



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 4 octobre 2001 — Vol. 37 N° 39

Consultation générale sur le prix de l'essence
et ses effets sur l'économie du Québec (2)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

Téléphone: (418) 643-2754

Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:

www.assnat.qc.ca

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'économie et du travail

Le jeudi 4 octobre 2001

Table des matières

Auditions	1
Site Internet <i>L'essence c'est essentiel</i>	1
M. Francis Gagnon	9
Mme Jocelyne Girard-Bujold et M. Raymond Bégin	16
Confédération des syndicats nationaux (CSN)	26
Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGQTQ)	35
Option consommateurs	42
MRC de Témiscamingue	47
Coalition pour la défense des consommateurs de carburant	54

Autres intervenants

M. Christos Sirros, vice-président
M. Matthias Rioux, président
M. Robert Kieffer, président suppléant
M. Guy Lelièvre, président suppléant

M. Rémy Désilets
M. Claude Bécharde
M. André Tranchemontagne
M. Normand Poulin
M. Michel Côté

- * M. Frédéric Quintal, site Internet *L'essence c'est essentiel*
- * M. René Coignaud, groupe de M. Francis Gagnon
- * Mme Jacinthe Lampron, idem
- * M. Benoît Lemire, idem
- * M. Roger Valois, CSN
- * M. Pierre Delangis, ACRGTQ
- * Mme Gisèle Bourque, idem
- * Mme Louise Rozon, Option consommateurs
- * M. Yannick Vennes, idem
- * M. Philippe Barette, MRC de Témiscamingue
- * M. Daniel Giguère, Coalition pour la défense des consommateurs de carburant

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 4 octobre 2001

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

(Neuf heures trente-six minutes)

Le Président (M. Sirros): ...demander aux membres de bien vouloir place, on va déclarer la séance ouverte, 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 remplacements.

Auditions

Le Président (M. Sirros): Alors, aujourd'hui, on va siéger de 9 h 30 jusqu'à 17 h 15, à peu près, en commençant ce matin avec le groupe qui s'appelle *L'essence c'est essentiel* — c'est plutôt un site Internet — représenté par M. Frédéric Quintal qui est ici aujourd'hui pour nous parler de ses vues sur la question. Alors, je pense que vous êtes au courant, sinon du déroulement... Vous avez un 15 minutes de présentation — dans la mesure du possible, ce serait bien de résumer l'essentiel de votre message — et ce 15 minutes de présentation sera suivi par deux périodes de 15 minutes d'échange avec les parlementaires de chaque côté de la Chambre. Alors, pour permettre le plus d'échanges possible, il faut essayer de s'en tenir au 15 minutes. Alors, je vous donne tout de suite la parole, sans trop retarder nos travaux. M. Quintal.

Site Internet *L'essence c'est essentiel*

M. Quintal (Frédéric): Merci. D'abord, je voudrais dire merci à nos dirigeants politiques et aux initiateurs de cette commission de faire en sorte que des citoyens comme moi ont la chance de présenter un mémoire ici et peut-être d'apporter des propositions pour nous aider, nous, les consommateurs, à mieux faire face à ce que l'industrie pétrolière nous amène dans les prochains mois et les prochaines années.

Je suis porte-parole de *L'essence c'est essentiel*. C'est un site Internet qui existe depuis bientôt deux ans. Dans les dernières semaines, il était un petit peu hors fonction parce que, bon, l'entreprise qui héberge le site dans les services Internet a d'autres priorités. Ce n'est pas le Bombardier de l'Internet, mais, bon, ils ont perdu des employés, et tout ça, et donc il y a pas personne pour l'entretenir. Mais le site demeure toujours pour ce qui est du contenu, de l'information qu'on peut donner aux gens.

Comme porte-parole, bien, il y a un an, je ne connaissais absolument rien, j'étais un consommateur, comme tout le monde, qui se demandait pourquoi l'essence monte. J'avais réalisé un rêve, en février 2000, de m'acheter un quatre-par-quatre alors que l'essence

venait de monter à 0,74 \$, et le 6 septembre 2000, quand c'est monté à 86,7, j'ai couru faire un plein et je me suis dit: Ce sera mon dernier plein. J'ai vendu mon véhicule. J'ai fait une perte, mais je suis un petit peu tête de cochon comme ça et symbolique, j'étais tanné de donner mon argent aux pétrolières. Le poste de porte-parole du site était ouvert à ce moment-là, le fondateur n'avait plus le temps de s'en occuper. J'ai fait application, j'ai eu le poste et j'ai voulu faire comme tous les consommateurs, les internautes qui sont là et de dire... essayer de comprendre la problématique pourquoi l'essence monte, pourquoi il y a autant de fluctuations, et tout ça. Donc, j'ai procédé par entrevues à différents intervenants dans le milieu et également j'ai commencé à me bâtir une banque d'abonnements incroyable à tout ce qui est journaux et revues d'actualité. Je suis assez féru du *Business Week* depuis quelques mois parce que c'est une bonne source d'information. Et ce que je vais présenter ce matin, bien c'est un peu ce que différents internautes... Ça ne reflète pas uniquement ma pensée d'un chevalier solitaire, mais également ce que des internautes nous écrivent sur notre babillard, notre forum sur le site Internet.

● (9 h 40) ●

Alors, pourquoi parler d'essence ce matin? Bien, comme... Il y a beaucoup de produits de consommation qui peuvent vivre dans un environnement soumis aux lois du marché sans aucune contrainte, que ce... La concurrence, l'offre et la demande, les cycles économiques dicteront la durée de vie et les décisions à prendre pour permettre à ces produits de suivre son chemin. D'autres produits, de par leurs particularités, soit l'aspect l'aspect essentiel, la certification de la qualité, la disponibilité, le niveau des investissements, la recherche, la protection des emplois, se doivent de se retrouver dans un environnement réglementé. Prenons l'exemple du lait où il y a deux réglementations pour les quotas pour chaque ferme, également pour la fixation des prix. Et, quand je pense toujours au lait, bien je pense à l'essence, il y a pas vraiment... À part le prix minimum, il y a pas vraiment grand-chose d'autre à ce niveau-là.

