environ 0,25 \$US par litre. Seuls les États-Unis ont un niveau de taxation plus faible, la majorité des pays industrialisés a un niveau de taxation se situant entre 0,60 \$ et 0,80 \$ le litre.

Sans nous positionner en faveur d'un alourdissement fiscal, nous croyons toutefois que la réduction de la taxation sur le carburant n'est pas la voie à suivre. Premièrement, une réduction de taxes est loin d'assurer une essence moins coûteuse. Le cas du Saguenay—Lac-Saint-Jean est assez parlant. Même si cette région bénéficie d'un rabais de la taxe sur le carburant, le prix de l'essence sans plomb au Saguenay—Lac-Saint-Jean est souvent plus élevé que celui qui prévaut à Montréal. Le mécanisme du rabais de la baisse des taxes semble avoir des ratés, car il ne se traduit pas automatiquement par une baisse des prix à la pompe.

Deuxièmement, l'espace désormais laissé vacant par des taxes désormais réduites serait vraisemblablement récupéré par les détaillants ou les pétrolières qui pourraient en profiter pour encore augmenter leur marge bénéficiaire.

Bref, il est clair qu'une diminution des taxes n'est pas une option permanente... permettant de se permettre... de se mettre à l'abri des hausses du prix de l'essence. En outre, baisser les taxes ne changerait rien aux profits astronomiques dégagés par les grandes pétrolières. Enfin, à un moment où le réseau routier n'a jamais été si mal en point, la diminution des taxes sur le carburant priverait le gouvernement du Québec de recettes nécessaires à l'entretien du réseau routier sans nécessairement alléger le fardeau financier des consommateurs et consommatrices.

Cinquième recommandation de la FTQ et je finis avec ces deux recommandations-là. Comme la taxation n'est pas au cœur de la hausse des prix de l'essence, la FTQ recommande fortement au gouvernement du Québec de ne pas apporter de modifications à la taxe sur les carburants.

Sixième recommandation. Compte tenu que le mécanisme du rabais du taux de la taxe sur les carburants ne semble plus rencontrer un des objectifs pour lequel il a été mis sur pied, soit des prix réduits de l'essence pour les consommateurs en régions éloignées, nous pressons le gouvernement du Québec d'effectuer un bilan sur les taxes sur le carburant, revenu coût, la dépense fiscale du rabais de la taxe, identification des bénéficiaires réels du rabais de la taxe, de manière à pouvoir faire une analyse éclairée de la situation. Par la même occasion, il serait pertinent d'examiner d'autres mécanismes autres que celui du rabais de la taxe afin d'assurer des prix compétitifs et raisonnables aux consommateurs et aux consommatrices.

Je conclus donc mon exposé en demandant au gouvernement du Québec d'éviter le piège des solutions faciles et de travailler davantage à réguler l'industrie. Merci beaucoup.

● (16 heures) ●

**Le Président (M. Lelièvre):** Alors, merci, M. Roy. M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

**M. Béchard:** Oui, bonjour, M. Roy, M. Courteau et M. Maltais. Bienvenue. Je vous dirais tout d'abord qu'au niveau de la position que vous prenez sur la diminution des taxes comme telle, c'est assez direct, c'est assez clair, et contrairement à d'autres, même d'autres syndicats qui viennent et qui disent finalement que le gouvernement devrait utiliser ce moyen-là, qu'il a, pour apporter une certaine régulation, vous, c'est hors de question. Pour vous, c'est pas la solution puis ça vaut la peine de diminuer les taxes mais, en même temps, vous demandez qu'on analyse l'impact de la structure de taxation. Est-ce que finalement vous dites: On va revoir les taxes pour voir à qui elles profitent et qui en tire profit et comment on peut les répartir finalement, comment on peut réorganiser le système de taxation? En bout de ligne, ma crainte de ce système, cette révision-là du système de taxation, si on veut, sur l'essence, que vous demandez avec votre bilan sur la taxe sur les carburants, finalement, s'il y a pas de réduction en bout de ligne, le seul qui en est perdant, c'est le consommateur.

Et c'est pour ça que je me dis: Comment on peut en partant, alors qu'on veut analyser la situation, l'impact des taxes, et tout ça, dire tout de suite: On en veut pas, de réduction de taxes sur l'essence, parce que c'est pas la solution? Et, si c'est le cas, on viendra sur les autres recommandations après mais, si le gouvernement... Vous dites qu'il ne doit pas intervenir sur un système qui contrôle directement, comment il peut avoir un impact crédible sur tous les autres domaines dans lesquels vous demandez d'intervenir? Et tout ça en même temps que, en prémisses à votre mémoire, dans l'introduction, vous dites qu'un des trois principes importants, c'est de garder la concurrence dans l'industrie. J'aimerais ça que vous réconciliez un peu tout ça, de garder la concurrence dans l'industrie, en même temps surveiller plus, puis vous mentionnez même un peu plus loin, là, de fixer la possibilité d'avoir un prix maximum. C'est un peu tout ça, l'aspect de garder la concurrence; en même temps on touche pas au système de taxes; puis en même temps on dit: On peut peut-être fixer un prix maximum.

**Le Président (M. Lelièvre):** M. Roy.

**M. Roy (René):** Oui, oui. Première des choses, sur la taxe, la révision du système de taxes, qu'on revoit ça, qu'on regarde le système de taxes, on parlait surtout, nous autres, du système de taxes éloignées qui fait en sorte qu'on paie moins cher, par exemple, au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Je pourrais prendre cet exemple-là. Parce qu'il y en d'autres régions qui paient moins cher, là. On va payer à peu près 0,046 \$ de moins au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Et le gros problème qu'on a là-dedans, c'est que souvent le prix de l'essence — et on le dit dans notre mémoire — le prix de l'essence est souvent plus élevé au Saguenay—Lac-Saint-Jean qu'à Montréal où, à Montréal, on devrait normalement payer 0,046 plus un... 0,045... 0,046 plus 0,016, ça veut dire 0,062 \$ de plus que le Saguenay. Et, bien souvent, ça arrive pas. Il y a la région de l'Outaouais qui semble être capable maintenir à cause de la concurrence de l'Ontario, qui semble être capable de maintenir les prix de la question de la réduction de la taxe, mais dans les autres régions, ça semble pas être le cas. Alors, qui est-ce qui en bénéficie? C'est ça notre question là-dedans. Je m'excuse, notre question à savoir: Qui en bénéficie? Qui prend l'espace qui est laissé vacant par une baisse de taxes dans ces régions-là? Alors, c'est, selon nous autres, les pétrolières.

La concurrence. Lorsqu'on fait référence à la concurrence — ça, c'est notre gros point de notre mémoire, d'ailleurs — on dit que les pétrolières sont verticalement intégrées et qu'à toutes fins pratiques il n'y en a plus, de concurrence. On l'a pas écrit parce que c'est... c'est pas... Il y a pas de preuve là-dedans, il y a pas eu d'accusation de faite. On en a pas fait nous autres non plus, mais de la manière que ça fonctionne, les prix... de manière que la fluctuation des prix fonctionne, ça nous semble facilement être un monopole. En tout cas, la perception qu'on a en est une de monopole. On l'a vu hier dans la région de Montréal, on a vu une augmentation de 0,06 \$ le litre sans que personne puisse comprendre où est-ce que ça venait.

Nous, on représente les travailleurs des raffineries, on représente beaucoup de travailleurs dans les pétrolières. On sait que les raffineries sont à production maximale, mais on sait que présentement, depuis deux ans, la marge des raffineries varie beaucoup et ça fait souvent varier le prix de la consommation dans la région de Montréal. Alors, la question de la concurrence, la question de la concurrence, pour nous, c'est sûrement pas... c'est de regarder si on peut, à l'échelle mondiale... On ne demande pas au Québec, puis on sait que le Québec est pas le joueur qui est capable de fixer le prix du pétrole à l'échelle mondiale. On demande que le Québec soit capable d'intervenir pour fixer des prix à l'échelle mondiale, d'aller travailler à l'échelle mondiale. Et on ne demande surtout pas de... au Québec... que le Québec seul fixe un prix maximum du pétrole ni un prix... On peut avoir un prix minimum, mais on ne demande pas dans notre mémoire qu'il y ait un prix de fait. On dit qu'on peut regarder ça. On dit dans notre mémoire qu'on peut regarder ça, si c'est possible de le faire avec les autres partenaires économiques mondiaux, mais on veut surtout pas que le Québec établisse une commission qui fixerait les prix du pétrole, comme celle qui fixe le prix du téléphone.

**M. Bécharde:** Quand vous parlez de...

**Le Président (M. Lelièvre):** M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

**M. Bécharde:** Quand vous parlez de concurrence, ce que vous soupçonnez finalement, c'est qu'il y ait... qu'il y ait des problèmes entre les grandes pétrolières, mais un peu... Je sais, pas si vous étiez arrivés tantôt, on parlait avec les indépendants puis on se posait la question: Comment ça qu'à un moment donné ça part à la hausse? Indépendants et grandes pétrolières, tout le monde fixe les prix à la même place. Et est-ce que... Parce qu'il y a déjà eu des enquêtes, là, sur la concurrence au Canada; ça pas été concluant. Qu'est-ce que ce que vous demandez là comme enquête pourrait avoir de différent? Et est-ce que, à la limite, c'est uniquement entre les grandes pétrolières ou ça serait vraiment entre tous les joueurs du secteur pétrolier? Parce qu'il y a pas, il y a pas personne, là... Il y a pas une grosse, grosse différence sur les coins de rue, hein. Il y a pas 0,001 \$ de différence sur les coins de rue, peu importe la bannière, peu importe l'indépendant, peu importe quoi que ce soit. Puis on se rend même compte que dans certains cas, ce qui s'en vient, c'est pas nécessairement des grandes bannières, mais c'est des Costco et autres qui vont partir dans le pétrole aussi, qui vont avoir un effet.

Ça fait que, tu sais, essayez de me délimiter, là, c'est quoi, pour vous, là, l'enquête sur la concurrence que vous voulez, c'est qui — est-ce que c'est le marché au complet — et qu'est-ce qu'on pourrait sortir de là, dans ces phénomènes-là ou dans... Finalement, est-ce qu'on peut dire... Dans le fond, c'est de régulariser un peu les guerres de prix aussi, là. Ce qu'on voit, là, tout le monde descend ou tout le monde monte. Comment vous déterminez ça, ce mandat-là, au niveau du... de l'enquête sur la concurrence et qu'est-ce qu'il y aurait de différent des enquêtes qui ont déjà eu lieu?

**M. Roy (René):** Bien, il y aurait sûrement... il y a sûrement à savoir, à connaître — puis moi comme citoyen de la population — à connaître qu'est-ce qui peut faire qu'on peut avoir une variation du litre... du litre... de la gazoline à la pompe dans une région comme Montréal à 0,06 \$ le litre lorsqu'on nous annonce partout que le prix du brut descend. On le sait, qu'il est rendu à 24... 24, si je me trompe pas, 24,5 le baril à peu près actuellement.

Alors, nous, les études qu'on a faites... En tout cas, messieurs, les études nous démontrent que c'est... actuellement, ça se joue à presque entièrement au niveau de la marge bénéficiaire dans la... au niveau de la raffinerie. Et on sait qu'aux États-Unis il y a eu énormément de raffineries. Notre syndicat nous avisait qu'il y avait eu au moins huit raffineries de fermées aux États-Unis et que ça, ça avait créé un problème important au niveau de la concurrence, au niveau de la concurrence du prix du pétrole, du prix de l'essence.

Alors, il y a... Je veux pas dire au gouvernement comment est-ce qu'il doit faire exactement son enquête, mais, moi, depuis... depuis qu'on suit le prix de l'essence, c'est vraiment les premières années qu'on voit une variante, une marge variante, au niveau des raffineries,

si élevée, qui varie tant que ça. D'ailleurs, on le voit. Et, aux États-Unis, dans nos études, qu'on a ici, on réalise que cette variante-là est bien moins élevée actuellement. Ici, elle arrive... elle fluctue beaucoup plus rapidement qu'on peut la faire fluctuer aux États-Unis actuellement.

**M. Bécharde:** Sur un autre point, là, que vous recommandez, vous dites «la création d'un organisme public de surveillance de la concurrence mondiale afin de se prémunir contre de possibles comportements abusifs des grandes pétrolières». Ça, je vous dirais que ça m'impressionne un peu. C'est un organisme pour surveiller l'OPEP ou... Ha, ha, ha! Je veux dire, c'est quoi, ce type d'organisme public là que vous voyez? Et, à la limite, quand vous dites de «se prémunir contre de possibles comportements», c'est-à-dire qu'on peut avoir un organisme qui surveille ce qui se passe au niveau mondial et, si cette tendance-là se reflète pas à la pompe, c'est finalement de dire au gouvernement: Il faut intervenir pour que les deux bouts se rejoignent. C'est-à-dire un peu que vous visez?

**M. Roy (René):** Bien, l'organisme au niveau international qu'on suggère ici serait sûrement... serait sûrement un organisme qui devrait être très large, au niveau des pays, puisqu'il faut, oui... Vous demandez s'il faut surveiller l'OPEP. Selon nous autres, oui, parce que c'est un cartel qui est à peu près libre. En tout cas, il est sûrement libre de toute attache avec le gouvernement du Québec. Puis le gouvernement du Canada, il faudrait regarder qu'est-ce qu'ils ont à dire exactement dans l'OPEP. Mais, ma compréhension, c'est qu'ils n'ont pas énormément de choses à dire à l'OPEP. Alors, oui, la surveillance de la production mondiale du pétrole. La connaissance qu'on en a, la connaissance qu'on en a, nous, nous provient des organismes gouvernementaux, soit le Québec, soit le Canada. Alors, il serait intéressant, à un moment donné, d'avoir une vue d'ensemble sur l'ensemble de la production et l'ensemble de l'intégration verticale des entreprises.

• (16 h 10) •

Il y a trois grandes entreprises au monde qui sont intégrées complètement à partir de producteurs, qui sont producteurs jusqu'à la consommation. Il y a Shell, en tout cas — parce que je cherchais mon tableau, là. Mais il y a Shell, il y a Exxon, qui sont des compagnies qui sont intégrées de la production à la consommation. Alors, il y a quelque part... Il y a sûrement, quelque part, pas grand monde qui ont quelque chose à dire sur la capacité qu'ont ces compagnies-là. Bon. Shell, Esso puis Petro-Canada sont dans l'exploration, sont dans la production, sont dans le raffinage, sont des raffineurs, sont des distributeurs puis sont des détaillants. Alors, d'un bout à l'autre, d'un bout à l'autre Petro-Canada, Esso et Shell se concurrencent pas tellement entre eux à l'intérieur de leur propre production, c'est leur propre production qu'ils vendent. Alors, ils sont à toutes les étapes, soit de l'exploration, soit du commerce au détail. Et c'est des compagnies multinationales qui échappent au contrôle de tous les gouvernements. Je pense qu'il y a peut-être le gouvernement des États-Unis qui est capable de mettre la patte un peu sur eux autres. J'en connais pas d'autres assez puissants pour le faire.

**Le Président (M. Sirros):** Ça va? M. le député de Mont-Royal.

**M. Tranchemontagne:** Merci, M. le Président. M. Roy, bonjour, bienvenue. Bienvenue aussi à vos collègues. Je dois admettre que je suis un peu surpris par une de vos conclusions, celle sur les taxes. Parce que, ce que vous nous dites, comme ceux qui vous ont précédés à cette tribune, c'est: Le prix du brut, on a aucun contrôle dessus; les marges bénéficiaires, on n'en a pas non plus. Alors, la seule chose qu'on contrôle, c'est les taxes. Et on remarque... Et, comme je le disais tantôt, on remarque qu'il y a une province, qui est la province voisine, celle de l'Ontario, entre autres — puis je pourrais prendre toutes les autres provinces, à l'exception de Terre-Neuve, puis faire le même commentaire — qui arrive à fonctionner, à avoir un réseau routier qui est plus décent même que le nôtre, arrive à fonctionner avec 0,07 \$ de moins le litre en taxation. Alors, j'ai beaucoup de difficultés à vous entendre nous dire que la taxation, c'est pas ça qui est le problème. Puis je dis pas que c'est le seul problème, bien au contraire, et j'admets avec vous que la plus grande partie du problème vient peut-être du prix du brut et de la marge de raffinage, mais il reste que ce qui est sous notre contrôle, ce n'est que la taxe. Et d'autres provinces nous donnent l'exemple qu'avec 0,07 \$ de moins ils peuvent avoir un réseau routier mieux entretenu que le mien. Ça, c'est mon premier commentaire.