Oui, mais pourquoi le niveau politique? Bien, c'est parce que je me dis qu'un État se donne habituellement des outils pour avoir un certain contrôle sur la santé de son économie. Je donne l'exemple au niveau, peut-être, juridiction fédérale, le taux directeur de la Banque centrale, le taux d'imposition, la taxe à la consommation, des règles pour certains secteurs de commercialisation. Et la question que je pose, c'est: Est-ce que la commercialisation de l'essence peut être livrée totalement aux lois du marché tout en satisfaisant à la fois les attentes financières de l'industrie et celles des consommateurs?

Ma réponse est non pour deux raisons. C'est que les déplacements des personnes et des marchandises sont aujourd'hui des otages de l'énergie pétrolière. Deuxièmement, avec ces nombreuses fusions au cours

des dernières années, au niveau mondial principalement... J'ai fait une liste un petit peu plus loin, on pense à Chevron-BP-Amoco, Chevron-Texaco, Exxon-Mobil, Total-Fina-Elf. D'ailleurs, la création de Total-Fina-Elf par les entités françaises a été uniquement pour être une riposte suite à la création des autres gros géants à travers le monde. Suite au contrôle de l'offre qui commence à s'exercer de façon non négligeable, bien on se retrouve aujourd'hui avec une bombe à retardement inflationniste sur laquelle on n'a pas le contrôle. C'est totalement laissé entre les mains de l'entreprise privée à ce niveau-là.

Je fais un petit peu un historique de l'industrie pétrolière. Bien, à un moment donné, je l'ai écrit ici, dans le développement de notre société moderne et sans qu'il y ait eu aucune entente tacite, les personnes et les industries ont convenu de soumettre totalement leurs déplacements à l'industrie pétrolière. Que ce soit par voie terrestre, maritime ou aérienne, tout fut basé sur le pétrole: quelqu'un a inventé un avion avec un moteur à essence; quelqu'un a inventé une automobile avec un moteur à essence; et, également, les navires sont passés du vent à la vapeur et finalement à l'énergie pétrolière. L'industrie pétrolière s'est développée sans souci réel de l'apparition éventuelle d'une énergie alternative. Je suis sûr que le premier jour de leur année fiscale respective chaque compagnie pétrolière est certaine de rencontrer au moins 90 % de son chiffre d'affaires sans avoir à serrer la main de chacun de ses clients comme promesse d'affaires. C'est un acquis, le 1er janvier de chaque année, ils sont pas mal sûrs de vendre au moins 90 % de ce qu'ils ont fait l'année d'avant.

Suite à ça, bien je veux arriver à un point au niveau du contrôle de l'offre suite à toutes ces fusions-là. Eh bien, j'en viens aux pratiques commerciales, que je considère pas nécessairement de bons citoyens corporatifs à 100 % dans l'industrie pétrolière. Il y a une étude qui a été présentée à l'automne 2000 pour prouver concrètement qu'il y a eu du contrôle des inventaires dans le Midwest américain, et on s'est retrouvé au mois d'octobre 2000 avec des prix de 2,33 \$US le gallon dans le Midwest américain, ce qui fait l'équivalent en dollars canadiens, au litre... Ici, à la région de Montréal, si on aurait vécu la même situation, le litre d'essence ordinaire se serait retrouvé à 1,15 \$. C'est assez... un petit peu catastrophique de voir ça.

Un autre point que je veux apporter, c'est également... Bon, ici, au provincial, vous faites cette commission-là, ce que je trouve bon comme exercice. Je me tourne vers vous parce que, au fédéral, tout ce qu'il y a eu comme intervention... Bien, d'abord, j'ai essayé d'amener la cause dans le débat de la campagne électorale l'année dernière au niveau fédéral, tout ce que M. Chrétien a fait, le premier jour de la campagne, c'est de donner une subvention sur le chauffage à tous les citoyens canadiens. J'ai reçu un chèque de 250 \$, j'en avais pas de besoin. Et, deuxièmement, le reste de la campagne, ça a jamais fait partie des dossiers d'actualité, des promesses ou des interventions.

J'ai essayé de comprendre un peu pourquoi le gouvernement fédéral n'est pas plus intervenu que ça. Je veux pas... Je vais essayer de respecter le protocole politique, mais, bon, ce qui me passe par la tête, je vais vous le dire, c'est: L'industrie pétrolière, en 2000 et

2001 au Canada, a investi 25 milliards en infrastructures, que ce soit en exploration, en exploitation ou en infrastructures de développement. C'est du beau capital politique. Moi, je me dis: Bon, bien ça se peut-
u que, suite à ces investissements massifs de 25 milliards là, les gouvernements, les dirigeants au niveau fédéral soient inclinés, amenés à dire: Bon, bien, on va leur laisser le terrain de jeu libre dans la commercialisation de leur produit, alors que c'est un produit tellement essentiel pour le bon fonctionnement de notre économie?

Je prends d'autres exemples. On a juste à penser à janvier 1998 lorsque a eu lieu la tempête de verglas. La région de Montréal et la Rive-Sud ont été de une à deux semaines sans électricité. On a vu de quoi on a l'air quand on n'a pas de courant électrique, on fonctionne pas. Pour l'essence, je pense, c'est la même chose. Et, pour les télécommunications, je pense que ça serait la même chose. Bien, l'électricité est régie par une entreprise d'État. Les communications sont régies par le CRTC. Moi, en tant que citoyen québécois et canadien, je dors en paix quand je pense aux télécommunications pour une simple raison. On a vécu l'exemple quand Quebecor a fait l'acquisition de Vidéotron, bien, s'est retrouvé avec une deuxième station de télé francophone à Montréal. Le CRTC lui a dit de se départir d'une de ces deux télé, ça vient de se faire. Pourtant, Quebecor a un gros pouvoir financier. Alors, j'ai l'esprit en paix sur l'objectivité d'un organisme comme le CRTC.

Au niveau de l'industrie pétrolière, je me demande qu'est-ce qu'il y a. En tant que porte-parole de *L'essence c'est essentiel*, j'ai voulu exercer les différentes entités disponibles pour défendre l'intérêt des consommateurs, j'ai fait deux différentes plaintes au Bureau de la concurrence au mois de janvier de 2001. Il y a rien à faire avec le Bureau de la concurrence, il y a pas de collusion. Le gouvernement a demandé une étude au Conference Board, il y a pas de collusion. D'ailleurs, M. Tobin a répondu, le 26 avril, à la Chambre des communes, à Ottawa: Dans presque tous les cas, on a conclu qu'il n'y avait pas de collusion dans l'établissement des prix de l'essence. Bon, il y a rien à faire. Alors, qu'est-ce qu'on peut faire?

Lorsqu'on aura compris... Et l'important, c'est de vendre l'idée que ce produit-là est trop essentiel au bon fonctionnement de notre économie. Dans le *Business Week* du 16 juillet, il a été établi que, avec les hausses du prix de l'essence en 2000, sur le marché américain, l'industrie pétrolière est allée ramasser 115 milliards dans le produit intérieur brut. Ça dérange un taux d'inflation, ça. C'est énorme. Alors, jusqu'où on va continuer à laisser aller cette entreprise-là? J'étais dans l'alimentation pendant plusieurs années et, que Heinz double ses bouteilles de ketchup demain matin, je m'en fous. Si je veux acheter du Heinz parce qu'il est bon, il est meilleur, je vais être prêt à payer. Sinon, j'ai une alternative, de prendre la compétition ou de pas en prendre. Je peux pas mettre du jus de pomme dans mon auto. C'est à ce niveau-là.

Pour présenter un exemple concret que j'aime toujours présenter pour montrer à quel point c'est essentiel au bon fonctionnement d'une économie... J'aime toujours faire un parallèle avec la Deuxième Guerre mondiale qui, selon moi, s'est perdue par les

Allemands sur l'enjeu du contrôle du pétrole. Avec la guerre de l'Atlantique, c'était le jeu d'empêcher l'Angleterre d'être approvisionnée par les bateaux, les pétroliers américains. La seule façon d'anéantir ou de conquérir l'Angleterre, c'était de couper les approvisionnements en pétrole. À un moment donné, les Anglais seraient plus capables de faire fonctionner leurs avions et leurs tanks. Et, de l'autre côté, les Allemands ont tenté d'aller chercher les réserves pétrolières du Caucase en Russie. C'est ce qui leur a fait perdre la Deuxième Guerre mondiale. C'est pour montrer à quel point un produit comme le pétrole est aussi névralgique pour le bon fonctionnement d'une... Si vous voulez mettre à terre votre ennemi, touchez à ses réserves pétrolières, il peut pas faire fonctionner ses chars puis ses avions, tout simplement.

Un petit peu plus loin, un résumé, peut-être, au niveau des prix de l'essence. À l'automne 2000, à Montréal, on a vécu 0,80 \$ le litre pendant plus de 100 jours et au printemps 2001, à peu près à la même période. Ce qui nous a aidé à retrouver des prix à 0,70 \$ dans la région de Montréal et un petit peu à 60... dans la soixantaine, ça a été le ralentissement économique, et de un, qui a été vraiment imprévu. Quand on a vu 0,889 le 17 avril à Montréal, on s'est dit que la piastre s'en venait.

● (9 h 50) ●

Un autre exemple pour expliquer encore une fois le contrôle de l'offre suite à... Il y a eu l'étude de Tim Hamilton, mais, plus concrètement, ce qui est arrivé au mois d'avril, pourquoi l'essence est passée de 0,77 \$ à 0,88 \$, c'est tout simplement... Sans qu'il y ait de collusion, bien il y a eu un contrôle des inventaires. Dans le *Business Week*, de Peter Coy, il a été expliqué que, étant donné que les marges sur l'huile à chauffage étaient les plus élevées et que l'hiver s'est prolongé, bien tout le monde... Une raffinerie se doit de faire une période annuelle d'entretien qui va varier de cinq à 18 jours. Donc, pendant cette période-là, la raffinerie est fermée, ne produit pas, les inventaires baissent. Mais tout le monde a voulu profiter des marges élevées sur l'huile à chauffage, donc ont retardé cette période d'entretien là. Arrive fin mars, début avril, plus personne peut se permettre de retarder cette période d'entretien là, trop de raffineries se retrouvent en même temps à faire leur entretien. Alors, c'est ce qui a fait qu'il y a eu moins de production. La demande a été grugée davantage des inventaires, les inventaires ont descendu, et pouf! les prix ont monté subitement. Certaines raffineries qui étaient dues pour faire leur entretien... Entre autres, à Aruba dans les Caraïbes, elle a passé au feu. Donc, encore une période x de jours où elle n'était pas fonctionnelle, la même chose dans la région de Chicago.

Quand je vois tous ces éléments-là, je me dis une chose: Mais, merde, il y a pas quelqu'un qui pourrait surveiller ça davantage et donner l'autorité d'avoir le droit de vérifier ça? Mon statut de porteparole m'a amené à faire beaucoup d'interventions dans les médias, jusqu'à 56 encore... cinquante-sixième ce matin. Et j'ai attiré l'attention de l'Institut canadien des produits pétroliers, qui m'ont nommé sur un comité consultatif. Et, à ce moment-là, j'ai eu la chance de rencontrer M. Perez, le président, et M. Montreuil, le vice-président Québec, et M. Perez avait convenu... Je

lui ai lancé l'idée que ça prendrait un «watch-dog», une agence de surveillance, et était prêt à seconder ce projet-là. Alors, je vous lance l'idée sur la table, si vous voulez créer une entité, un vérificateur général, ou une agence, ou un comité qui devra...