Le deuxième, c'est ce qui implique... ou enfin, ce que je comprends peut-être de votre conclusion, c'est que, si le gouvernement baissait les taxes, peut-être que ça serait pas passé aux consommateurs, puis vous nous soulevez la région du Lac-Saint-Jean avec ça. Permettez-moi de différer d'opinion. On a fait une étude, nous ici, pour se préparer à cette... Et, si on regarde la région du Lac-Saint-Jean, on a fait la moyenne de chaque semaine dans la région du Lac-Saint-Jean et celle de Montréal. Je prends ces deux-là parce que c'est deux que vous avez soulevés. Et, en 1999, la moyenne des prix au Lac-Saint-Jean, à travers l'année 1999, a été de 0,62 \$ pendant qu'à Montréal elle a été, en moyenne, à 0,634 \$, donc 0,014 \$ plus cher à Montréal; en 2000, 0,759 au Saguenay—Lac-Saint-Jean par rapport à 0,776 à Montréal, donc 0,015 \$ plus cher à Montréal. Et finalement, en l'an 2001 — ça, c'est l'année à date, c'est pas toute l'année, évidemment — 0,761 \$ au Lac-Saint-Jean contre 0,772 à Montréal, donc 0,011 \$ de plus à Montréal.

Alors, il semblerait que, quand le gouvernement donne une certaine escompte ou une certaine facilité au niveau de la taxation, bien ça finit par se rendre, en tout cas, en partie tout au moins, au niveau du consommateur, sur la foi du Lac-Saint-Jean et de Montréal, à partir des données hebdomadaires compilées pendant ces trois années là.

**M. Roy (René):** Bien, oui, vous avez raison, mais en même temps vous nous donnez aussi raison parce que vous nous donnez une différence de quoi, une cenne à deux cennes, lorsque la différence devrait être de 0,045. Vous dites «en partie», je suis d'accord avec vous, là, mais il y en a... Elle est pas complètement

reflîée aux gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean parce qu'elle est supposée être de 0,045. Alors, là-dessus... Mais on est pas des... On est pas ici pour... D'ailleurs, on le dit: On veut pas augmenter les taxes, puis on serait pas des gars qui s'en iraient pleurer si on baissait les taxes, évidemment. Notre préoccupation là-dedans, c'est les revenus gouvernementaux suffisants pour rencontrer ses obligations au niveau du système routier.

J'étais... J'arrive d'un voyage en France, je payais... J'avais une auto louée, je payais 7 F le litre de gaz. Et puis je m'informais comment est-ce qu'il y avait de taxes là-dessus, ils étaient à 80 % de taxes. En tout cas, la pensée européenne sur la taxation du prix de l'essence est vraiment différente de celle de l'Amérique du Nord, je le conçois, etc... mais, en même temps, je regardais que la France... Parce qu'on rencontrait le ministre de la Santé de la France, puis je réalisais qu'ils avaient à peu près le meilleur système de santé au monde. Alors, il y a des... il y a des côtés à la taxation, évidemment, que tout le monde voudrait en payer le moins possible; d'un autre côté, on trouve que le système de taxation, pour nous autres, est plus juste que le système des impôts, des impôts aux particuliers. Alors, c'est un peu là qu'on balance, qu'on balance notre opinion.

De l'autre côté, vous avez... Je descends, je voyage Québec-Montréal. Vous le faites vous aussi, M. Tranchemontagne. Franchement, un peu d'asphalte ferait pas de tort sur l'autoroute.

**M. Tranchemontagne:** Je suis entièrement d'accord avec vous.

**M. Roy (René):** Et c'est... Parce qu'on voyage de la Rive-Sud à Montréal à tous les matins aussi. On aurait... on aurait un peu plus d'ouverture, de possibilités de rentrer à Montréal plus rapidement. Ça nous aiderait aussi. Alors, c'est pas, selon nous, en réduisant le fardeau... On augmente beaucoup le niveau de camions sur les autoroutes en ce moment, on a quasiment éliminé... La FTQ demande aussi de revoir là-dedans, M. Tranchemontagne, tout le transport ferroviaire puis le transport maritime. Alors, c'est... On ouvre beaucoup d'autres portes, aussi.

**Le Président (M. Sirros):** Merci. Alors, M. le député de Groulx. That's it, that's all! Ha, ha, ha! Le 15 minutes passe très vite.

**M. Roy (René):** J'ai pas... J'ai trop parlé!

**M. Kieffer:** Alors, merci, M. le Président. Messieurs, bonjour. Votre mémoire est, le moins qu'on puisse dire, diamétralement opposé au mémoire qui vous a précédés, celui de la CAA ou du CAA, qui tapait sur à peu près un seul clou, celui du fardeau fiscal, alors que, de votre côté, ce que vous dites essentiellement, c'est que les taxes ne sont pas un facteur important de variation des prix, qu'elles ont une fonction sociale, vous l'avez mentionné. Vous faisiez référence à la France, d'ailleurs, qui avait un des meilleurs systèmes de santé au monde tout en ayant une des taxes sur les carburants les plus élevées d'Europe.

Vous représentez bon nombre de Québécois et de Québécoises, de travailleurs et de travailleuses qui, à

ce que je sache, conduisent des automobiles et donc paient des taxes sur l'essence. J'ai comme l'impression que quelque part vous devez les consulter aussi lorsque vous prenez ce type de position là, et donc, que les positions que vous défendez aujourd'hui sont sûrement très représentatives de l'opinion publique québécoise.

Ceci étant dit... Ceci étant dit, moi aussi, ça m'intrigue, toute la question à la fois des taxes mais à la fois aussi des réductions, et c'est pas inutile de répéter les chiffres, hein. Pour les régions périphériques, parce que ce sont celles-là qui nous préoccupent et c'est là où vont, de toute façon, la majorité des remboursements, effectivement, c'est 0,465 \$ du litre qui est remis au détaillant... au consommateur... Non, pas au consommateur, hélas, au détaillant, quant au prix du litre d'essence. Mon confrère de Mont-Royal, tantôt, évidemment, a choisi ses chiffres pour illustrer que ç'avait un effet. Moi, je me rappelle d'une chose, ce matin, que l'expert des finances nous a dite. Il nous a produit un document. À la page 14... J'invite mon confrère de Mont-Royal, d'ailleurs, à le regarder. À la page 14 de son document, il disait: La deuxième colonne, celle qui reflète les prix du 24 septembre 2001, est en général... est probablement le meilleur reflet de la situation des régions périphériques au Québec versus le coût du pétrole.

● (16 h 20) ●

Puis regardez bien ça, quand vous mentionnez le Lac-Saint-Jean, ils sont pas tout seuls. L'écart vis-à-vis l'Abitibi-Témiscamingue par rapport au prix à Montréal, qui ne subit aucune réduction évidemment — puis que non seulement elle subit aucune réduction, mais ils paient plus cher; hein, nous autres, on a une taxe spéciale — l'écart est de 1,5. C'est pas trop pire, l'Abitibi-Témiscamingue. Bas-Saint-Laurent, 4,8. Saguenay—Lac-Saint-Jean, 1,8; ils sont pas trop mal pris. Côte-Nord, 2,9. Nord-du-Québec, 0,113 \$; ça, c'est pas rien, là. Gaspésie-les Îles-de-la-Madeleine, 3,9. Partout dans les régions périphériques, ce que l'expert nous disait pour cette semaine-là — et il prenait la peine de mentionner que c'était une semaine type quant à la fluctuation des différences des prix payés par les consommateurs en régions périphériques — ce que je réalise: Effectivement, le 4,65 non seulement il apparaît pas, hein, ils sont... En plus de ça, ils doivent payer plus cher. Alors, ce rabais-là, là, il y a un problème là-dedans.

Des malins pourraient prétendre: Oui, mais, s'ils étaient pas là, ils paieraient encore plus cher. C'est pas sûr pantoute, parce que je pense qu'ils se révolteraient avant. Mais ça m'apparaît que cette politique ne rencontre pas les objectifs pour lesquels elle a été créée et que vous soulignez. Et donc vous dites: Il faut trouver de nouveaux moyens que des moyens fiscaux pour effectivement permettre un équilibre à la grandeur du Québec, un peu comme le pacte énergétique qu'on a fait avec Hydro-Québec dans les années soixante, hein. Je veux dire, où que tu sois et où que tu vives au Québec, quand t'es un citoyen, tu paies le même prix pour le kilowatt.

Avez-vous réfléchi aux autres moyens que nous pourrions utiliser pour permettre effectivement que les gens des régions n'aient pas à subir cette contrainte liée non seulement au coût du transport... Oui, il y a le coût

du transport, mais il y a beaucoup plus que ça, il y a l'avarice des grandes... des grandes pétrolières.

**M. Roy (René):** Bien, on n'a pas de solution à proposer ici, c'est pour ça qu'on vous propose de faire une étude de... Vous voyez... Je vois que vous êtes avancé parce que, vous et M. Tranchemontagne, vous avez cité des chiffres sur les effets, les effets de cette réduction de taxes là dans les régions. Alors, c'est ça qu'on demande de faire, de faire une étude puis de faire en sorte, faire en sorte que, si le gouvernement baisse de 4,65, de 0,0465 \$ de taxes par litre, que ça arrive dans les régions et que ça se reflète, justement comme dit mon collègue ici, à la pompe.

Maintenant, M. le député, j'aurais pas... j'aurais pas actuellement de processus particulier à vous suggérer, mais il reste que la question de l'énergie, la question... On l'a déjà fait dans d'autres grands secteurs. Malheureusement, par exemple, le téléphone a été déréglementé; à une certaine époque, il était réglementé. Donc, nos compagnies ont été capables d'aller livrer le téléphone à des prix abordables d'un bout à l'autre du Canada et dans les régions les plus éloignées du Québec. Je connais bien cette industrie-là pour avoir travaillé pendant 25 ans. Alors, l'industrie a été capable de livrer le téléphone un peu partout. Alors, il y avait une régulation... il y avait une réglementation, c'est-à-dire, du... de la compagnie ou de la... de la compagnie qui fournissait le service. Maintenant, Hydro-Québec. Bien, on connaît toute l'histoire d'Hydro-Québec, Hydro-Québec avec son obligation, qui est étatisée et qui est capable de livrer l'électricité à la grandeur du Québec.

La question du pétrole étant une énergie qui n'est pas contrôlée par le Québec, devient beaucoup plus délicate. On pense pas que ça soit une société d'État qui soit capable de réglementer les prix, on pense beaucoup plus que ce soit une intervention au niveau mondial. Alors, on est tous actuellement interpellés, au niveau mondial, tant le gouvernement du Québec que les grandes organisations syndicales, pour faire en sorte qu'un jour on ait un certain contrôle sur ces mégacompagnies qui opèrent dans l'ensemble des... dans l'ensemble du monde. Alors, c'est vers ça un peu qu'on pense qu'on peut commencer, qu'on peut commencer.

L'autre partie, c'est toujours sur — je reviens à mes réponses du départ — c'est toujours un peu sur les raffineurs qui semblent actuellement jouir, jouir d'une façon particulière d'avoir une capacité très facile de varier leur marge bénéficiaire au détriment des consommateurs. Et peut-être qu'il y a des solutions pour les régions dans cette partie-là.

**M. Kieffer:** Donc, vous voyez pas que, par exemple, la Régie de l'énergie pourrait avoir des moyens de limiter les variations de prix. Par exemple — j'essaie de trouver une formulation, là — des moyens pour limiter les variations de prix à l'échelle de la province en, par exemple, fixant des paramètres très stricts: que les prix ne devraient pas varier plus que, par exemple, les coûts de transport? Et ça, c'est un facteur objectif qu'on peut évaluer. Lorsqu'on parle de Montréal, ça coûte moins cher d'aller livrer au coin de

Saint-Laurent et Sainte-Catherine que ça n'en coûte de monter à Chibougamau, par exemple.

**M. Roy (René):** Bien oui, c'est ça. Bien, c'est ça qu'on dit. À un moment donné, votre collègue d'en face disait tout à l'heure de fixer un prix maximum. C'est pas ça qu'on dit; on dit fixer une marge bénéficiaire maximale. C'est un peu dans ce sens-là. Est-ce qu'on est capable de le faire? On pose la question au gouvernement, en fait. Est-ce qu'on est capable de faire en sorte que cette marge-là, à un moment donné, soit contrôlée et, tout en contrôlant cette marge-là, bien, vous vous donnez la capacité à un moment donné d'obtenir exactement ce que vous nous proposez là, selon nous.

**Le Président (M. Sirros):** Ça va?

**M. Kieffer:** Merci. Je le sais, là.

**Le Président (M. Sirros):** M. le député de La Peltrie.

**M. Côté (La Peltrie):** Merci, M. le Président. Messieurs, bonjour.

L'Association québécoise des indépendants du pétrole sont venus présenter un mémoire avant vous et ils exprimaient que, selon une analyse du milieu pétrolier, ils constataient qu'au Québec il n'y a pas vraiment de concurrence entre les raffineurs — je pense que ça, ça peut être un impact sur le prix à la pompe — et aussi que les services aux populations, surtout au niveau des régions, que les grandes pétrolières avaient tendance à abandonner les populations des zones éloignées et puis que, compte tenu du coût d'exploitation supérieur, au fond, à ceux des indépendants, qu'ils doivent assumer... Parce que ça coûte moins cher, un poste de distribution qui est assumé par un distributeur indépendant que par une grosse pétrolière. En tout cas, il semblerait que c'est...

Alors, les indépendants, eux autres, ils disent que la disparition des indépendants créerait un alourdissement de 345 millions pour le consommateur du Québec. Pour les consommateurs du Québec. Est-ce que... D'après vous, est-ce que vous êtes capables de nous faire... de nous démontrer que, vraiment, les indépendants sont importants dans tout le réseau de distribution et puis que ce montant de 345 millions... est-ce qu'il vous apparaît comme perte ou de surplus pour les consommateurs? Est-ce qu'il vous apparaît un montant qui est raisonnable, si vous voulez?

**M. Roy (René):** J'ai pas la réponse sur le 345 millions et j'aimerais bien le regarder. On va le regarder sûrement, c'est intéressant comme chiffre. Mais, nous, à la FTQ, on est sûrement d'accord avec le maintien des indépendants en place pour maintenir le minimum de concurrence envers les pétrolières, comme j'expliquais tout à l'heure, qui sont intégrées verticalement d'un bout à l'autre. Alors, les indépendants... Et, d'ailleurs, comme employeur, la FTQ a changé ses cartes de crédit pour faire en sorte que nos véhicules puissent aller justement gazer chez les indépendants et non uniquement chez les pétrolières, les grandes pétrolières.

Alors, on est parfaitement d'accord à maintenir les indépendants puis on pense qu'ils sont capables de jouer un rôle justement pour aider à balancer la concurrence qui n'existe plus — et là je vous rencontre très bien — qui n'existe plus chez les raffineurs. On sait qu'Ultramar... Lorsqu'on regarde Ultramar, qui livre 98 % du pétrole dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, peu importe la pancarte, la carte à l'extérieur, de vente, c'est le raffineur... c'est un des... le raffineur qui raffine à peu près tout ce qui se vend là. Et, lorsqu'on s'en va à Montréal, on sait très bien que c'est soit Petro-Canada ou soit Shell qui raffine à peu près tout ce qui se vend dans la région, dans la grande région de Montréal.

Alors, la concurrence entre les raffineurs... Puis c'est pas nous seulement qui l'a dit puis c'est pas seulement le Québec qui l'a dit, mais le gouvernement américain... Puis là je réfère à l'ancien gouvernement chez Bill Clinton, qui avait parti un programme puis qui avait déclaré carrément qu'il n'y avait plus de concurrence entre les raffineurs, même aux États-Unis, et que la population était, en fait, prisonnier de très peu de raffineurs qui étaient contrôlés par les grandes pétrolières.

Pour ce qui est de la tendance d'abandonner les régions, j'ai pas de chiffres là-dessus. J'ai les données des différents points de vente, mais j'ai pas de différence entre les deux.