Est-ce qu'on sait quels sont les inventaires, actuellement, des trois raffineries du Québec? Je le sais pas. Je suis pas ici en tant qu'expert, je pose la question. Si quelqu'un à la Régie de l'énergie le sait, tant mieux, mais on prend l'exemple à nouveau des inventaires... Le contrôle des inventaires du mois d'avril, pourquoi la marge de raffinage, à ce moment-là, est passée de huit à 0,145 \$ à Montréal, alors que les inventaires bas étaient dans la région de New York? Tout simplement, M. Montreuil, lors d'un débat télévisé auquel j'avais participé en avril, avait lancé que le marché continental, s'ils suivent pas le prix port de New York, il y a des gros pétroliers de New York qui vont venir siphonner nos citernes à Montréal. Bien, j'ai dit: On pourrait-u faire une loi — ce que je demande ici, au niveau provincial — une loi qui force d'abord les raffineurs d'ici à bien desservir leur réseau de détaillants, et leur surplus, ils le vendront le prix qu'ils veulent à l'extérieur?

La notion de marché continental, c'est bien beau, c'est bien le fun, mais, à un moment donné, il faut s'en détacher. Je sais pas quel prix se vend... Le prix que se vend le litre de lait au Québec, je sais pas s'il est basé sur le même prix qu'il se vend en France ou ailleurs dans le monde, c'est en fonction de nos besoins ici. Est-ce qu'on peut commencer à penser à fixer le prix de ce produit-là en fonction de nos besoins ici?

Un autre exemple, d'avoir le contrôle sur une matière importante pour notre économie, l'électricité. Avec la crise énergétique qu'il y a eu dans l'Ouest américain, je suis fier de savoir qu'Hydro-Québec est une entreprise d'État et qu'il y a possiblement, peut-être un gel des tarifs jusqu'en 2006. J'ai pas à me soucier si ma facture, cet hiver, va être...

Le Président (M. Sirros): Je vais vous demander de conclure, parce que c'est à peu près le temps pour passer la parole aux échanges.

M. Quintal (Frédéric): O.K. Rapidement. Également, une chose concrète que je veux demander, pour avoir un contrôle sur la demande, à nos entités politiques, c'est qu'il existe, pour faire face à ce... diminuer notre situation de soumission et d'otages à l'industrie pétrolière... Il y a des véhicules hybrides qui existent actuellement à 40 % de moins de consommation d'essence. Il y a deux modèles qui sont disponibles, chez Honda et Toyota. Aux États-Unis, lorsque le président Bush a fait sa présentation sur le programme énergétique, au mois de mai, il a donné une exemption de taxes sur les voitures hybrides. Est-ce qu'il serait possible, au provincial, de déjà passer à cette étape-là? J'en parle dans mon rapport des différents incitatifs à apporter.

Également, peut-être d'aller plus loin que l'exemption de taxes. Mais, bon, une auto, ça nécessite un entretien, ça nécessite des pièces, ça nécessite une immatriculation, ce qui pourrait faire des incitatifs extraordinaires pour faire en sorte... Ce véhicule-là, c'est

un deux places, il coûte 26 000 \$. Le consommateur a le choix, à 26 000 \$, d'un CRB «full equipped». Alors...

Le Président (M. Sirros): M. Quintal, je suggère qu'on puisse entamer les échanges. Peut-être que ça ferait partie des questions puis des échanges. Puis on va commencer avec le député de Groulx qui pourrait peut-être ouvrir cette période d'échange.

M. Kieffer: Alors, M. Quintal, bonne journée. Je trouve intéressante votre réflexion parce qu'elle n'apporte pas nécessairement de solution, mais, à tout le moins, elle soulève un certain nombre de problématiques. Elle n'est pas... C'est pas tout blanc ou tout noir, elle n'est pas manichéiste. Le gouvernement fait sa job. Vous êtes un des seuls qui avez pas réclamé — avec la FTQ, là — de réduction massive de taxes, comme si nous étions les responsables de cette hausse fulgurante des prix. Je l'apprécie. Vous savez lire les chiffres. Ce qui est intéressant, vous savez d'autant plus lire les chiffres que, bon, hier, la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, qui, par ailleurs, demandait une réduction de taxes, nous a aussi laissé un tableau de la hausse à la rampe du brut et du raffiné pour le mois de septembre. Et je suis certain que cette tendance-là s'est accentuée hier, hein? On l'a vu à Montréal.

C'est assez intéressant de voir que, en août, le brut était à 0,26 \$ le litre et qu'en septembre il est à 0,247. Et, il va diminuer encore, c'est bien clair. Alors, bon, une réduction du brut à la rampe. Par ailleurs, en août, la marge de raffinage était de 7,3 et, comme par hasard, en septembre elle est de 11,1. Alors, non seulement les grandes pétrolières qui sont toutes intégrées verticalement — nous l'avons très bien démontré hier — se rattrapent... Mais non seulement ils se rattrapent, ils en mettent encore plus dans leurs poches. C'est ce que nous démontre ce tableau-là. Et je suis certain que, si on faisait un survol d'à peu près les 20 dernières années, hein, on aurait à peu près une situation équivalente. C'est ce qui fait leur force, quand ils perdent d'une côté, ils se rattrapent de l'autre.

Dans votre mémoire, effectivement, vous posez la question puis vous dites: Comment on peut en arriver à assurer un certain contrôle sur ces marges bénéficiaires là qui ferait en sorte que le consommateur en profiterait quelque part? Votre mémoire dit ça puis, en même temps, votre mémoire dit: Il va falloir que nous éduquions les chauffeurs, les conducteurs automobiles et, à un certain niveau, que nous pénalisions ce que vous considérez être du gaspillage. Vous abordez la question à la fin, là, en présentant une automobile qui est beaucoup moins grande consommatrice, etc. Donc, d'une part, votre prétention est à l'effet qu'il faut déterminer des mesures de contrôle et d'encadrement. Et j'aimerais que vous précisiez votre pensée là-dessus puis je vais vous dire pourquoi. Comment se fait-il que le prix à la rampe à New York soit imposé à Montréal alors qu'il y a pas de pénurie à Montréal — vous l'avez très bien dit, même on a des surplus — puis qu'on puisse pas, nous, s'assurer au Québec ou au Canada, de façon plus large, que, parce qu'il n'y a pas de pénurie, on n'ait pas à subir les prix inflationnistes des Américains, tout en étant dans un marché continental, hein? L'ALENA, c'est pas là pour rien. Puis, par ailleurs, je fais le parallèle, si on

exporte notre bois d'oeuvre aux États-Unis, les Américains, ils aiment pas ça, puis, eux autres, ils nous taxent.