● (16 h 30) ●

**M. Côté (La Peltrie):** Comment expliquer le fait que, s'il y a un avantage pour le consommateur, que lorsqu'il y a une baisse du prix de l'essence, au niveau du baril, du prix de l'essence, que... ou encore qu'il y a une augmentation puis qu'à chaque coin de rue il peut y avoir deux distributeurs différents, soit une grande pétrolière puis un indépendant, puis les prix quand même sont les mêmes, les prix augmentent quand même au même niveau que la pétrolière. Puis ça, c'est où, les avantages, là, que...

**M. Roy (René):** En tout cas, à l'époque pas si lointaine que j'ai connue, les indépendants me semblaient être beaucoup plus indépendants sur la capacité de varier leur prix. Il me semblait qu'actuellement ils suivent assez facilement et d'une façon même automatique les prix des grandes pétrolières lorsqu'on affiche le prix du pétrole. Alors, ils sont sans doute capables de le faire, mais ils sont encore les prisonniers, eux aussi, des raffineurs. Alors, le prix du brut, tout le monde le connaît, mais la marge bénéficiaire des raffineurs, bien, c'est celui qui raffine qui la protège, et j'imagine qu'il ne leur laisse pas tellement le choix. Quoique, lorsque je vois, ce matin, 0,06 \$ augmentées à Montréal, je me demande si c'est justifié par la marge bénéficiaire des raffineries.

**M. Côté (La Peltrie):** Merci beaucoup.

**Le Président (M. Sirros):** Merci. Avec ça, ça met fin à cette partie de nos travaux. Je vous remercie de votre présentation. On va suspendre quelques minutes afin d'accueillir l'Association nationale des camionneurs artisans par la suite. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 31)

(Reprise à 16 h 32)

**Le Président (M. Sirros):** ...l'Association nationale des camionneurs artisans de prendre place et les membres à regagner leurs sièges. On va pouvoir continuer nos travaux.

Vous connaissez, je pense, les règles du jeu: 15 minutes de présentation. Dans la mesure du possible, si vous pouvez résumer un peu votre présentation, ça permettra plus de temps aux échanges. Alors, en vous demandant de vous identifier et en vous saluant, je vous passe la parole.

#### Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI)

**M. Bélanger (Clément):** Mon nom est Clément Bélanger, président de l'Association; MM. Gaétan Légaré, directeur exécutif, Gabriel Berberi, qui est journaliste. C'est M. Légaré qui va lire le mémoire.

**Le Président (M. Sirros):** M. Légaré.

**M. Légaré (Gaétan):** Alors, si j'ai bien compris, M. le Président, vous aimeriez que je résume plutôt que de faire la lecture de notre mémoire, ce qui pourrait accélérer.

**Le Président (M. Sirros):** Ce que je pense, si vous pouvez passer à l'essentiel du message, ça va nous permettre d'avoir des échanges un peu plus fructueux peut-être.

**M. Légaré (Gaétan):** O.K. Alors, je devrais, à l'intérieur d'un cinq ou sept minutes, être capable de résumer ce mémoire-là.

**Le Président (M. Sirros):** Pour donner plus de temps pour les échanges.

**M. Légaré (Gaétan):** Merci. Alors, au début, j'aimerais attirer votre attention sur le fait qu'à l'ANCAI, l'Association nationale des camionneurs artisans, le prix du carburant diesel bien entendu est un impact majeur pour tous les membres, et aussi pour tous ceux qui oeuvrent dans l'industrie du transport, que ce soit le transport de marchandises ou le transport de personnes.

Alors, au courant de l'été, bien entendu, nous avons convoqué toutes les associations représentatives dans ce domaine-là, et, à cette table... pour effectivement parler du problème du carburant. Et à cette table, nous avons invité l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, qui représente une grande partie des entrepreneurs en génie civil; nous avons également invité l'AMBSQ, l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec, qui représentait les compagnies forestières; et, effectivement, nous avons aussi également l'APAQ, qui est l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, qui était présente à cette table; également, l'APMLQ, l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec, dont M. Yvan Grenier est ici présent pour appuyer notre demande au gouvernement; et il y avait aussi l'ATEQ, l'association des transporteurs écoliers du Québec; ainsi

que notre ami Daniel Giguère, maire de Jonquière, qui est le porte-parole officiel de la Coalition pour la défense des consommateurs de carburant.

Alors, bien entendu, notre mémoire a tenté... on a tenté, par notre mémoire, de refléter un peu l'esprit, les grandes lignes de cette rencontre qu'on a eue, cet été, au courant du mois de juin.

Nous, dans nos représentations, ici, en commission parlementaire, il y a une seule façon pour nous, je pense, de compenser cette énorme exagération du prix du carburant, c'est dans l'injection de fonds et dans les travaux. Je pense qu'un camionneur artisan qui possède en moyenne un ou 1,5 véhicule et se retrouve du jour au lendemain avec des coûts exorbitants comme, par exemple, lorsque le prix du diesel est aux alentours de 0,50 \$ le litre... on a des coûts entre 18 %... 16 à 18 % de notre coût total de revenu qui est pour le carburant.

Lorsque ce litre de carburant monte à 0,75 \$ le litre, eh bien, on se retrouve aux alentours de 25 % de nos revenus qui vont uniquement dans la consommation de carburant. Alors, vous comprendrez que c'est catastrophique pour notre industrie et on n'est pas capable de prévoir à long terme des ajustements nécessaires pour compenser cette augmentation-là.

Et, à mesure qu'on vient frapper au niveau du gouvernement, autant au ministère des Transports qu'à différents ministères, les municipalités, les compagnies forestières pour avoir une compensation pour ce litre-là, lorsque ces intervenants-là nous donnent un 6,5 % d'augmentation pour compenser un peu nos pertes, bien entendu, ces enveloppes-là, ces argents-là sont pris à même les enveloppes déjà existantes. Donc, on demande à quelque part un peu d'argent pour nous aider: Donnez-nous un peu d'augmentation qu'on soit capable de continuer à construire votre Québec, et, de l'autre côté, on vient diminuer sur les investissements pour reconstruire justement le Québec parce qu'on prend ça à même ces sources-là. Et ça, pour nous, c'est très, très, très difficile à accepter.

On cite, dans notre mémoire, des chiffres du gouvernement fédéral où ils injectent uniquement 5 ou 6 % des retombées en taxes qu'ils reçoivent. On cite plusieurs anomalies au niveau de la taxation où ce que nos camionneurs se font maganer, si je peux m'exprimer ainsi, avec cette hausse de carburant exorbitante à nos goûts. On n'est pas capables de survivre dans une industrie comme ça. On a plusieurs faillites chez nous et on en prévoit encore plusieurs, faillites chez nous.

Les camionneurs ne sont pas capables d'aller compenser sur leurs donneurs d'ouvrage cette augmentation de carburant, à part bien entendu, après avoir fait des revendications sévères auprès des compagnies forestières, ce qui vient encore une fois détruire les relations de travail avec nos donneurs d'ouvrage. Et ça, c'est compliqué pour nous. C'est dur de s'adresser aux ministres pour avoir des augmentations. C'est dur de s'adresser aux maires dans ce temps-ci pour avoir des augmentations. C'est dur... Ça va être dur d'aller enlever la neige cet hiver dans ces municipalités-là au prix dérisoire de 50 \$ de l'heure quand il nous en coûte 25 % de ce prix-là d'opération du camion uniquement pour le carburant.

Alors, on est dans un dilemme sévère. Nos membres, nos 6 200 membres qui oeuvrent autant dans

le transport forestier que dans le transport de gravier, sable, terre et neige ont une difficulté énorme à survivre suite à ces grandes voracités des compagnies pétrolières et, dans notre milieu, on pense et on comprend mal la situation des gouvernements dans ce... On nous dit qu'ils ne peuvent rien faire, ils ont pas de contrôle sur le produit brut. Ils ont pas de contrôle ici, ils n'ont pas de contrôle là-dessus. On n'est pas d'accord avec ça malgré que tout le monde semble d'accord. Nous, on n'est pas d'accord. Chaque camionneur au Québec, lorsqu'il met un bulletin de vote pour nommer son représentant au gouvernement du Québec, chaque camionneur le fait dans le but que son député soit en mesure de trouver des solutions viables pour s'assurer de la survie de son concitoyen chez eux. Ça, pour nous, c'est dur à avaler.

Deuxième des choses, on prétend que les gouvernements tant québécois que fédéral ont pas intérêt à se dissocier de la voracité de ces compagnies pétrolières là parce qu'ils empochent aussi des retombées qui sont fortes économiquement pour le gouvernement. À titre d'exemple, pour le gouvernement du Québec, lorsque le litre est à 0,50 \$, il en retire en TVQ... Je parle pas des taxes fixes, les taxes fixes, qu'ils en vendent pour... que le prix vienne à 3 \$ le litre, la taxe fixe sera toujours là, ce sera toujours la même. Je parle pas de cette taxe-là. Je parle uniquement de la TVQ. La TVQ, lorsque le litre est à 0,50 \$, il retourne à peu près 0,02 \$ du litre au gouvernement du Québec. Lorsqu'il est à 0,75 \$, il en retire 0,06 \$. Ça, ça fait 50 % de plus dans ses poches.

● (16 h 40) ●

Ce que, nous, on demande au gouvernement du Québec présentement, immédiatement — et le gouvernement du Québec dans plusieurs dossiers a démontré qu'il était chef de file au Canada — ce qu'on demande au gouvernement du Québec, c'est de se dissocier immédiatement de la voracité des compagnies pétrolières. C'est de dire aux Québécois: Mon prix plafond de ma TVQ pour le carburant est de 0,50 \$ le litre. Et toutes les taxes qui vont rentrer en surplus de ce 0,50 \$ le litre là, qu'elles soient remises immédiatement aux citoyens, ceux qui immatriculent les véhicules, c'est-à-dire sur les droits d'immatriculation ou sur le droit d'assurance à la Société de l'assurance automobile du Québec, en prenant bien soin de dire à la Société de l'assurance automobile du Québec: Voici, ce 100 millions vient diminuer directement l'immatriculation.

On veut que notre gouvernement du Québec se dissocie immédiatement de la voracité des compagnies pétrolières et qu'il devienne encore une fois le chef de file canadien en cette matière. C'est ça qu'on... qui est dans le... la conclusion de notre rapport, de notre mémoire. On n'a pas la qualité et les ressources nécessaires dans une association comme la nôtre qui représente uniquement des travailleurs autonomes et, Dieu sait, je vous laisse, de grâce... Je vous ferai pas de discours sur la situation des travailleurs autonomes au Québec, mais sachez que cette classe de citoyens au Québec est durement touchée par toutes les décisions autant des taxes de carburants ou de n'importe quoi. Cette... n'a aucun recours, sauf les associations professionnelles comme nous autres. Et on a tous des cotisations volontaires. Nous sommes pas des syndicats qui sont capables d'aller chercher des formules RAND. Ça existe pas dans notre milieu. On n'a pas les

ressources nécessaires, on n'a pas les argents nécessaires pour faire des grandes études, mais ce qu'on demande au gouvernement, c'est de se dissocier immédiatement de la voracité des compagnies pétrolières et de mandater un comité spécial qui se doit de trouver ça.

Moi, je répète encore: Quand mes camionneurs votent sur un bulletin de vote au Québec, il s'attend à ce que son député, qu'il soit du côté d'en avant ou d'en arrière, il s'attend que son député trouve des solutions, qu'il va le représenter pour empêcher que ces voracités-là arrivent. C'est ça qu'on s'entend, nous, les camionneurs. Puis on s'adresse à tout le monde, là, au gouvernement du Québec.

C'est là... C'est le but de notre mémoire, c'est ce qu'on recherche. Et on est à la merci de vous autres. On est à la merci du gouvernement. Et on aimerait à tout le moins qu'il y ait des actions immédiates de faites pour se dissocier de ça. Si je prends par exemple le temps qui m'est alloué pour parler ici, je ne sais pas comment d'automobilistes au Québec vont tanker, vont mettre de la gazoline dans leur auto, je ne sais pas comment. Qu'il y en ait 1 000, 2 000, 10 000, 100 000, chaque fois qu'ils font le plein d'essence et qu'ils mettent 50 litres dans leur véhicule, les coffres du gouvernement du Québec viennent d'avoir 1 \$ de plus. Et ça, ça fait cher de l'heure si on est 10 000 au Québec, ça fait cher de... pour les citoyens du Québec à endosser ce phénomène-là.

On a également regardé la possibilité de s'associer, toutes les compagnies et toutes les associations qui oeuvrent dans le domaine du transport, et de s'associer ensemble et de faire une demande urgente au gouvernement du Québec de diminuer les taxes. Notre crainte sur ce tableau-là de diminuer les taxes, notre crainte c'est d'enrichir encore plus les compagnies pétrolières. Nous craignons que le gouvernement va faire énormément de travaux pour essayer de diminuer les taxes de 0,02 \$ ou de 0,03 \$ le litre, ça va durer une semaine, 10 jours, et les compagnies vont remettre ce 0,02 à 0,03 \$ là dans leurs poches, automatique. Ils vont augmenter le... C'est notre peur.

On n'est pas capable de prouver le cartel dans ça, je pense. On n'est pas capable de démontrer que les compagnies sont toutes ensemble. En tout cas, moi, comme citoyen, puis mes camionneurs, quand ils voient des pancartes où est-ce qu'il est affiché 74,9 puis elles sont affichées partout comme ça à Québec ou, si tu changes de ville, sont affichées comme ça partout, si ça c'est pas du cartel — nous autres, on n'est pas extrêmement brillants dans ce domaine-là — mais je me demande c'est quoi.

Alors, ça complète un peu notre mémoire. C'est un cri d'alarme qu'on veut laisser au gouvernement. On est inquiets de la situation. Nos membres sont inquiets et on n'a pas de solution quantifiable à vous remettre sur la table. On n'a pas ça dans les poches.

**Le Président (M. Sirros):** Merci, M. Légaré. On va débiter avec le député de Maskinongé dans la période des échanges.

**M. Désilets:** O.K. Merci, M. le Président. Pour faire une bonne job de député, vous venez de nous dire: On s'attend à avoir des solutions. Mais, pour faire une bonne job, j'aimerais ça comprendre davantage, que

vous m'expliquiez davantage encore vos conclusions pour que je le démêle comme il faut, que je sois capable d'être porteur.

J'aimerais ça, quand vous parlez de se dissocier de la voracité, là, des grosses pétrolières, puis vous donnez les exemples des taxes, la TVQ... pourriez-vous, s'il vous plaît, là, me recommencer ce petit bout là? Il y a un bout que j'ai manqué.

**M. Légaré (Gaétan):** Ce qu'on dit, c'est que, au niveau de la taxe TVQ, elle, c'est une taxe qui varie selon le prix du carburant. Les autres taxes sont fixes dans le litre. Par exemple, il y a 0,14 \$, une taxe de 0,14 \$; elle, elle est fixe, sur le litre du carburant, tandis que la TVQ, elle, est au pourcentage. Elle est à 7,5 % par-dessus la TPS de 7 % sur le prix du litre. Alors, il y a une variation dans cette taxe-là. Lorsque le prix du litre est à 0,50 \$ ou que le prix du litre est à 0,75 \$, il y a une variation de cette taxe-là. Ce qu'on dit, nous, c'est que le gouvernement du Québec devrait décréter un prix plafond pour la TVQ. On sait que vous pouvez peut-être pas le faire immédiatement pour le carburant. Mais, pour... au niveau de la TVQ, on dit: En haut du 0,50 \$ le litre, aussitôt que le prix dépasse 0,50 \$ le litre, les argents perçus en TVQ supplémentaires du 0,50 \$ se doivent d'être redistribués au payeur, à celui qui en a payé les frais, soit par l'immatriculation ou soit sur la... ou par l'assurance à la Société de l'assurance automobile du Québec, mais qui viendraient d'autant diminuer le coût d'immatriculation des véhicules, ce qui ferait, par contre, le principe... ce qui apporterait le principe où le gouvernement dit toujours: L'utilisateur-payeur, alors là ça serait un peu: Celui qui a payé va être remboursé un peu. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on parle de diminution de taxes. C'est pas une diminution de taxes sur le carburant; c'est plutôt que le gouvernement s'engage à retourner aux utilisateurs-payeurs la partie d'argent supplémentaire du 0,50 \$ le litre. C'est ça qu'on...