Alors, pourquoi, nous, on pourrait pas... Et, si on peut le faire, est-ce que vous avez réfléchi à des mécanismes? Est-ce que ça passerait par des régies provinciales comme la Régie de l'énergie? Est-ce qu'il faudrait que ça soit une politique nationale? Et, si oui, par quel mécanisme pourrait-on y arriver? Parce que la problématique essentielle est là, hein? Les profits de General Motors... Pas de General Motors, mais de Exxon l'an dernier, je pense que, si le Québec avait des surplus de cet ordre-là, on serait plus ici, on serait tous en vacances.

M. Quintal (Frédéric): C'est un chiffre assez faramineux, 200... 230 milliards, je crois, Exxon Mobil. Je suis pas un expert, je suis juste un observateur. Je lis des sources d'information, ma pensée est basée sur des entrevues et des informations que j'ai lues et que j'ai entendues un peu partout. Ça se passe... La marge de raffinage est un élément qui est pas public facilement. Les raffineurs peuvent jouer avec, ils peuvent faire dire ce qu'ils veulent aux chiffres. Tout ce qu'on voit, nous, en tant que consommateurs, c'est le prix final de l'essence ordinaire affiché à chaque coin de rue. Je sais pas s'il faudrait apporter une réglementation pour détailler ce panneau-là, montrer un peu l'intimité de leur comptabilité et faire en sorte qu'ils soient plus gênés d'afficher leur marge de raffinage. Ils ont pas toujours des explications, des fois.

Les coûts d'opération ont pas augmenté quand la marge est passée de 8 à 14,5 au mois d'avril, là. Le salaire des employés... Il y a rien qui a monté. C'est juste du profit additionnel. Et, selon des études, lorsque la marge de raffinage est à 4,5 sous, ils font des rendements exceptionnels. Alors, tout le reste, c'est du profit brut d'une façon incroyable.

La façon d'y arriver... Vous avez sûrement la chance d'avoir comme consultants des experts qui pourraient peut-être établir une ligne de conduite, une réglementation, mais, à chaque fois qu'il y aura une intervention de la part de l'industrie sur la marge de raffinage, il faudrait qu'il y ait un protocole, une procédure à suivre. Ils font ce qu'ils veulent avec actuellement. Alors, ce que je demande à la commission, c'est de réfléchir là-dessus: Est-ce qu'il sera possible de penser à mettre sur pied un protocole à chaque fois que l'industrie joue sur sa marge de raffinage? C'est ça qu'il serait intéressant à voir.

Deuxièmement, j'ai assisté, à date, à deux réunions du CPP, et la mentalité de l'industrie est... Bon, ils me disent qu'ils sont soucieux de leur image envers les consommateurs, mais ils sont pas orientés marketing. Des fois, j'ai l'impression que je travaille pour eux quand je leur apporte telle suggestion. Ça me fait peur alors que tous les jours je me lève pour essayer de défendre les consommateurs contre eux autres. Quand le prix monte, tout ce qu'ils pensent à faire, c'est de mettre des étampes sur les pompes à essence, comme Petro-Canada, pour montrer environ 44 % taxes, le marquer sur le reçu, environ la moitié en taxes, au lieu d'avoir un message: Savez-vous, cher automobiliste, si vous réduisez votre vitesse de 120 à 100 km/h sur la

longue route, vous allez économiser... vous allez faire 15 % de plus de performance avec la même quantité d'essence? Ils ont pas ce type de message là.

• (10 heures) •

Deuxièmement, notion d'efficacité, quand ils établissent une super station-service sur le centre d'une autoroute, ils refilent pas l'efficacité aux consommateurs, ils disent au consommateur: Aïe! À défaut de te faire... Que tu sois forcé à prendre la prochaine sortie, à faire deux coins de rue, puis à perdre 15 minutes, puis à briser ta vitesse pour te rendre, exemple, à Toronto, bien je te fais... ça va... je vais te charger trois sous de plus le litre. Si on prend la station Esso sur le centre de la 40, un petit peu avant Joliette, on va payer plus cher que si on sort de l'autoroute. Il faut payer pour cette efficacité-là, ils ne nous la refilent pas.

Alors, quand je vois cette mentalité-là, je me dis, ça sera peut-être pas facile de s'immiscer dans leurs affaires, alors que... Je me dis, ce produit-là, encore une fois, a tellement d'impact sur le niveau de l'inflation, c'est peut-être l'augmentation des produits pétroliers qui a fait qu'il y a eu un début de ralentissements économique au début de l'année. Alors, qu'est-ce qu'on fait? Qu'est-ce qu'on attend?

Quand je participe aux réunions de l'ICPP — il y en a une prochaine à la fin octobre — il est beaucoup discuté de ce qui s'en vient, l'essence reformulée, c'est-à-dire le taux de soufre. En 2005, au Canada, on devrait avoir un taux de soufre de 30 parties par million. Actuellement, il est de 1 000. Ça va nécessiter des investissements d'un milliard sur les raffineries actuelles pour s'ajuster aux nouvelles méthodes de raffinage, et le processus de raffinage va être plus long, va être plus coûteux. Est-ce qu'on va se retrouver avec l'essence à 1,10 \$, 1,20 \$ à ce moment-là?

Alors, en 2001, je trouve ça correct qu'on commence à penser à ça aujourd'hui. Malgré que l'essence fait peut-être pas autant partie de l'actualité, aujourd'hui ça aurait été le fun que l'essence... Bien, le fun, non, mais à 0,87 \$ le litre, ce matin, je pense qu'on aurait eu tous les médias ici pour dire: Bon, bien, au provincial, il se passe de quoi, il y a des décisions qui vont se prendre.