**M. Désilets:** Je comprends davantage. Mais ça veut dire aussi, par le fait même, l'argent qui rentre pas présentement... Parce que, là, présentement, l'argent, elle s'en va dans le fonds consolidé et ça sert aussi des hôpitaux, ça sert à l'éducation, ça sert un peu l'ensemble.

**M. Légaré (Gaétan):** Exact.

**M. Désilets:** Et, vous, ce que vous préconisez, c'est qu'il y ait une partie qui soit orientée sur... redistribuée finalement, retournée aux travailleurs comme tels, à la population.

**M. Légaré (Gaétan):** Soyons honnêtes... Exact. Soyons honnêtes, quand le gouvernement du Québec fait ses budgets, aussi bien comme nous à l'ANCAI, les prix sont fixés sur un prix moyen, par exemple. Alors, en faisant ses budgets, le gouvernement du Québec, en parlant de recettes, ne s'attendait sûrement pas à ce que le pétrole monte comme ça, en fou. Donc, au niveau de la TVQ directement sur le carburant, s'il s'est fié à peu près sur une retombée de la TVQ avec le carburant au prix de 0,45, 0,47 \$ le litre et que, là, il est rendu à 0,75, c'est une flambée d'argent supplémentaire qui rentre chez lui.

Nous, on dit: Cet excédent-là, prenons-le et investissons-le immédiatement. Retournons cet argent-là aux consommateurs afin qu'ils peuvent bénéficier à tout le moins d'une augmentation en fou comme ça du produit de pétrole. Et ça va démontrer à tout le monde, à toute la population, et autres provinces, et partout, ça va démontrer que le gouvernement du Québec est pas associé de ces grosses compagnies là uniquement parce que la TVQ a un pourcentage. C'est ça qu'on dit, en fait. On dit: Retournez aux consommateurs la portion supplémentaire au 0,50 \$ qui est uniquement fait de la TVQ. Touchez pas aux taxes.

**M. Désilets:** C'est dans ce sens-là que vous dites, là, qu'on se dissocie.

**M. Légaré (Gaétan):** Oui.

**M. Désilets:** Parce que plus que le coût augmente, plus que l'argent rentre dans le coffre.

**M. Légaré (Gaétan):** Exact. Exact.

**M. Désilets:** Pour se dissocier dans... O.K. C'est beau.

**M. Légaré (Gaétan):** Exact. Parce que les compagnies pétrolières, eux, c'est ça qu'ils font.

**M. Désilets:** Oui.

**M. Légaré (Gaétan):** Écoutez, dans le premier... Vous avez tous les chiffres. Toutes les grandes compagnies pétrolières ont à peu près fait le double de profits dans les six premiers mois, là, de 2001, tous le double, à comparer à 2000, tous le double. Vous avez, à la fin du mémoire, les comparatifs des grandes compagnies: 2000, de janvier à juin 2000, comparativement à janvier à juin 2001, ils ont tous doublé ou à peu près. Alors, le gouvernement du Québec a pas doublé en frais de TVQ, mais il en a retiré une mosus de bonne partie, pas doublé, mais... Une différence entre 0,50 \$ puis 0,75 \$, c'est 50 % plus de taxes dans ses poches.

● (16 h 50) ●

Alors, ça, ça joue énormément sur la voracité des compagnies pétrolières. On a l'impression que ça fait l'affaire du gouvernement. On a cette impression-là sur le terrain. Mais, nous, on aime pas ça. Ce qu'on aimerait, c'est que le gouvernement du Québec prenne action immédiatement, avant de trouver des grands programmes pour venir en aide à la population, avant de trouver des grandes solutions à ça. Parce que, un jour, il va falloir trouver quelqu'un qui va dire: Bien, c'est un cartel. Mais on est pas capable de le prouver, ça a l'air, dans le grand monde de la finance; on est pas capable de prouver ça. Mais, un jour, il va falloir que quelqu'un se réveille là-dessus.

Alors, en attendant ça, pourquoi que le gouvernement du Québec prend pas cette action-là immédiatement, immédiatement? Ça démontrerait immédiatement qu'il travaille dans ce sens-là. Ça démontrerait qu'il se dissocie de la voracité des compagnies pétrolières.

**M. Désilets:** Merci beaucoup.

**Le Président (M. Sirros):** Ça va? M. le député de Gaspé.

**M. Lelièvre:** Merci, M. le Président. Bonjour, écoutez, je comprends très bien ce que vous nous dites. Cependant, aujourd'hui, on a eu l'occasion d'entendre l'Association des indépendants qui sont venus nous dire que, au niveau d'une augmentation de 0,30 \$ le litre, qui part de 0,50 \$ à 0,89 \$ le litre, il y a 0,26 \$ qui s'en va directement à l'industrie pétrolière, et la TPS et la TVQ, ça représente 0,04 \$ du 0,30 \$. Donc, il y a un 0,26 \$ qui se perd à quelque part. Je comprends que vous nous faites une suggestion qui mérite d'être analysée, regardée, mais ce ne sont pas les gouvernements qui empochent la grosse partie de l'augmentation du 0,30 \$, hein? On parle de 0,04 \$ le litre. Je pense qu'il faut la regarder de près, cette affaire-là.

D'ailleurs, c'est le mandat de la commission aussi de regarder... le mandat que la commission s'est donné de regarder les effets sur l'économie du Québec. Alors, quand on regarde les effets sur l'économie du Québec, c'est dans son ensemble et par secteur également. C'est comme ça qu'on va y arriver. Je comprends que l'industrie du camionnage a pris beaucoup d'ampleur avec le délaissement du transport, par exemple, des voies ferrées pour une certaine partie du Québec, par bateau également. Et je comprends que votre industrie s'est développée puis il y a beaucoup de monde qui y sont. On les voit, les données que vous nous avez données, que vous nous avez fournies aujourd'hui.

Par ailleurs, vos prédécesseurs qui sont de la FTQ sont venus nous dire tout à l'heure: Ne vous embarquez pas dans une diminution de taxes; ça ne donnera rien. Et, dans votre exposé, à la fin, vous avez dit: Si on diminue les taxes de quelques sous, les pétrolières vont s'en emparer pas longtemps après. Les solutions se retrouvent chez ceux qui approvisionnent non pas chez le distributeur, mais celui qui transforme le pétrole en essence puis qui, ensuite, s'occupe de dire... de le mettre sur le marché parce que, ce qu'on nous dit également, c'est que la marge bénéficiaire à la pompe varie très peu.

Chez les indépendants, l'année passée, on a eu beaucoup de difficultés à rivaliser parce qu'il y a des compagnies qui supportaient la guerre des prix, donc qui garantissaient à leurs détaillants avec bannière la marge bénéficiaire qu'ils s'étaient engagés à donner, et, d'autre part, les indépendants faisaient un sou, des fois une demie de un sou, très peu, à peine. Parfois, ils vendaient même à perte pour ne pas perdre leur clientèle. Alors, c'est surtout le commerce qui en subissait les effets négatifs.

Maintenant, vous proposez aussi d'investir dans les grands travaux. Vous avez plusieurs solutions qui sont là: créer des fonds. Mais, au bout de la ligne, les revenus d'État, si on calcule qu'ils sont... bien, de l'État québécois. Dans le fond, sur 0,04 \$, il faudra voir combien il en revient parce que le litre, là, c'est partagé entre deux gouvernements.

C'est sûr qu'on peut intervenir sur un gouvernement dont on fait partie, que l'opposition peut intervenir, mais quelles seraient les autres solutions?

Est-ce qu'on ne devrait pas limiter, par exemple... Vous parlez de limiter les bénéfices de l'État à partir d'un prix de 0,50 \$ puis le reste, le réinvestir. Est-ce qu'il y a d'autres solutions qu'on pourrait envisager, d'après vous, autres que celle-là? Moi, j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

**M. Légaré (Gaétan):** Écoutez, pour nous, à l'Association nationale des camionneurs artisans, on a mis... on a regardé... Encore ce midi, il y avait un communiqué qui était émis par la Coalition des infrastructures. Et je pense que cette Coalition-là est en train de faire son bout de chemin. Y a pas beaucoup de solutions, autant au niveau de la récession qui est annoncée, qui s'en vient, autant sur les effets négatifs de mes membres sur les produits pétroliers. C'est dans l'investissement.

Lorsque mon camionneur, moi, travaille entre 30 et 50 jours, et puis qu'il lui reste 2 \$ par jour, il lui reste pas grand argent pour amener le beurre sur la table. Quand il travaille 150 jours puis qu'il lui reste encore 2 \$ par jour, bien, il y a toujours bien 300 \$ au lieu de 60 \$ pour amener le beurre sur la table. C'est... Plus nos camionneurs travaillent, plus que la société travaille, moins on va se plaindre sur le prix du carburant, parce que le coût de ce carburant-là, la petite marge de manoeuvre qui reste au bout pour acheter mon pain puis mon beurre, bien, il va m'en rester un peu plus parce que je fais plus d'heures, hein? Un million d'heures, 1 million de piastres, quand on est payé 1 \$ de l'heure.

Alors, c'est... On ne voit pas beaucoup d'autres solutions que ça en tant que camionneurs. Pour nous, la solution est dans l'investissement et dans le travail supplémentaire. Et on demande à notre gouvernement de nous aider un peu pour dire aux compagnies pétrolières: Bien, en tout cas, moi, j'empocherai pas tout cet argent-là. Je vais l'empocher jusqu'à 0,50 \$. Après 0,50 \$, je vais retourner ça aux payeurs. Je vais retourner ça à mes consommateurs. Alors, c'est ça, dans le fond.

Mais la solution, on l'a pas, on l'a pas dans nos poches. Et, quand la FTQ, tout à l'heure, disait: On n'est pas d'accord pour la diminution de taxes, c'est le message qu'on a, nous autres aussi. On a peur que vous... On a peur que le gouvernement aille diminuer les taxes et que ça aille enrichir davantage les actionnaires des compagnies pétrolières. C'est ça qui est notre peur, dans le fond, en tant que citoyens puis en tant que camionneurs, au Québec. C'est ça qui est notre peur.

**Le Président (M. Sirros):** C'est à peu près terminé. Une toute petite dernière. M. le député de Gaspé, oui.

**M. Lelièvre:** Oui, j'ai eu un éclaircissement sur...

**Le Président (M. Sirros):** Alors, M. le député de Groulx.

**M. Kieffer:** Une courte question, puis je suis pas sûr, hein, c'est pour ça que je vous la pose, là, O.K.? Quand on a rencontré les spécialistes, ce matin, ce qu'ils

nous disaient, c'est que les entreprises peuvent réclamer toutes les taxes qu'ils paient comme étant des intrants, O.K., au niveau de leurs coûts d'opération. Donc, quand vous remplissez, là, vos formulaires d'impôts, vous réclamez à la fois la taxe fixe et la TVQ. Est-ce que ça s'applique à votre secteur d'activité aussi?

**M. Légaré (Gaétan):** Absolument pas. Ce qu'on... Ce que, nous, on peut réclamer, en tant que travailleurs autonomes, c'est uniquement la TVQ et la TPS.

**M. Kieffer:** O.K. Pas la taxe fixe.

**M. Légaré (Gaétan):** Parce qu'on est en entreprise, effectivement. Mais les autres taxes dessus, on ne peut pas réclamer ces taxes-là, sauf si on n'est pas sur les routes du Québec. Si, par exemple, on est en forêt, perdu à 150 km l'autre bord de la route, par exemple, à la Chute-des-Passes, sur le chemin forestier...

**M. Kieffer:** Oui, c'est ça.

**M. Légaré (Gaétan):** ...et là il y a des... puis c'est du transport avec des véhicules hors normes qui transportent... Je vous dirais, normalement, ça transporte 50 t et, en ville, on va en transporter 25, là. Bon. Ça, c'est un point.

Notre crainte, là-dessus, j'étais sûr que vous me poseriez cette question-là: Pourquoi tu veux une diminution, pas une diminution, mais avoir des retombées là-dessus alors que, toi, tu retires ta TPS, ta TVQ? C'est que, oui, on peut s'associer avec toutes les associations qui oeuvrent dans le domaine du transport et de demander farouchement ou, en tout cas, durcis, là, au gouvernement de diminuer la taxe fixe sur le carburant pour nous aider, peut-être qu'on va réussir, parce que le gouvernement normalement écoute un paquet d'associations comme ça. Peut-être qu'on va réussir. Mais on va donner quoi à la société? Zéro. On a peur que les compagnies pétrolières le mette dans ses poches, alors qu'on cherche une façon que le gouvernement du Québec retourne ces surplus d'argent là générés par la TVQ en haut du 0,50 \$ le litre.

**Le Président (M. Sirros):** Avant de passer la parole, je me permettrais un commentaire. Autrement dit, vous trouvez qu'on paie trop de taxes. Vous trouvez une façon de payer moins en taxes et recevez plus de bénéfice comme citoyen.

**M. Légaré (Gaétan):** Exact. On veut que le gouvernement...

**Le Président (M. Sirros):** D'accord.

**M. Légaré (Gaétan):** ...en haut de 0,50 \$ le litre, retourne la TVQ.

**Le Président (M. Sirros):** En tout cas, donc, c'est une question de jargon. Vous dites: On demande pas une baisse de taxe parce qu'on a peur que les pétrolières vont l'empocher, mais on demande qu'on paie moins de taxes.

**M. Légaré (Gaétan):** Non, on demande que le gouvernement retourne. On demande que le gouvernement retourne à la société.

**Le Président (M. Sirros):** Bon. Des fois, on pourrait dire: Six de l'un, une demi-douzaine de l'autre. Ça dépend comment le...

**M. Légaré (Gaétan):** Non, mais il y a une grosse différence.

**Le Président (M. Sirros):** En tout cas, je passerai la parole à d'autres pour poursuivre là-dessus, j'imagine. Alors, M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

**Une voix:** On a bien compris.

**M. Bécharde:** Oui, merci.

**Le Président (M. Sirros):** Oui.

● (17 heures) ●

**M. Bécharde:** Merci, M. le Président. M. Légaré, M. Bélanger et M. Berberi, merci de votre présentation. On va continuer effectivement là-dessus, parce que, écoutez, dans le fond, ce que vous dites, c'est que, tant qu'on est assuré que les taxes qu'on paie vont être bien réinvesties et bien dépensées et qu'on va en profiter, on est correct comme ça, ça nous dérange pas. Parce qu'il y a deux façons de régler un problème: C'est d'amener une solution plus compliquée pour régler une situation déjà compliquée ou de ramener une situation simple, c'est-à-dire diminuer les taxes, et c'est un peu ça que... Si on vous garantissait, demain matin, par quelque mécanisme que ce soit, que, s'il y a une réduction des taxes, ça va paraître puis que vous allez la voir, la différence, puis que la peur que ce soient les pétrolières qui empochent, elle n'est pas là, ça, vous seriez d'accord avec ça. Parce que ce qui fait en sorte que vous ne voulez pas de réduction de taxes comme telle, c'est votre peur que les gens n'en profitent pas puis que ce soient les pétrolières. Ça fait que ça, on peut s'entendre là-dessus. À la limite là, si on est capable, demain matin, de vous garantir que la réduction de taxes va aller dans les poches des consommateurs, vous n'avez pas de problème avec ça. Sauf que le problème, c'est que vous dites que, dans le système actuel qui est complexe, on dit qu'on voit pas... vous dites, dans le fond: On ne voit pas comment une diminution de taxes pourrait paraître chez le consommateur, ça fait qu'on aime autant laisser ça comme ça, mais réinvestissez plus. Est-ce que je peux résumer ça comme ça?

**M. Légaré (Gaétan):** C'est exact.

**M. Bécharde:** O.K.

**M. Légaré (Gaétan):** Mais on parle de réinvestir, mais dans le payeur, de réinvestir, par exemple, de redonner ces argents-là à la Société de l'assurance automobile du Québec et les obliger à venir diminuer pour autant le coût d'immatriculation du véhicule pour que ce soit véritablement ceux qui en ont payé qui en retirent les bénéfices.

**M. Bécharde:** O.K. Donc, c'est une autre façon d'avoir une garantie. Mais, comme je dis, c'est une solution plus complexe en passant par la Société de l'assurance automobile que de dire: On vous garantit que le 0,05 \$ de réduction de taxes, par exemple, ou qui nous ramènerait... ou le 0,10 \$ qui nous ramènerait à un niveau de taxation égal aux autres provinces, on vous garantit que ça va avoir un impact. Vous dites: Bon, bien, bingo! Si on est sûr que ça a un impact puis on est capable de le prouver pendant un an ou pendant deux ans, vous avez pas de problème avec ça.

**M. Légaré (Gaétan):** Absolument, absolument.

**M. Bécharde:** O.K. On s'entend là-dessus. O.K.

**M. Légaré (Gaétan):** Absolument.

**Le Président (M. Sirros):** ...

**M. Bécharde:** Oui. Mais l'autre point... Je voyais dans votre mémoire... dans la situation économique actuelle, vous mentionnez dans les premières pages qu'il y a beaucoup de travailleurs qui sont aux prises avec des difficultés, des camionneurs aux prises avec des difficultés. Qu'est-ce qui est le plus dur? Est-ce que, selon vous, puis sans avoir d'étude scientifique là-dessus, vous travaillez avec le monde, vous le voyez tous les jours, ils vous en parlent, là... qu'est-ce qui est le plus dur présentement? C'a-tu été l'augmentation du prix du pétrole ou encore le manque chronique de travail dans toutes les régions du Québec pour les travailleurs?

**M. Légaré (Gaétan):** Le manque de travail est plus catastrophique que le pétrole.

**M. Bécharde:** O.K.

**M. Légaré (Gaétan):** Lorsqu'on met ces deux combustibles ensemble, bien là, le feu poigne. Ça, c'est deux combustibles qui poignent chez nous, puis nos camionneurs, ils sont pas capables de vivre quand ces deux contextes-là viennent en même temps. Habituellement, lorsqu'il y a des augmentations de prix énormes, c'est... l'économie roule bien, les gens travaillent, et tout ça, alors on a même une certaine peur de l'inflation. Mais là, c'est pas ça qui se produit: l'économie descend puis le carburant monte.

**M. Bécharde:** O.K.

**M. Légaré (Gaétan):** Alors, ça, pour nous...

**M. Bécharde:** C'est le pire des deux mondes.

**M. Légaré (Gaétan):** ...c'est abominable, on peut pas... Puis, d'autant plus que, pour notre industrie, ça fait longtemps que les... depuis deux ans, il y a une coalition des infrastructures qui réclame des investissements du fédéral et du provincial pour refaire les infrastructures qui sont abominables, alors que... ça a eu un impact négatif au niveau des municipalités parce que eux ont cessé immédiatement d'investir et ils ont fait

uniquement les réparations d'urgence parce qu'ils attendent toujours les programmes, ils attendent toujours la venue des programmes. Pourquoi les municipalités paieraient 100 % de la facture, alors que, normalement, il y a des gens un peu partout au Québec qui crient pour avoir uniquement 33 % à payer parce qu'il va arriver 66 % des deux paliers de gouvernements supérieurs? Alors, ce contexte-là, dans notre domaine, est plus catastrophique que la diminution de l'économie normale. Il y a eu des faits et gestes qui ont provoqué une diminution catastrophique, tout près de 50 %, des travaux pour mes camionneurs et, avec une augmentation épouvantable du prix du carburant, on n'est plus capables. On n'est plus capables.

**M. Bécharde:** O.K. Ça, en tout cas, juste pour faire une petite parenthèse là-dessus, parce que c'est pas nécessairement l'objet, là. Moi, un élément que les camionneurs me disent beaucoup chez nous, c'est le moment où sortent les fameux contrats, et tout ça, aussi, quand se font les travaux, parce qu'ils étirent la saison tout l'hiver, c'est pas tout le monde qui fait des contrats de neige, tu arrives au printemps, tu penses que tu vas commencer à travailler au mois de mai ou au mois de juin, puis là tu es rendu au mois d'août puis tu attends encore, puis tu commences à la fin août, début septembre, et ça te laisse pas grand temps pour faire ton année.

**M. Légaré (Gaétan):** Exact.

**M. Bécharde:** Ça, c'était une petite parenthèse.

**M. Légaré (Gaétan):** Exact. Vous connaissez bien le domaine, monsieur.

**M. Bécharde:** Oui. Bien, merci.

**M. Légaré (Gaétan):** Ça me fait plaisir.

**M. Bécharde:** L'autre point que je voulais vous amener, c'est aux pages 6 et 7 de votre mémoire, quand vous parlez de toute la question qu'il y a eu sur, je pense que c'est à peu près il y a un an ou deux, quand on a donné de l'argent pour compenser, là, puis qu'on donnait ça; les organismes augmentaient les contrats, certaines entreprises l'ont fait aussi pour contrer la hausse du prix du carburant. Mais, finalement, c'est pas tout le monde. Et le ministre Chevrette disait que c'est un incitatif, puis que les donneurs d'ouvrage font pareil. Moi, ce que j'en ai su, c'est que l'effet de ça, c'est qu'ils ont pas fait pareil du tout et que, finalement, tu te retrouvais un peu avec deux classes, c'est-à-dire ceux qui avaient la chance d'avoir des contrats où, par le gouvernement ou par d'autres moyens, ils ont eu l'argent pour contrer ça, et tous les autres qui se sont retrouvés puis, finalement, c'est eux autres qui l'ont absorbé. Est-ce que je me trompe en disant ça? Parce que, dans les moyens à privilégier — c'est une autre chose — est-ce que ça été vraiment un bon moyen? Ça a aidé ceux qui avaient la chance d'avoir des contrats, ou les donneurs d'ouvrage ont augmenté, ils ont compensé? Mais, moi, ce qu'on me dit, c'est que c'est pas nécessairement la majorité, puis que les autres, c'est eux autres qui l'ont absorbé.

**M. Légaré (Gaétan):** Il y a deux grands donneurs d'ouvrage qui ont pris le sérieux de la chose et qui ont compensé en partie, compensé pour une partie de l'augmentation du carburant, du diesel, c'est au niveau du ministère des Transports pour les grands travaux et au niveau des compagnies pétrolières... compagnies forestières plutôt, où il a fallu faire des démonstrations assez pénibles pour réussir à avoir un certain respect et avoir des augmentations pour venir compenser ce carburant-là.

Par contre, dans les municipalités, il y a plusieurs municipalités aussi qui ont emboîté le pas du ministre Chevrette et qui ont aidé les camionneurs de leur municipalité à venir un peu diminuer ces impacts-là. Mais je vous dirais que cet impact-là vient jouer aux alentours de 25 % sur le total des contrats octroyés. Les gens en général ont réussi à obtenir des augmentations, mais très minimes comparativement au prix du pétrole qui a augmenté. Alors, il y a eu des impacts positifs dans cette démarche-là. Une chance que les camionneurs ont eu ça. Et d'ailleurs, j'attire votre attention que tous les camionneurs ont pu bénéficier de ces décisions-là du ministre et des compagnies forestières. Alors, c'est venu diminuer, oui, l'impact, mais il reste que, sur l'ensemble, ça a pas eu un impact à 100 % de résultat comme tel.

**M. Bécharde:** Encore, sans être des chiffres scientifiques, si vous aviez à dire l'impact de ça, c'est-u un sur deux, c'est-u 50 % des gens qui ont pu en bénéficier?

**M. Légaré (Gaétan):** Je vous dirais, environ 50 %...

**M. Bécharde:** C'est un sur deux.

**M. Légaré (Gaétan):** ...a réussi à obtenir des compensations, environ 50 %, parce qu'il y a quand même des travaux... Avec la déréglementation que le fédéral nous a imposée en l'an 2000, il y a quand même cette déréglementation-là qui est venue tout déréglementer le privé, alors que, là, dans le privé... Dans le privé, là, quand on parle d'un chantier de construction, écoutez, il y a bien des critères à parler, mais un employé qui est payé à 35 \$ de l'heure pour chauffer un camion sur un chantier de construction, il en reste plus beaucoup quand il réussit à poigner quelqu'un qui est exclu du décret... un camionneur artisan qui conduit lui-même son camion, là. Il n'y en a plus, d'argent pour lui, là.

**M. Bécharde:** L'impact, l'impact de ça sur le renouvellement des contrats, est-ce que, dans les contrats que vous voyez, dans les soumissions qui sortent, sur lesquelles les gens soumissionnent, est-ce que ça a un impact aussi ou, finalement, si les gens l'ont comme absorbé en général et... Parce que les... c'est anecdotique, hein, mais tout le monde veut avoir les contrats, là. Ça fait qu'on soumissionne le plus bas possible. Mais est-ce que vous avez noté... est-ce que le prix du carburant dans les dernières années a eu un impact sur les prix que les gens soumissionnent aussi ou, malgré tout ça, les gens, pour avoir le contrat, ils

vont encore le plus bas possible, excluant les hausses du prix du carburant? Puis c'est eux autres qui les sortent de leurs poches parce qu'ils veulent travailler, parce que tu as un camion à payer, tu as des choses qui sont là que tu peux pas te permettre de pas avoir le contrat. Ça fait que, finalement, tu acceptes d'avoir moins d'argent dans tes poches, toi, surtout les camionneurs artisans — comme vous disiez tantôt, ils ont 1,5, deux camions chaque, là, ça fait que c'est eux autres, dans leurs poches — pour réussir à aller chercher le contrat, parce qu'ils ont pas le moyen de laisser le dix-roues dans la cour.

**M. Légaré (Gaétan):** Absolument, ces gens-là s'endettent, font de la conciliation de dettes et ne sont pas capables, par contrats, d'aller chercher des compensations monétaires pour le carburant, parce qu'il y aura toujours à côté d'eux autres un smatte qui a pas de permis de la Commission de transport, qui est un peu dans l'illégalité, puis qui va couper les prix, puis qui va faire travailler quelqu'un qui justement est pris jusque-là, puis qui va le faire travailler pour essayer de le tenir au-dessus de l'eau, là, uniquement en survie. Mais c'est ça qui est le problème dans l'industrie du transport, l'intermédiaire, l'intermédiaire à profits vient débalancer l'offre et la demande, et ça, c'est encore abominable pour nos camionneurs, ça n'a aucun sens. Ça, c'est dur pour nos camionneurs, ce que vous dites là, parce que, s'il accepte pas d'aller travailler dans ces conditions-là, il travaillera pas. Alors, il va essayer quand même, tant bien que mal, en trichant, en pesant plus sur la pédale à fuel, en entretenant un peu moins son camion, en contournant les barrages routiers de la SAAQ. Alors, c'est toutes des tricheries qui font qu'à quelque part il y a un prix à payer pour la société, et on en paie le prix aujourd'hui.

**M. Béchard:** Il peut pas ne pas travailler.

**M. Légaré (Gaétan):** Pardon?

• (17 h 10) •

**M. Béchard:** Il peut pas ne pas travailler.

**M. Légaré (Gaétan):** Exact, il peut pas ne pas travailler. Tout le monde se doit de travailler.

**Le Président (M. Sirros):** Mme la députée de Bonaventure.

**Mme Normandeau:** Merci, M. le Président. Messieurs, bonjour... je la connais bien, il y a bien sûr de vos membres qui sont dans le beau et grand comté de Bonaventure. Alors, Gustave Miousse, que vous connaissez bien, qui les représente dignement.

**M. Légaré (Gaétan):** En passant, son père est mort, madame.

**Mme Normandeau:** Oui, effectivement. Effectivement, petite parenthèse, M. le Président. Pages 6 et 7... Sur la même lancée que mon collègue, j'aimerais qu'on parle un petit peu de votre situation générale, parce que vous semblez lancer un cri d'alerte. Vous l'avez dit tout à l'heure, vous avez 5 000 membres dans plusieurs régions, et, dans le fond, vous affirmez à la

page 6, dans le fond, que, là, s'il ne se passe pas quelque chose à court terme, l'impact va être assez important. Pouvez-vous le quantifier? Sur 5 000 membres, là, combien sont hypothéqués à l'heure actuelle, compte tenu de la situation qui prévaut ou qui a prévalu au cours des derniers mois dans le marché... sur le marché pétrolier et notamment avec... Vous êtes des grands consommateurs de carburant, le diesel. Alors, est-ce que vous êtes en mesure de... pour qu'on ait une idée, là.

**M. Légaré (Gaétan):** Présentement, madame, je vous dirais qu'il y a environ entre 12 et 15 % des camionneurs artisans qui ont la possibilité de gagner leur vie, 12 à 15 % des camionneurs artisans qui ont la possibilité de gagner leur vie avec leur camion, qui gagnent leur vie avec ce seul camion là qu'ils ont, à l'Association.

**Mme Normandeau:** Ça veut dire combien de jours, combien de jours de travail, ça?

**M. Légaré (Gaétan):** Ces gens-là représentent aux alentours de 150 jours. Ils se situent en grande partie dans la région de Montréal, un peu dans le centre de Québec et peut-être un 2 ou 3 % dans les régions. Les camionneurs dans les régions ne peuvent pas travailler assez pour gagner leur vie. Ça les oblige à réussir à avoir un autre emploi à côté. C'est d'ailleurs pourquoi qu'on s'est battu en commission parlementaire, lors de la loi n° 89, où tous les intervenants voulaient qu'on garde uniquement les propriétaires chauffeurs. Nous, à l'Association, on savait que, si on conservait uniquement les propriétaires chauffeurs, ils ne pouvaient pas gagner leur vie avec ça. Et environ 12 à 15 % maximum peuvent gagner leur vie avec un camion comme camionneur artisan présentement. Ça leur prend tous un à-côté pour pouvoir gagner leur vie, sans quoi ils ne peuvent pas vivre.

Alors, souvent, dans la majorité du temps, ils prennent des argents gagnés ailleurs pour mettre dans leur camion. Parce qu'ils ont toujours espérance qu'un jour ça peut fonctionner de gagner sa vie. C'est un métier qu'ils aiment, qu'ils adorent, c'est un métier qui... On ne peut pas les décrocher de ça. Tant et aussi longtemps que quelqu'un va les garder en vie un petit peu, ils vont conduire, ils vont vivre de ce métier-là, c'est plus fort qu'eux autres. Vous les connaissez très bien, madame, je le sais que vous les connaissez bien, les camionneurs artisans, ils vont souvent vous voir d'ailleurs. Ils ont besoin de ça, ils ont besoin. C'est un besoin nécessaire.

**Mme Normandeau:** Votre message est assez convaincant. Vous en parlez même avec passion, j'oserais dire. Dans le fond, ce que vous nous dites... Puis on comprend bien pourquoi vous revendiquez une augmentation des investissements liés aux infrastructures, parce que le portrait que vous nous avez dressé... Si, en fait, les... vos membres, en fait, qui travaillent le fond dans les plus grands centres, donc où il y a des chantiers finalement qui sont en action. Mais, si on résume, dans le fond, votre mémoire, vous dites que, dans le cas des camionneurs artisans, il faudrait peut-être... il y a comme trois fronts sur lesquels il faudrait

s'attaquer. Bon. Évidemment, investir dans les infrastructures pour relancer les grands chantiers au Québec. Deuxièmement, vous nous dites: Bien, peut-être évidemment qu'en diminuant le fardeau des immatriculations, tout ça, ça permettrait à nos membres de souffler un peu plus. Puis, troisièmement, et c'était la question de mon collègue tout à l'heure: Dans un monde idéal évidemment, pour avoir un effet, je vous dirais, une efficacité sur, je vous dirais, peut-être vos membres, là, vous écarterez pas une diminution de taxes; pour vous autres, c'est un élément qui peut être envisagé.

**M. Légaré (Gaétan):** Absolument, madame. S'il y a une façon... Comme votre collègue disait tout à l'heure, s'il y a une façon de s'assurer que cette diminution de taxes là va être directement dans le portefeuille de mes membres, parfait, mais, s'il y a un moindre doute que cet argent-là peut aller encore dans un portefeuille de millionnaire, là, je suis inquiet avec ça, nous sommes inquiets avec ça.

**Mme Normandeau:** Juste en terminant, ça coûte combien, en moyenne, à vos membres pour obtenir... payer toutes ses immatriculations, ses permis, et tout ça, là? En moyenne, on a-tu une idée? C'a l'air que ça coûte bien cher.