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

M. Désilets: Oui. Je vais être court parce qu'un autre de mes collègues veut intervenir. La question... D'abord, félicitations pour votre mémoire. C'est un excellent mémoire, il est bien présenté, c'est intéressant.

Je voudrais simplement vérifier avec vous... Vous nous mentionnez dans votre rapport que ça sera intéressant qu'il y ait une agence de vérification, une espèce, là, de genre de surveillance des super entreprises gérées à la verticale. Vous verriez qui sur cette agence? Vous parlez... Vous nous avez laissé sous-entendre tantôt que la Régie de l'énergie pourrait siéger là-dessus. Est-ce qu'elle est toute seule ou vous placez d'autres personnes autour d'elle?

M. Quintal (Frédéric): Peut-être un département additionnel qui pourrait être rajouté à la Régie de l'énergie.

M. Désilets: Un département de...

M. Quintal (Frédéric): Peut-être un département additionnel qui pourrait être rajouté dans la... ou une addition dans la description de tâche de la Régie, ou simplement une entité externe, soit un vérificateur, comme une personne, un comité ou une agence, un groupe de personnes. Il faudrait d'abord établir la description de tâche de cette personne-là ou de cette agence-là, où elles vont intervenir, le suivi des inventaires, le suivi de la marge de raffinage, peut-être suivre un peu plus, avoir une loupe sur cette industrie-là.

Je commencerais à démontrer, en tant que province, que collectivement... Je sais pas si ça se fait ailleurs dans le monde, bien on sera peut-être initiateurs à ce moment-là. Et, si d'autres provinces, collectivités suivent, bien, à ce moment-là, on commencera à mettre un peu plus de pression sur l'industrie pétrolière qui est un petit peu trop forte dans le monde.

Le Président (M. Sirros): Merci.

M. Désilets: O.K. Merci.

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

M. Lelièvre: Je vous ai écouté attentivement, j'ai lu votre mémoire également. Il y a un élément, moi, qui me frappe, c'est que, bon, oui, nous sommes des parlementaires, mais nous sommes tous des citoyens, des contribuables et des consommateurs d'essence. D'autre part, dans votre mémoire, vous avez rejoint... vous rejoignez environ 800 000... par le site Internet, 800 000 personnes qui ont fait des observations. Il y a un élément central que je retiens, c'est que peu important les moyens que les consommateurs peuvent mettre de l'avant de façon individuelle, ça donne rien.

Par contre, là, vous apportez des solutions ou des suggestions, les pétrolières s'en servent pour faire de la désinformation. Et ça, je pense que — puis j'aimerais ça vous entendre là-dessus — contrôler l'offre, c'est relativement difficile, les fluctuations de prix, etc., elles jouent avec, parce qu'il y a... C'est pas démontré, on n'a pas nécessairement la preuve, mais on peut suspecter la présence de cartels tant du côté occidental, comme celui de l'OPEP existe, donc... Mais comment en arriver à faire en sorte qu'au niveau de la désinformation... qu'on puisse informer davantage la population?

Vous avez souligné tout à l'heure la possibilité de mettre des choses sur un coupon d'essence, que... C'est Petro-Canada qui s'est servi, dans le fond, de ses structures pour désinformer la population puis d'amener la population à dire au gouvernement: On paie trop de taxes, alors qu'hier on nous a démontré que, sur une augmentation de 0,30 \$ le litre, qui est passé de 0,50 \$ à 0,80 \$, il y avait 0,04 \$ de taxes et 0,26 \$ qui s'en allaient aux pétrolières, soit dans le raffinage soit dans la commercialisation, puis qu'ils utilisaient, par leurs structures d'intégration, leurs bénéfices dans les... plus élevés dans certains secteurs pour faire de la concurrence à la pompe.

Alors, j'aimerais ça vous entendre là-dessus, parce que collectivement je pense que nous avons un

rôle à jouer. Deuxièmement, comment allons-nous nous y prendre?

M. Quintal (Frédéric): Je vous dirais, effectivement, il y a un petit peu de désinformation de la part de l'industrie, et c'est cela que je trouve plate. Vous allez avoir M. Montreuil, je crois, de l'ICPP dans deux semaines, quand ces gens-là font partie d'une tribune dans une station de radio puis il y a une question qui est passée sur... Oui, mais vous montez toujours le prix de l'essence avant les week-ends de trois jours. Bien, pendant qu'ils prennent du temps à répondre à ce type de question là ou d'allégation là, ils passent pas sur le vrai problème. Quand ils parlent des taxes, bien subitement les consommateurs: Aie! il y a bien de la taxe. Oui, mais ce qui fait que l'essence est passée de 0,55 \$ à 0,88 \$, c'est pas l'augmentation des taxes, c'est le prix du pétrole, c'est la marge de raffinage.

Et je sais, par contre, que si demain matin on fait un sondage dans la population... Quand je regarde les commentaires sur le site Internet, c'est incroyable: Il y a trop de taxes, il y a trop de taxes, il y a trop de taxes. Je sais que ça prendrait une campagne de relations publiques incroyable pour essayer de bien faire comprendre aux consommateurs là où est le vrai problème. Et, bon, c'est sûr qu'il y a un beau petit capital politique à dire: On va réduire la taxe, mais on change rien demain matin. Le député de Groulx l'a mentionné hier, les pétrolières peuvent le reprendre en dedans de 24 heures. Le Nouveau-Brunswick a décidé de diminuer ses taxes à un moment donné, ça a été mentionné dans le rapport sur le comité libéral fédéral sur les prix de l'essence de juin 1998, l'industrie pétrolière a repris la différence de 0,04 \$ une semaine après. Alors, il faut... Concernant leurs agissements commerciaux, il faut avoir, je dirais, un plus grand œil sur ce qu'ils font. Et ça sera toujours le jeu de l'explication et de la bonne information. Et, des solutions, j'en connais pas, j'apporte des réflexions, cette commission-là apporte une réflexion, et ça sera de réussir à expliquer les bonnes choses aux personnes de façon rapide et concrète. C'est un jeu... Expliquer les mauvaises choses, la désinformation prend 30 secondes, puis avoir une bonne explication cohérente va peut-être prendre 10 minutes. Alors, on réussit pas à rejoindre les mêmes gens à la même vitesse, puis ça, c'est un jeu de vitesse.