**M. Bélanger (Clément):** Moi, je suis un transporteur forestier, puis le mien me coûte 3 400 \$ par année.

**Mme Normandeau:** O.K. Ça veut dire: Que vous fassiez 30 jours d'opération ou 150 jours, ça vous coûte, en frais fixes, mettons, au niveau des permis, et tout ça, là, l'immatriculation, 3 500. C'est ça?

**M. Bélanger (Clément):** Oui.

**Mme Normandeau:** O.K. Donc, dans ce contexte-là, on comprend que l'enjeu des jours-travail, là, jours travaillés, devient important.

**M. Bélanger (Clément):** En forêt, par exemple, on peut dire que l'ouvrage, il y en a beaucoup plus, là. Par contre, les dépenses sont beaucoup plus hautes aussi, là.

**Mme Normandeau:** Merci.

**M. Bélanger (Clément):** Je vas chercher jusqu'à 2 500 \$ de fuel par semaine.

**Mme Normandeau:** 2 500 de diesel par semaine, de fuel.

**M. Bélanger (Clément):** De carburant.

**Mme Normandeau:** De carburant, oui. O.K. C'est assez important.

**M. Bélanger (Clément):** Depuis trois ans, une hausse d'environ de 6 à 700 par semaine.

**Mme Normandeau:** Duc à l'augmentation des prix.

**M. Bélanger (Clément):** Due à l'augmentation du fuel.

**Mme Normandeau:** Et, dans le fond, vous avez le même prix en bout de ligne pour votre chargement, c'est ça, là?

**M. Bélanger (Clément):** Exact.

**Mme Normandeau:** Alors, c'est quoi? L'équation est bien simple. Vous pouvez pas vivre comme ça très longtemps.

**M. Bélanger (Clément):** C'est difficile.

**M. Légaré (Gaétan):** Et vous savez, madame, si je peux rajouter, pour tous les membres, nous sommes présentement, nous, à l'ANCAI, nous sommes présentement en train de regarder la possibilité d'avoir notre propre police d'assurance pour venir assurer nos membres. Ces gens-là ont dû, dans les dernières années, surtout en forêt, ces gens-là ont dû, dans les dernières années, travailler dans la tricherie pour être en mesure d'être capable... qu'il reste quelques piastres à la fin de l'année. Ils ont été obligés de tricher par la vitesse, ils ont été obligés de tricher par le chargement, d'essayer d'en mettre plus parce qu'on est payé; plus tu en mets, plus que ça paie. Ils ont été obligés de travailler dans ça. Puis ça a eu un impact néfaste énorme pour les compagnies d'assurances.

Il y a deux ans, nous étions dans la possibilité d'assurer nos gens. Un camion pouvait coûter entre 2 500 et 4 000 \$, assurer un camion qui faisait du transport de bois forestier. Aujourd'hui, le même camion coûte entre 12 et 15 000 \$ d'assurance par année. Alors, nous avons pris, avec le gouvernement du Québec, avec le ministre, nous avons pris des engagements formels sur la tricherie, d'arrêter de tricher là-dessus. Nous avons pris tous les moyens nécessaires pour réduire la vitesse. Nous avons pris toutes les mesures nécessaires pour réduire les charges de nos camions, à tel point qu'un camionneur forestier qui est en surcharge, il y a une infraction, il est pas payé, il perd... la surcharge, il la perd, et il y a une pénalité en plus de 1 500 \$ sur le prix. Alors, ça peut varier, une pénalité, de 50 à 60, puis peut-être même 100 \$ du voyage s'il surcharge son camion. Et ça, les gens l'ont fait malgré qu'ils avaient de la misère à survivre parce qu'ils savaient qu'ils étaient dans la tricherie et qu'il y a une loi au Québec, la loi n° 430, qui est pour protéger les citoyens et les routes, et on a embarqué dans ça. Nos gens ont embarqué dans ça. Et d'autant plus, quand je parle de gravier, l'impact sécuritaire... dans les municipalités, on transporte alentour des autobus scolaires et on ne peut pas se permettre d'avoir des camions entretenus à 80 %. Ça nous prend des camions entretenus à 120 %. C'est ça, la différence d'un camionneur artisan.

**Le Président (M. Sirros):** Merci beaucoup, M. Légaré. Avec ça, on va changer de place. En vous remerciant. On va suspendre quelques minutes afin de permettre à la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante de se présenter.

*(Suspension de la séance à 17 h 18)*

(Reprise à 17 h 20)

**Le Président (M. Sirros):** Alors, si tout le monde est prêt, on pourrait peut-être reprendre nos travaux. Pas besoin, je pense, d'expliquer le déroulement, on est tous des habitués, d'après ce que je peux comprendre. Alors, M. Fahey, qui est le vice-président, Québec, de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, qui est accompagné par, je pense, Mme Sylvie Ratté, directrice de la recherche. Je vous passe la parole. Vous connaissez les règles du jeu. Alors, allons-y.

### Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)

**M. Fahey (Richard):** M. le Président, Mme la députée, MM. les députés. D'abord, merci de nous avoir invités à participer à vos travaux pour analyser l'impact de la hausse des prix de l'essence sur l'économie québécoise. ... vous présenter peut-être la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, communément appelée la FCEI. Elle représente 21 000 PME à travers le Québec, 100 000 à travers le Canada, et on a, après 30 ans, la prétention qu'on est l'association patronale qui représente les PME, compte tenu qu'on les connaît intrinsèquement.

La FCEI ne se présente dans des dossiers d'affaires publiques que sur la base de sondages réalisés auprès de nos membres. Donc, ce que nous allons vous présenter aujourd'hui émane de sondages faits auprès des 21 000 PME du Québec pour mesurer l'impact de la hausse des prix de l'essence, d'une part, et, d'autre part, identifier des pistes de solution qui pourraient mitiger en quelque sorte ces impacts-là. Je me concentrerai à vous présenter dans un premier temps les résultats du sondage tout en les comparant avec des données qu'on a eues en 2000, parce qu'on assiste à une flambée des prix de l'essence, là, depuis la fin 1999. Sylvie Ratté, notre directrice de la recherche, vous présentera un peu en quelque sorte le contexte économique, la situation au niveau de la distribution dans l'industrie pétrolière, pour ensuite traiter de la question de la taxation, l'impact des taxes sur le carburant. Et, finalement, je conclurai avec certaines pistes de recommandations, les suggestions qu'on fait à cette Assemblée.

**Le Président (M. Sirros):** Tout ça à l'intérieur de 15 minutes.

**M. Fahey (Richard):** Tout à fait. Et ça va être très rapide.

Comme je vous disais, fin 1999, flambée des prix de l'essence. Début 2000, la FCEI réalise un sondage pour vérifier en quelque sorte c'est quoi, l'impact chez les PME québécoises. On nous disait à l'époque qu'il y avait à peu près 66 % des PME, deux tiers d'entre elles, qui nous disaient que l'impact était important, voire très important. Un an plus tard, on réalise le même sondage, on pose les mêmes questions, à savoir quel est l'impact au niveau des PME du Québec, et, à ce moment-là, ce qu'on constate, c'est que la proportion a augmenté de... à 78 % qui disent: C'est inquiétant pour nous, il y a un impact important.

Maintenant, quelle a été la conséquence en quelque sorte de ces hausses, quelle est l'importance et comment ça se transmet dans le fonctionnement de l'entreprise? Et c'est là que les PME nous disent qu'à... elles nous disaient, à 92 % en 2000 et à 82,5 % en 2001, qu'elles assistaient à une réduction de leur marge de profit. Le fait le plus troublant, c'est la deuxième conséquence qui est l'augmentation de leurs produits et services. Ce que les PME viennent nous dire à ce moment-là, c'est... en 2000, 34 % avaient décidé de, excusez l'expression, passer l'augmentation à leurs clients; eh bien, cette proportion a augmenté de 10 % et elle se situait, en 2001, à 43,5 %. Donc, l'impact qui a été subi par les PME se voyait à ce moment-là transféré aux clients et aux consommateurs québécois et venait en quelque sorte avoir un impact négatif sur le taux d'inflation.

On a entendu parler les camionneurs précédemment. C'est pas un secret de polichinelle que 95 % des entreprises dans le secteur du transport se disaient très, très affectées par l'augmentation des prix de l'essence, et 23 % d'entre elles nous disaient: On est même en péril, notre survie n'est pas assurée. Fait intéressant, quand on mesurait le péril associé à la survie des entreprises, on réalisait que l'impact ou le péril était plus grand en région qu'au Québec, et donc les régions comme le Nord-Ouest, l'Abitibi-Témiscamingue, le Saguenay—Lac-Saint-Jean, le Bas-Saint-Laurent et Gaspésie — je sais que, d'entre vous, ce sont des régions qui vous tiennent à coeur — les proportions étaient beaucoup plus importantes qu'ailleurs au Québec sur le risque quant à la survie de l'entreprise, et vous les avez au mémoire, à la page 7.

Je passerais la parole dès ce moment-ci à Sylvie Ratté qui va vous parler de l'évolution des prix de l'essence et la concurrence dans le secteur de l'industrie pétrolière et de l'impact de la taxation.

**Mme Ratté (Sylvie):** Donc, je vais parler succinctement un petit peu de l'évolution dans le marché du raffinage et aussi dans le marché de la distribution. En particulier, on s'est intéressé à l'évolution des marges dans ces secteurs-là. Et, dans un deuxième temps, je vais parler de la taxation.

Ce qu'on a observé en regardant les données de MJ Ervin, que vous connaissez probablement, c'est que, durant la période où les prix de l'essence ont augmenté de façon substantielle, les marges des compagnies pétrolières ont aussi gonflé de façon remarquable. Même si on reconnaît que la hausse du prix de l'essence est principalement attribuable à l'augmentation du coût du baril de pétrole — je pense que c'est l'élément le plus important — et qu'on a peu de pouvoir sur ce prix-là, il n'en demeure pas moins que la marge au niveau du raffinage a augmenté de plus de 60 %, en moyenne, de 1999, du niveau qu'elle était à cette époque-là, à 2001, si on fait la moyenne maintenant des neuf premiers mois; on a les données jusqu'en septembre, qui vient de se terminer.

**M. Fahey (Richard):** Et d'ailleurs, M. le Président — je m'excuse de l'interrompre — on a reçu les dernières données pour septembre hier, et j'en ai apporté des copies qu'on pourra laisser à la secrétaire.

**Le Président (M. Sirros):** Alors, si vous les laissez, on les distribuera.

**M. Fahey (Richard):** S'il vous plaît.

**Mme Ratté (Sylvie):** On observe aussi durant la même période l'évolution de toutes les composantes du prix de l'essence. On remarque que, au niveau de la distribution, les marges ont à peu près stagné au même niveau. Donc, c'est pas à ce niveau-là, à notre avis, qu'il y a un problème, mais c'est véritablement au niveau du raffinage. Et on pose la question: Comment peut-on expliquer ce phénomène-là? À notre avis, il appartient aux grandes pétrolières de fournir des réponses à cette question. Mais il semble évident qu'il y a un problème de concurrence à cette étape-ci de la production. On comprend très bien que les pétrolières profitent d'une conjoncture favorable, venant du fait qu'il y a des prix élevés sur le marché new-yorkais, mais le marché... le fait que le marché ne puisse pas faire en sorte que le niveau des marges soit ramené à celui qu'il était avant 1999 démontre que, véritablement, il y a un problème de concurrence dont les consommateurs de produits pétroliers, les PME entre autres, font les frais.

Au niveau de la distribution, le contexte est complètement inversé. Les détaillants sont davantage victimes, dans certaines régions, d'une concurrence féroce en provenance des compagnies pétrolières intégrées, ce qui fait en sorte que, parfois, les marges sont en dessous du seuil de rentabilité. Si on regarde les données publiées par la Régie de l'énergie, entre autres, très récemment, on remarque que, dans certaines régions, la différence entre le prix au détail et le prix minimum établi par la Régie est extrêmement minime, de l'ordre de 0,01 \$, 0,015 \$.

La Régie de l'énergie a le mandat de surveiller le fonctionnement de cette portion de l'industrie au niveau de la distribution, mais, à notre avis, elle devrait le faire de façon plus diligente afin de prévenir l'érosion des parts de marché des distributeurs indépendants. De plus, on pourrait envisager d'élargir les pouvoirs de la Régie de l'énergie au secteur du raffinage afin de mettre en place une surveillance plus étroite et d'être mieux outillé pour identifier les facteurs qui permettent d'améliorer le fonctionnement du marché dans ce secteur. On ne sait pas exactement quelle est l'attitude à prendre vis-à-vis les raffinements, mais, chose certaine, ils se doivent de rendre davantage de comptes, on se doit d'être... d'observer plus attentivement ce qui se passe dans ce marché-là pour voir quelles sont les meilleures solutions à envisager.

● (17 h 30) ●

Le dernier élément que je veux aborder, la question des taxes. Comme tout le monde le sait, les taxes ont fait beaucoup parler d'elles. C'est la composante la plus importante du prix de l'essence. En fait, elles représentent, au total, si on inclut taxes fédérales et provinciales, les quatre taxes, la moitié du prix de l'essence au Québec, un peu moins en moyenne au Canada, et beaucoup moins qu'aux États-Unis où la portion taxation occupe environ, en moyenne, 30 % du prix de l'essence. Même si on peut pas dire que ce sont les taxes qui sont les principales responsables de la hausse du prix de l'essence, seulement les taxes de vente

augmentent, mais c'est pas de façon substantielle, on observe, comme on l'a noté précédemment, que c'est au Québec où le niveau du fardeau fiscal est le plus lourd sur ce bien essentiel. En effet, le taux moyen de taxation est de 0,20 \$ le litre au Québec et il est de 0,15 \$ le litre, en moyenne, dans les autres provinces.

Si on réduisait la taxe spécifique sur le carburant au Québec de 0,05 \$, ça permettrait de réinjecter 500 millions de dollars dans les poches des consommateurs et ça permettrait en même temps de niveler le fardeau fiscal des Québécois par rapport à celui qui existe dans les autres provinces canadiennes, mis à part Terre-Neuve, là, où il y a un fardeau qui est comparable.

Par contre, on est du même avis que les gens qui nous ont précédés, il faudrait s'assurer que la baisse de taxes, si on décide d'aller de l'avant, soit véritablement transmise aux consommateurs et qu'elle n'aille pas dans les poches des grandes pétrolières qui pourraient en profiter pour augmenter leur marge bénéficiaire. Et c'est seulement cette condition-là qu'on appuierait: une baisse de taxes, finalement. Donc, sur ce, je cède la parole à Richard Fahey qui va faire part des recommandations des membres de la FCEI.

**M. Fahey (Richard):** Donc, comme la FCEI, ses sondages lui permettent de faire des constats, ils lui permettent aussi de proposer des recommandations, des suggestions au gouvernement et aux députés ici présents. Nous avons demandé à nos membres quelles seraient les solutions. On en abordera trois. La première est au niveau d'alléger les taxes. Et cette proposition-là, la réduction des taxes sur le carburant, a obtenu un appui de 75,9 % des personnes sondées; la deuxième proposition traite d'accroître la concurrence dans l'industrie pétrolière; et finalement, je traiterai de l'efficacité énergétique qui, je crois, doit demeurer un objectif à long terme pour la société québécoise.

Alléger les taxes. On a évalué qu'une réduction de 0,05 \$ le litre, qui nous permettra en quelque sorte de nous ramener plus près de la moyenne nationale, coûterait environ 500 millions au gouvernement. Bonne nouvelle, réinjection dans l'économie. Ça laisse plus d'argent aux consommateurs, ce qui peut favoriser l'activité économique, mais il faut... Et ça, c'est le point crucial qu'on veut livrer ce soir: S'il y a une baisse de taxes, on doit s'assurer qu'elle se rende bel et bien chez le consommateur.

Ce qui nous apporte à parler de la deuxième composante de nos recommandations qui est d'améliorer la concurrence. MJ Ervin — et, encore une fois, vous aviez les références dans le mémoire et nous vous fournirons les dernières statistiques parues pour septembre 2001 — est un organisme indépendant qui analyse le prix à la pompe et chacune de ses composantes à travers le Canada, dans chacune des provinces, des principales places d'affaires et principales métropoles. Et donc, la Régie de l'énergie devrait, dans un premier temps... Et ça, il faudrait à ce moment-là étendre les pouvoirs existants de la Régie, ce serait d'analyser ou à tout le moins, si on ne veut pas que la Régie ait un pouvoir de surveillance ou un pouvoir de contrôle sur le secteur du raffinage, ait quand même une fonction d'information pour informer le marché que les marges de raffinage augmentent de façon importante

alors que les PME, que les consommateurs sont déjà affectés de façon importante au niveau de la hausse des prix de l'essence.

Donc, d'abord, le premier niveau serait un rôle d'information. Le deuxième niveau serait un rôle de surveillance, à ce moment-là, qui verrait à s'assurer, dans le cadre de l'analyse qu'elle fait au niveau du prix plancher, qu'elle puisse aussi regarder la composante raffinage qui... là où on assiste en quelque sorte aux plus importantes augmentations des marges du côté des pétrolières.

Finalement, un dernier point au niveau des analyses du prix plancher. On a vécu ici, dans la région de Québec, une situation où un distributeur, un détaillant s'est plaint auprès de la Régie pour une certaine concurrence déloyale, qu'il prétendait. La Régie a fait l'analyse et lui a donné en quelque sorte raison. Et, à ce moment-là, la conséquence de ça, c'est que ça a pris un temps fou. Pendant ce temps-là, le détaillant — pendant qu'il y a les audiences de la Régie, ainsi de suite — le détaillant doit continuer à opérer avec des marges qui sont, tu sais, vraiment très maigres, pour ne pas dire inexistantes. Et ce qu'on propose à la Régie, c'est peut-être une amélioration de sa procédure où on pourrait fonctionner un peu comme on fonctionne dans une injonction interlocutoire, pour prendre une analogie légale, où les gens seraient convoqués par la Régie, devraient faire la présentation, et, s'il y a un cas prima facie, donc qui a une apparence de concurrence déloyale, à ce moment-là, la Régie pourrait mettre des mesures palliatives, des mesures temporaires jusqu'à l'audience finale.

Finalement, l'efficacité énergétique, en conclusion. Toutes les entreprises énergétiques font des efforts importants en efficacité énergétique. Notre recommandation et notre suggestion aux pétrolières, c'est d'en faire peut-être un peu plus, de leur côté, pour justement diminuer cette dépendance qu'on a au niveau du pétrole, diminuer ainsi l'impact que ça pourrait avoir sur les consommateurs, sur les entreprises.

Sur ce, on est disposé à entendre vos questions, à tenter d'y répondre, et nous vous remercions de l'opportunité que vous nous avez donnée de vous présenter les points de vue des PME du Québec.

**Le Président (M. Sirros):** Et nous, on vous remercie de cette présentation. On va commencer avec le député de Kamouraska-Témiscouata.

**M. Béchard:** Oui. Merci, M. le Président. M. Fahey, Mme Ratté, bonjour, merci de votre présentation et de votre mémoire. Plusieurs points. Je vous dirais d'abord, sur le sondage comme tel, je pense que c'était un des buts qu'avait cette commission-là, au début. C'était pas juste de voir les moyens ultimes, c'est quoi, les effets, vraiment, des variations dans les... du prix de l'essence. Parce que plusieurs disent: Bien, ça paraît pas ou ça a pas d'impact, ou il est où, le point qui fait qu'il y a un impact? Et quand on regarde les chiffres, on se rend compte que finalement il y a un impact, je dirais, tout aussi important sinon plus que les perceptions qu'on avait, et notamment dans des régions... des régions, je dirais, éloignées dans certains cas, mais pas toujours.

Et pourtant, ça, ce que ça démontre, cet impact-là, c'est... Ça remet peut-être en question la façon dont on fonctionne et l'efficacité du fameux système de taxes périphériques et tout ça. S'il y a des régions où ça a un impact plus grand, est-ce que, selon vous, ça pourrait être un élément aussi, parce que... Est-ce que c'est parce que les entreprises sont moins solides, il y a des coûts de transport plus grands, ou encore est-ce que c'est parce que, aussi, le système de taxation périphérique, régions éloignées et tout ça, ne livre pas comme ça devrait l'être?

**M. Fahey (Richard):** En fait — Sylvie pourra compléter — je pense qu'il y a un premier impact, vous l'avez identifié: l'éloignement des grands centres suppose des coûts de transport plus importants. On l'a vu, comment l'industrie du transport était affectée. À 95 %, ils nous disaient qu'il y avait un impact important. Il y a certainement cette composante éloignement qui est importante.

Maintenant, pour ce qui est des régions périphériques, c'est un vieux débat. Souvent, dans une municipalité, tu vas pouvoir bénéficier d'une réduction et, de l'autre bord de la rue ou de l'autre bord, tu sais, un kilomètre plus loin, t'en bénéficies pas. C'est toujours difficile de tracer la ligne à un endroit. Est-ce que ça fonctionne? Notre sondage l'a pas évalué, mais ça peut être un facteur.

**Mme Ratté (Sylvie):** Moi, je rajouterais à ça qu'effectivement, peut-être dans certaines régions, les réductions de taxes ne se rendent pas au consommateur. Il y a eu beaucoup de débats dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, entre autres. Chaque marché est très différent, c'est assez difficile de faire des généralités. Tu as des marchés au niveau de la distribution, entre autres, où tu as un fort pouvoir de marché chez certaines pétrolières, qui fait en sorte finalement que tout le monde a avantage à maintenir les prix relativement élevés. Donc, les consommateurs sont perdants à ce niveau-là. Mais chaque marché est très différent. C'est pour ça que la Régie de l'énergie, aussi, fait un découpage par région.

● (17 h 40) ●

**M. Béchard:** Un autre point. À la page 7, on parle des répercussions, toujours, de l'augmentation des prix. On parle que cette répercussion-là a eu — on l'a vu aussi — un impact quand même minime ou du moins sous contrôle sur l'indice des prix à la consommation, il n'y a pas eu un impact direct. Ce serait donc dire, un peu comme le démontre votre sondage, je pense... C'est que les gens, le niveau de transférabilité de l'augmentation du prix de l'essence et du pétrole a des limites. Plusieurs se sont rendus compte qu'on ne peut pas transférer sur les matières, sur les marchandises, l'augmentation, donc ils n'ont pas eu d'autre choix que de l'absorber, et c'est peut-être ça qui vient un peu fausser la donnée augmentation des prix versus indice des prix à la consommation.

**M. Fahey (Richard):** Tout à fait, et s'il y avait eu une corrélation parfaite, on n'aurait pas 82 % des gens qui nous disent: Je l'assume. Ils l'auraient tous passée au niveau de l'augmentation de leurs produits et

services. En ce moment, ce qu'on constate, c'est qu'en 2000, on l'a assumée; en 2001, il y a une proportion des membres qui l'ont transférée, ceux qui étaient capables de la transférer, et ça, ça a eu un impact sur l'IPC, mais la majeure partie des personnes sondées disent: C'est moi qui l'assume, et ça, ça nuit à l'essor économique des PME, ça nuit à l'essor économique du Québec parce que 80 % des nouveaux emplois créés année après année viennent des PME. Il n'y a pas beaucoup de monde qui savent ça. Mais, tu sais, on... L'impact de la hausse des prix de l'essence vient frapper en quelque sorte le poumon économique du Québec, ces PME là qui assurent l'essor du Québec.

**M. Béchard:** Est-ce qu'on peut s'avancer à faire une corrélation entre ces efforts-là qui ont été faits et la création d'emplois dans les PME? Est-ce que vous avez... Est-ce qu'on peut le répercuter en termes d'emplois non créés ou, à la limite, perdus, l'effet qu'a eu la hausse du prix du pétrole dans les régions?

**M. Fahey (Richard):** Vous ne demandez pas à un juriste de vous répondre à cette question-là, hein?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Mme Ratté (Sylvie):** Pas à un économiste. En fait, on n'a pas fait ce calcul-là.

**M. Fahey (Richard):** On ne l'a pas fait.

**Mme Ratté (Sylvie):** Mais, si on regarde l'impact, les effets de la hausse du prix du pétrole, là, à la page 6, on voit que, 2001 par rapport à 2002, une des différences importantes, c'est le fait, comme le mentionnait Richard, c'est qu'il y a un peu moins d'entreprises qui l'ont absorbée, un peu plus d'entreprises qui ont réussi à passer la hausse de prix dans le prix de leurs produits et services. Et on voit qu'il y a moins d'entreprises qui disent que la survie de... leur viabilité financière est en jeu. On peut penser que, comme la situation était pire en 2000, il y a des entreprises qui sont carrément sorties du marché aussi, et ça, c'est impossible de collecter les données, là, relativement aux pertes d'emplois parce que les gens ne sont plus là pour témoigner.

**M. Fahey (Richard):** Il est difficile d'évaluer les faillites...

**Mme Ratté (Sylvie):** Parce qu'on n'a pas posé la question, mais...

**M. Fahey (Richard):** C'est ça.

**M. Béchard:** C'est parce que c'est ça, selon le fonctionnement du questionnaire, ce seraient juste les diminutions d'emplois dans les entreprises encore existantes. Il manquerait toute la partie d'entreprises qui sont plus là.

**M. Fahey (Richard):** Là-dessus, il y a un point que je voudrais faire. Les PME, avant de mettre à pied des gens, elles vont assumer beaucoup plus qu'une

grande entreprise parce que, tu sais, quand 75 % des entreprises au Québec ont moins de cinq employés, avant de laisser tomber un chaînon aussi crucial de ton entreprise, tu vas en assumer pas mal, et c'est ce qui explique peut-être le 82,5 % de gens qui le prennent sur la marge de profit.

**M. Béchard:** Sur un autre point, sur les réductions de taxes, vous êtes assez clairs, vous le chiffrez puis vous prenez l'argument... c'est-à-dire qu'il y en a qui disent que, si on fait une diminution de taxes, automatiquement il faut couper dans les services puis dans ci et dans ça. Vous, vous prenez plutôt le pari de remettre de l'argent dans les poches des consommateurs qui vont la dépenser puis ça va créer de l'activité économique; donc, l'effet est amoindri.

Cependant, vous arrivez avec le point extrêmement pertinent — puis je pense qu'il est au coeur de toute diminution de taxes — c'est comment s'assurer que ça arrive vraiment dans les poches des contribuables? Vous parlez de, au niveau de la Régie, plus d'informations, plus de surveillance, mais, moi, je serais tenté de dire à la limite: Jusqu'où on doit aller dans le rôle de la Régie? Est-ce qu'un rôle de surveillance est suffisant pour s'assurer, disons, que ce 0,05 \$ là va paraître en bout de ligne? Est-ce qu'il y a d'autres moyens à privilégier? Parce qu'on le voit avec les diminutions de taxes en région, dont on parlait un peu tantôt. Vous le disiez vous-même, Mme Ratté, beaucoup de ces diminutions de taxes là ne se rendent pas dans les poches des contribuables, même actuellement. Alors, c'est quoi, la solution, je dirais, magique au niveau de la Régie pour s'assurer, sans arriver nécessairement avec un paquet de nouvelles réglementations qui viendraient alourdir le problème? Parce que c'est l'autre défi aussi, j'imagine, que vous avez, c'est d'avoir quelque chose de relativement simple et qui porte fruit. Et ça, ça pourrait ressembler à quoi, comme moyen pour que les consommateurs, avec une diminution de taxes, qu'on s'assure qu'ils l'aient dans leurs poches et qu'ils créent de l'activité économique, et, de cette façon-là, que ça redonne un peu de souffle à l'économie ou que ça remette du bois dans le poêle, comme dirait le premier ministre?

**M. Fahey (Richard):** Oui. Là-dessus, je vous dirais: Écoutez, les données de MJ Ervin nous donnent l'état en quelque sorte de la concurrence ou les marges selon différents secteurs, que ça soit au niveau du... MJ Ervin parle du prix à la pompe, enlève le brut, enlève la marge de raffinage, enlève le distributeur et laisse ensuite le bloc de taxes, selon qu'on a une taxe sur le carburant, une taxe sur le transport à Montréal, et ainsi de suite. Donc, il décompose dans ses... vraiment dans ses... toutes les parties de la composante de prix de l'essence à la pompe, il décompose chacune des composantes. Et, compte tenu de ça, donc le point qu'on dit... Et la FCEI a été systématiquement contre de nouvelles réglementations pour le besoin de réglementer. Ce qu'on veut, c'est que ça soit utile. Bon.

On dit: Est-ce qu'un pouvoir d'information... Donc, que ces données-là de MJ Ervin, encore une fois, qui est un organisme indépendant, objectif, soient rendues publiques. Est-ce que ça, c'est un élément? Et,

ensuite de ça, les gens des entreprises pétrolières devraient justifier, sur une base mensuelle ou annuelle, ou peu importe, pourquoi la marge de raffinage ou telle autre composante augmente. Avoir l'information, c'est déjà une première étape. Maintenant, est-ce qu'il est nécessaire d'aller plus loin parce qu'on constate que, même si on a l'information, la marge de raffinage a passé de 60 à 72 %, peut-être, sur deux ans? C'est peut-être à ce moment-là qu'on devrait décider d'aller en surveillance et que le prix plancher comporte une analyse du secteur du raffinage. À ce moment-ci... Et, tu sais, ce n'est pas en voulant vous transférer la responsabilité, mais on se dit: On réalise, on fait un constat que la marge de raffinage a augmenté plus que toute autre composante du prix. Et là il y a peut-être des questions ou des réponses à obtenir, des questions à poser ou des réponses à obtenir.

**Le Président (M. Sirros):** M. le député de Mont-Royal.

**M. Tranchemontagne:** Juste pour poursuivre sur cette même veine là, moi, je comprends qu'on pourrait... C'est pas nécessairement très difficile de dire: On va... Mettons, on baisse... Je suis d'accord avec votre recommandation de baisser les taxes de 0,05 \$ pour les mettre à la moyenne canadienne, mais c'est assez... ce serait peut-être assez facile de surveiller, là, à court terme, si c'est passé au consommateur ou pas. Le problème, c'est: Un an plus tard, où est-ce qu'on serait si on n'avait pas baissé de 0,05 \$? C'est ça, la difficulté, et c'est ça, je trouve qu'on n'a pas d'outils... en tout cas, on n'a pas entendu personne nous en parler, là, d'un outil qui, à long terme, nous permettrait justement d'aller et de dire: Oui, vraiment, le 0,05 \$ est non seulement passé dans un premier temps au consommateur, mais il est resté dans les mains du consommateur. Et c'est ça qui me fatigue et qui me rend la tâche, je trouve, la plus difficile au niveau d'une baisse de taxes. Et, encore une fois, je vous redis: Je suis d'accord avec une baisse de taxes de 0,05 \$. Ça m'apparaît le moins qu'on pourrait faire, ça serait d'atteindre la moyenne provinciale... canadienne.

● (17 h 50) ●

**M. Fahey (Richard):** Il y a des gens qui sont beaucoup plus experts et connaissant du secteur du pétrole que nous pouvons l'être. Le point qu'on veut soulever, c'est qu'il y a un outil qui est publié par une firme indépendante qui décompose le prix, et ce, sur une base annuelle. Donc, il y a un moyen de développer un outil historique qui va vous donner l'évolution des marges, l'évolution de chacune des composantes du prix. Et, sur cette base-là, ensuite on pourra dire: Est-ce qu'on a... on est passé de 60 % de marge de raffinage, une augmentation de 60 % de marge de raffinage à une augmentation de 65, 70 % sur un an? À ce moment-là, il y aurait peut-être lieu de se questionner, si notre 0,05 \$ de réduction de la taxe a pas contribué à augmenter cette marge de raffinage et a fortiori les profits records des pétrolières. Ce qu'on dit, c'est qu'il y a un outil pour assurer au fil des mois, au fil des ans, et donc qu'il y a peut-être lieu que la Régie s'en serve un petit peu plus.

**M. Tranchemontagne:** Est-ce qu'il n'y aurait pas aussi moyen...

**Le Président (M. Sirros):** Et en terminant, M. le député, parce que vraiment on est à la limite du temps.

**M. Tranchemontagne:** Oui. Est-ce qu'il y aurait pas aussi moyen de développer une comparaison entre le prix au Québec versus le prix dans les autres provinces, puisque vous...