Le Président (M. Sirros): Merci. Alors, on va passer du côté du député de Kamouraska-Témiscouata.

M. Béchard: Oui. Merci, M. le Président. Bonjour, M. Quintal. Merci pour votre mémoire. Je veux... D'abord, c'est certain qu'il faut regarder l'ensemble de la problématique, on peut pas... La question qu'on est dessus aujourd'hui n'est pas uniquement une question reliée aux taxes, ou uniquement reliée au raffinage, ou quoi que ce soit, on regarde l'ensemble de la problématique.

Depuis hier matin, moi, ce qui me frappe, c'est qu'il y a quand même beaucoup de gens qui sont venus ici et qui ont demandé des réductions de taxes, et je sais pas si c'est parce que les gens d'en face ont pas compris le message que leur a transmis leur organisateur en chef et responsable de leur convention, M. Baril, le soir de la

partielle quand il a dit: On va écouter davantage. Il faut écouter davantage. C'est une question de convention dans bien des cas.

Et je veux vous mentionner aussi que je suis d'accord avec vous sur le fait que c'est pas uniquement... C'est pas les taxes qui sont la cause de la hausse, c'est clair, sauf qu'on peut pas, selon moi, parler de l'ensemble de cette problématique-là en disant: On regardera pas l'impact non plus des taxes. Et un élément sur lequel, je pense, tout le monde est d'accord, c'est que s'il y a une réduction de taxes il faut s'assurer que les consommateurs y voient une différence. Ça, je pense que c'est clair et je pense qu'on s'entend là-dessus des deux côtés.

Et, d'ailleurs, c'est un des points qui a été amené hier par la Fédération canadienne des entreprises indépendantes de dire: Avant de baisser les taxes, il faut s'assurer d'y voir une différence, un peu comme vous dites que... Finalement, ce que vous recommandez dans votre mémoire, c'est: Il faut avoir quelque chose, quelqu'un, quelque part pour surveiller comment l'industrie fonctionne et être capable... Quand vous parlez tantôt d'un «watch-dog», là, être capable de dire: Voici, c'est à tel endroit que présentement il y a de l'abus, et que, si les prix haussent... sont en hausse, c'est dû à tel facteur.

Et, quand on regarde la comparaison interprovinciale des taxes qui a été... nous a été présentée hier par le ministère des Finances, bien on se rend compte qu'entre Montréal et Toronto c'est 0,08 \$ de différence. Donc, il y a quelque chose, selon nous, à faire de ce côté-là, mais, effectivement, pour pas revivre l'expérience du Nouveau-Brunswick, s'il y a une diminution de taxes, il faut absolument l'accompagner de mesures ou de moyens pour que les consommateurs y voient une différence.

● (10 h 10) ●

Et ma première question, c'est un peu ça. Quand vous dites, là, que vous voulez soit une agence de surveillance ou... Est-ce que ça pourrait aussi être dans le mandat... Je comprends que vous vous êtes pas penché là-dessus, dans le mémoire, sur les taxes. Je comprends... Je sais pas si vous demandez, si vous êtes d'accord ou contre une réduction de taxes, là. Ça semble pas être le point majeur de votre mémoire, il y a d'autres éléments autour, et puis je suis d'accord que c'est pas juste une question de taxes, mais est-ce que vous pensez que l'organisme de surveillance ou l'outil de surveillance que vous demandez pourrait aussi servir à surveiller, s'il y a une réduction de taxes, pour s'assurer que ça aille dans les poches des contribuables?

M. Quintal (Frédéric): Le point que vous soulevez, M. Béchard, me convient à 100 %. Si jamais... Je sais que mon cheval de bataille n'a pas été les taxes, parce que c'est pas ça qui a été la cause de l'augmentation des prix de l'essence, mais, bien sûr, si jamais il y a à avoir une intervention au niveau de la diminution de la taxe routière provinciale, il faudra s'assurer... Et, si ça peut être ajouté dans la description de tâche du surveillant, du vérificateur ou de l'agence de surveillance éventuelle, bien il faudra que ça soit fait. Déjà, d'intégrer dans cette industrie-là, au niveau provincial, un vérificateur sur la marge de raffinage ou

un protocole, une procédure à suivre à chaque fois qu'ils voudront jouer sur la modification de la marge de raffinage va faire en sorte qu'on va s'assurer que la diminution de taxes va revenir aux consommateurs à 100 %. Il restera juste à voir, dans la perte de la recette fiscale engendrée, qu'est-ce qu'on fait. Étant donné qu'on a eu des surplus, on peut peut-être se le permettre aujourd'hui, là, par contre.

M. Bécharde: Vous mentionnez que, sur votre site Internet, il y a beaucoup de gens aussi qui vous écrivent pour demander des réductions de taxes. Hier, on entendait que 76 % des propriétaires de PME favorisait aussi une réduction de taxes. Moi, ce que je vois sur le raffinage, je vous dirais que le problème... Si on concentre les efforts uniquement à une étape, par exemple au raffinage, il y a d'autres... Il y a les deux autres bouts aussi, là, sur lesquels il peut se produire des choses et où on peut se servir pour faire varier les prix... Moi, au premier abord, là, je trouve votre idée de surveiller ça davantage... Je trouve pas ça mauvais.

L'autre question que je me pose: Est-ce que ça pourrait aussi nous assurer, au niveau des taxes, s'il y a une diminution, que ça paraîsse? Même chose pour les taxes périphériques, et tout ça. Mais également est-ce que ça pourrait pas aider à faire savoir à la population ce qui se passe? Mais quel serait, selon vous... Parce que c'est beau, dire qu'on va surveiller, O.K., mais on fait quoi si on les prend en défaut? C'est quoi, d'un autre côté, je dirais, la pénalité que vous voyez, là? Disons que les marges de raffinage augmentent de 0,10 \$ à 0,11 \$ tout d'un coup, comment vous voyez... C'est quoi, l'outil, là, pour vraiment dire: Bien, écoutez, là, ça arrête, là, c'est fini?