**M. Fahey (Richard):** Vous l'avez déjà. Vous l'avez.

**M. Tranchemontagne:** Non, mais ce que je veux dire, c'est: Si on veut voir si le 0,05 \$ est vraiment passé, l'écart qui nous défavorise dans le moment si on se compare — je vais prendre l'exemple de l'Ontario ou ça pourrait être la moyenne canadienne — devrait disparaître, et il devrait disparaître à long terme, c'est-à-dire qu'on devrait se comparer à la moyenne canadienne, si on reprend le 0,05 \$. Est-ce que ça, c'est pas une façon simple?

**M. Fahey (Richard):** En fait, on va se comparer au niveau de taxation. Maintenant, au niveau de la marge de raffinage, il y a des composantes locales qui pourraient être fort différentes à Montréal, à Toronto, à Winnipeg ou à Whitehorse, aux Territoires du Nord-Ouest, donc. Mais l'outil est là. L'outil MJ Ervin, c'est à travers le Canada dans chaque marché.

**M. Tranchemontagne:** Ça, je comprends. Mais la beauté du travail d'Ervin, qui nous donne les trois composantes, le brut, le raffinage, etc., nous permettra de poser des questions, par la Régie de l'énergie, sur le raffinage, si le raffinage a exagéré au Québec par rapport à d'autres provinces. Mais, aussi, je parle du prix à la pompe, là, excluant le coût du raffinage, excluant ça, de telle sorte que normalement, si on a baissé de 0,05 \$, on devrait se comparer maintenant avec la moyenne canadienne pour le restant de nos jours, si on peut dire.

**M. Fahey (Richard):** C'est une analyse qui pourrait être véridique.

**Le Président (M. Sirros):** Alors, on va passer la parole au député de Groulx.

**M. Kieffer:** Merci, M. le Président. Monsieur, madame, je vais commencer par un commentaire qui est un peu aussi une réflexion sur les différents exposés qui ont fait l'objet des mémoires aujourd'hui. La plupart d'entre vous, puis, je pense, la totalité d'entre vous avez bien identifié que les causes principales des variations, des fluctuations dans les prix du pétrole au cours de la dernière année — et on pourrait, je pense, faire porter cette évaluation-là sur les 20 dernières années — les causes principales des fluctuations et, en général, des augmentations sont liées à ce que j'appelais tantôt les facteurs extérieurs, les facteurs externes qui sont principalement évidemment le prix du brut sur lequel on n'a aucun contrôle, hélas, et les marges de raffinage, sur lesquelles on a à peu près aucun contrôle aussi, étant entendu qu'elles sont le propre des multinationales qui

vont nous dire: Si vous en voulez pas, on va aller ailleurs.

Vos solutions — et c'est là que je vois le paradoxe — vos solutions, c'est de dire: On va régler le problème en demandant au gouvernement de baisser ses taxes. Alors là j'ai un problème sérieux. J'ai un problème sérieux, vous l'avez relevé vous-même. Et là je vous le répète: Dans la dernière année, 1999-2000, l'augmentation du coût du pétrole est pour 0,13 \$ liée aux raffineurs et au brut. 0,13 \$. Ça, ça représente à peu près 88 % de l'augmentation du coût du pétrole. Les taxes fédérales et provinciales, TPS et TVQ, ça représente grosso modo 0,014 \$, c'est-à-dire à peu près 12, mettons autour de 12 %. Alors là vous dites: Réglons le problème en demandant au gouvernement de baisser de 0,05 \$ sa taxe fixe. Et là vous dites un peu plus tard: Dans un an, on verra si effectivement les pétrolières ont récupéré ou non. Mais vous avez pas à attendre un an, ils l'ont récupéré aujourd'hui, le 0,05 \$. Aujourd'hui, à Montréal, le coût du pétrole a augmenté de 0,06 \$. Ça, c'est 0,01 \$ de plus que ce que vous demandez.

**Une voix: ...**

**M. Kieffer:** Non, non, laissez-moi finir. Vous aurez tout le temps d'intervenir. Il a augmenté à Montréal aujourd'hui de 0,06 \$. Il n'y a pas eu d'augmentation de la TVQ, il n'y a pas eu d'augmentation de la TPS, il n'y a pas eu d'augmentation des taxes fixes, il n'y a rien eu de tout ça, les pétrolières ont décidé qu'elles augmentaient le coût du pétrole à la pompe de 0,06 \$. Demandez-moi pas si les pétrolières vont le récupérer, c'est clair qu'elles vont le récupérer. 0,05 \$ — et vous l'avez dit, madame — 0,05 \$ de réduction sur la taxe, ça représente 500 millions de dollars en moins dans les coffres du gouvernement.

Nous, on a été élus en 1994, et, en étant élus, on a ramassé un déficit de 6 milliards. On s'est fixé... On s'est fixé comme objectif... On s'est fixé comme objectif de ramener à zéro le déficit, et, là-dessus, aussi bien votre organisation que l'ensemble de la classe économique nous ont applaudis...

**Une voix: ...**

**M. Kieffer:** Nous ont applaudis. C'est correct, je vais aller jusqu'à 18 heures. Nous ont applaudis. Il fallait nettoyer les finances publiques, c'était essentiel au développement économique du Québec. À partir de 1998, nous avons atteint l'équilibre budgétaire, nous avons commencé à faire des surplus. Et là j'arrive, M. le Président... Puis je vous demanderais, M. le Président — j'ai respecté les droits de parole de tout le monde — je demanderais qu'on respecte le mien. Merci.

**Le Président (M. Sirros):** ...M. le député, allez-y.

**M. Kieffer:** À partir de 1998, nous avons commencé à accumuler des surplus et nous avons eu, comme gouvernement, à déterminer qu'est-ce que nous allions faire de ces surplus-là. On aurait pu décider effectivement, comme moyen d'alléger le fardeau fiscal,

de réduire les taxes sur l'essence. C'est un outil, c'est un mécanisme qu'on aurait pu utiliser. Pourquoi on l'a pas utilisé? On l'a pas utilisé parce que vous-même avez des doutes sérieux — et la réalité tend à le prouver — que ce sont les consommateurs qui vont pouvoir le récupérer. Et là les exemples aujourd'hui foisonnent, hein, dans les régions périphériques. Ils ont une ristourne de 4,65, je l'ai démontré tantôt à partir des tableaux qui nous ont été présentés par les spécialistes des finances. On les récupère pas. On ne les récupère pas, c'est pas vrai, les écarts dans les taxes périphériques sont toujours défavorables, même s'ils profitent d'une réduction de 0,465 \$ le litre. Les «majors», les grandes bannières empochent toutes les réductions que le gouvernement consent.

Donc, la voie qu'on a choisie, plutôt que de réduire la taxe sur le pétrole — qui aurait été une façon d'alléger le fardeau fiscal, j'en conviens — on a décidé d'aller vers les réductions d'impôts à la source. Ça, les pétrolières, ils peuvent pas l'empocher. Ça, ça s'en va directement dans la poche du consommateur, qu'il soit propriétaire ou non d'une PME. Le propriétaire d'une PME en profite autant que le simple travailleur. Nous avons consenti, hein, parce que nous avions eu une gestion serrée des finances publiques, des réductions qui dépassent très largement 500 millions. Très, très largement 500 millions. Notre problème majeur comme gouvernement... Et je n'ai vu personne aujourd'hui m'apporter des solutions qui permettraient de garantir au consommateur qu'il pourrait récupérer. Moi, j'y crois pas. À moins — à moins — de nationaliser. Je veux dire, je pense qu'en dehors de cette formule-là, qui consisterait au fait qu'on puisse négocier directement avec les pays de l'OPEP, je ne vois pas de mécanisme qui nous permettrait de forcer les pétrolières à tenir compte des réductions de taxes. Ils vont les mettre dans leurs poches.

Les gens des pétrolières indépendantes nous disaient: L'objectif des pétrolières — puis ils ont raison — c'est d'accumuler le plus rapidement des profits et de vendre au plus haut niveau possible le brut ou le raffiné qu'ils contrôlent, parce qu'ils sont intégrés verticalement. Alors, compte tenu de tout ça, vous pensez pas que c'est beaucoup plus sécuritaire, pour s'assurer que les consommateurs et les consommatrices vont véritablement profiter d'une réduction du fardeau fiscal, de passer par une réduction de l'impôt sur le revenu plutôt que de prendre le risque — qui est sérieux, j'ai plein d'éléments qui le prouvent — de réduire la taxe sur l'essence?

● (18 heures) ●

Voilà. C'était très long, mais mon problème, c'est que, d'un côté, vous identifiez assez bien le malaise, mais je n'ai pas vu de solution à date. Alors, moi, je préfère celle qu'on a utilisée. Au moins, elle, elle est garantie. Merci.

**M. Fahey (Richard):** M. le Président...

**Le Président (M. Sirros):** Alors, «tout le temps voulu pour répondre» veut dire cinq minutes... trois, quatre minutes, parce qu'il y a pas mal de temps qui a été pris et je veux juste remettre ça... Alors, allez-y, M. Fahey.

**M. Fahey (Richard):** M. le Président, M. le député, trois commentaires par rapport à l'augmentation des prix à la pompe à Montréal. Il est intéressant de voir — et j'ai un peu un avantage par rapport à vous parce qu'on a les dernières données de MJ Ervin — que le prix du brut, entre le mois d'août puis le mois de septembre, il a diminué, il a pas augmenté, un. Deux, la marge de raffinage est passée de 7,3 à 0,11 \$ le litre. O.K.? Donc, pendant qu'on avait une diminution de 0,02 \$, 0,025 \$ au niveau du brut, l'autre augmente de 4... 0,038 \$, environ 0,04 \$. Donc, c'est vrai qu'il y a un risque que les pétrolières se le mettent dans les poches.

Deuxième élément, il y a pas beaucoup de gens qui savent que l'OPEP contrôle pas le secteur du brut. Les gens qui contrôlent la production pétrolière, c'est ces grandes «majors» là qui sont toutes intégrées verticalement, les Shell, les Exxon de ce monde, et ainsi de suite. O.K.? Donc, ça, 60 % de la production mondiale est le fait de grandes pétrolières.

Maintenant, qu'est-ce qu'on fait pour éviter que ça aboutisse dans les poches et augmenter les profits records déjà des pétrolières? Vous avez évoqué les réductions de taxes aux consommateurs, aux contribuables, les réductions des impôts du dernier budget, 3,5 milliards, sept fois plus que ce qu'on propose au niveau de la réduction de la taxe sur le carburant. Bravo! On l'a souligné lors du budget et on le redit: Très bien, M. le gouvernement, Mme le gouvernement, d'avoir baissé les impôts des contribuables. L'enjeu qu'on a aujourd'hui, c'est: Est-ce qu'on accepte, en tant que députés, en tant qu'Assemblée, de baisser les bras devant les pétrolières? Première question.

Deuxième élément, je vous dirais... Je vous dirais personnellement ce que notre sondage nous a dit, c'est que les PME encaissent. Elles n'encaisseront pas bien longtemps. Elles vont faire deux choses: ou bien elles vont le passer à quelqu'un, auquel cas notre contribuable, à qui on a enlevé des impôts à payer, va se faire refrapper par une inflation, par des prix qui vont augmenter — donc, on vient en quelque sorte «offseter» ou annuler l'impact de la bonne mesure gouvernementale — et, deuxième élément, si la marge des profits des PME diminue, si les PME sont moins compétitives et si les PME se retrouvent dans une situation où on porte atteinte à leur survie, ces PME là vont fermer. Et on se rappellera que 75 % des entreprises au Québec ont moins de cinq employés et que 95 % des entreprises au Québec en ont moins de 50. Donc, on affecte le poumon économique, je l'ai rappelé, des PME. Et c'est ça, l'enjeu. C'est bien beau de diminuer les taxes pour les contribuables, mais si ces contribuables-là n'ont plus de jobs demain matin, on sera pas plus avancé.

**M. Kieffer:** Est-ce que... Je vous pose la même question que j'ai posée tantôt aux camionneurs: Les taxes que vous payez sur le pétrole, que les PME paient sur le pétrole, entre autres les PME manufacturières — ça, je suis convaincu, mais je veux que vous me donniez à peu près — elles peuvent les réduire, elles peuvent les déduire. Ce sont des intrants qu'elles peuvent déduire.

**M. Fahey (Richard):** Seules la TPS et la TVQ.

**M. Kieffer:** Seules la TPS et la TVQ?

**M. Fahey (Richard):** Pas la taxe sur le carburant.

**M. Kieffer:** O.K. C'est pour ça que vous demandez 0,05 \$ de réduction à la taxe fixe.

**M. Fahey (Richard):** Voilà!

**M. Kieffer:** Mon Dieu, c'est brillant! Ha, ha, ha!

**M. Fahey (Richard):** Merci pour le compliment.

**Le Président (M. Sirros):** ...à moins que le député de Gaspé ait une question. Oui?

**M. Lelièvre:** M. le Président, j'avais une question, mais compte tenu que... peut-être que M. Fahey pourra répondre rapidement. Moi, je suis toujours... Je suis très surpris de la suggestion de faire des pressions sur les grandes entreprises au niveau du brut. Ça, je pense que... Est-ce que vous avez des recettes, des moyens? Je pense que... Ou, madame, vous pouvez répondre. Ça été une suggestion, mais vous n'y croyez pas trop parce que, même dans votre mémoire, vous n'insistez pas trop là-dessus. Par contre, sur le marché du raffinage puis de la distribution, il y a peut-être des interventions à faire parce qu'ils opèrent dans les États, hein, que l'on connaît et que l'on contrôle, mais il y a pas trop de suggestions non plus à ce sujet-là. Alors, est-ce que vous en auriez quelques-unes à nous suggérer comme Assemblée?

**Mme Ratté (Sylvie):** Bien, en fait, comme on le dit, le problème est au niveau de la concurrence principalement dans le secteur du raffinage. La seule façon qu'on va pouvoir s'assurer que les marges augmentent pas de façon éhontée comme elles l'ont fait dans les derniers mois et que, si on décide de baisser les taxes, par ailleurs, c'est vraiment transmis aux consommateurs, c'est dans un contexte où le niveau du raffinage fonctionne de façon concurrentielle. Et c'est pas le cas actuellement, je pense qu'on l'a démontré. On n'est pas des spécialistes de ce secteur-là. À notre avis, ce serait très important que le gouvernement demande aux principaux acteurs de ce marché-là: Comment fait-on pour augmenter la concurrence au niveau du raffinage? Est-ce que c'est par le biais d'une augmentation des importations, par exemple? On sait que des distributeurs indépendants agissent aussi à titre d'importateurs. Est-ce que ça, une augmentation des importations, pourrait avoir un effet d'augmentation de la concurrence, donc de réduction des marges dans le raffinage? Peut-être que oui, peut-être que non. Il faudrait véritablement creuser cette question-là, et pas baisser les bras, pour s'assurer de faire en sorte qu'on a de la concurrence, et tout le monde va être gagnant.

Donc, je pense que la clé, elle est là. Elle est pas dans la réglementation. Quand un marché fonctionne convenablement, on est certain que le consommateur a le meilleur prix.

**Le Président (M. Sirros):** Merci beaucoup. Et comme le Président a souvent le dernier mot, j'ai deux commentaires.

**Une voix:** ...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Sirros):** Une question puis un commentaire.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Sirros):** Je me demandais, en écoutant toute la question, toute la discussion sur les grandes pétrolières qui encaisseraient une réduction des taxes, jusqu'à quel point est-ce que le fait qu'on affiche le prix de l'essence en incluant toutes les taxes sert de paravent aux pétrolières? Et si on obligeait, si on sortait toutes les taxes du prix et qu'il y avait une taxe particulière par la suite à la caisse par rapport... en tout cas par rapport aux intrants qu'on veut au gouvernement, est-ce que ça pourrait pas jouer afin de diminuer cette possibilité? Ça, c'est une question — pas besoin de réponse tout de suite — c'est une question à laquelle on peut tous réfléchir ensemble.

Et un deuxième... Mon commentaire était, quand j'écoutais le député de Groulx nous parler de déficit zéro, ça m'a fait penser au médecin qui est sorti de la salle d'opération et a dit: L'opération a été un succès, le patient est mort. Merci beaucoup.

*(Fin de la séance à 18 h 8)*