M. Quintal (Frédéric): Simplement, lorsqu'il y aura une demande d'augmentation de la marge de raffinage, ils auront une procédure à suivre pour justifier la hausse. Exemple, de 0,06 à 0,12 \$, oui, mais pourquoi? Le marché continental, non. Ici, au Québec, non, il y a pas d'inventaire bas, il y a de cause, il y a pas quoi que ce soit. Il y aura une justification. Quand Hydro-Québec veut augmenter ses tarifs, ils doivent passer devant une commission pour expliquer l'inflation, je sais pas quoi, les différentes causes qui font justifier cette hausse-là, et la commission décide si, oui ou non, c'est accepté ou refusé. De déjà penser à des pénalités ou quoi que ce soit si une modification de la marge de raffinage est refusée devant ce vérificateur-là, ils ont pas à le faire tout simplement. Ils ont... Ou il y aura une procédure ou un livre des pénalités en fonction du non-respect de ces procédures-là.

M. Bécharde: Donc, M. Quintal, c'est pas de surveiller, c'est de réguler avant, ce que vous demandez.

M. Quintal (Frédéric): ...

M. Bécharde: C'est presque une nationalisation, là, que vous demandez. C'est-à-dire que le gouvernement, avant d'autoriser quoi que ce soit, il faut que les entreprises... Il faudrait que les entreprises, au

Québec, demandent l'appui ou l'accord de l'organisme ou du gouvernement avant d'augmenter une marge de raffinage, avant de jouer dans les prix. C'est ça que vous demandez, dans le fond.

M. Quintal (Frédéric): Oui. Ça existe pour le lait, ça existe pour les communications, les appels interurbains, alors pourquoi ça existerait pas pour un produit aussi essentiel que l'essence?

M. Bécharde: O.K. Sur un autre point, que je vais aborder rapidement avec vous, vous dites que vous avez déposé des plaintes devant le Bureau de la concurrence, ça a rien donné. C'est revenu hier aussi. Est-ce que vous allez jusqu'à remettre en doute les enquêtes qui ont été faites? Parce que...

M. Quintal (Frédéric): ...les limitations de la description de tâche du Bureau de la concurrence. Ça répond pas, dans leur description de tâche, d'établir s'il y a une collusion ou pas. J'avais fait une plainte sur 50 stations-service qui, dans la nuit du 3 au 4 janvier, avaient monté leurs prix à l'unisson en même temps — à 77,9, je crois — et, même, il était expliqué dans la réponse du Bureau de la concurrence qu'un comportement similaire de différents concurrents dans un même secteur de l'industrie ne justifie pas qu'il y a collusion, ça prend un document écrit pour justifier qu'il y a collusion. Alors, j'ai compris qu'il y avait des limitations, et... Ça prend autre chose que le Bureau de la concurrence. Je dénigre pas le Bureau de la concurrence, il est utile dans d'autres cas. Il existe, il a sa raison d'être, il a défendu des consommateurs dans d'autres cas. Mais, dans ce cas-là, il y a rien à faire, ça prend une entité qui existe pas actuellement.

M. Bécharde: Juste une petite question avant de passer la parole à mon collègue.

Une voix: S'il reste du temps.

M. Bécharde: Oui, il va rester du temps. Comment expliquez-vous que, au Québec, autant on parle des grandes pétrolières que des indépendants, quand les prix augmentent, tout le monde augmente? Sur un coin de rue, tu peux avoir deux indépendants, deux grandes bannières, ils vont tous être au même prix. Parce que, à ce moment-là, on pourrait dire que c'est pas juste une question de grandes bannières, là.

M. Quintal (Frédéric): Je sais. J'ai déjà rencontré M. Blouin à quelques reprises et je lui ai dit: Pour une super bonne job de relations publiques, à un moment donné, lorsque l'augmentation du prix de détail sera de 0,10 \$, pourquoi vous montez pas de 0,05 \$? Pourquoi vous attendez pas 24 heures? Montrez que les indépendants, aïe! ils sont là pour aider les consommateurs. C'est une suggestion que j'ai apportée. C'est sur la table de l'AQUIP.

M. Bécharde: ...matin. Je veux pas vous décevoir, mais, à matin, ça s'est pas fait. Ha, ha, ha!

M. Quintal (Frédéric): Ha, ha, ha!

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

M. Tranchemontagne: Merci. M. Quintal, bienvenue et merci de votre mémoire. Je trouve que vous faites un certain nombre de suggestions. Mais, juste sur le dernier point, hier matin, on a posé la question justement aux indépendants: C'est quoi, l'utilité des indépendants s'ils suivent les autres finalement, alors que les indépendants, normalement, devraient... Ils nous disent: Ça devrait augmenter la concurrence et donc pas voir ces phénomènes qu'on a vus encore cette semaine à Montréal — vous êtes sûrement au courant — 0,06 \$ tout le monde, indépendants, pas indépendants. Alors, ça vaut la peine qu'on se pose la question, en tout cas.

M. Quintal (Frédéric): Oui. Il est pas facile de vendre l'idée ou de comprendre l'explication, la raison d'être des indépendants sur le marché. La meilleure façon de l'expliquer, c'est peut-être sur un marché où il n'y a plus d'indépendants. Lorsque les essences reformulées sont arrivées sur le marché californien au milieu des années quatre-vingt-dix, je crois, il y a eu absence d'un importateur d'essence pour les indépendants parce qu'il y avait pas d'importateur qui faisait de l'essence reformulée. Et, sur un tableau de l'American Petroleum Institute, il était montré que l'essence la plus élevée aux États-Unis, c'était en Californie, de l'ordre de 0,20 \$ avant taxes de plus le 0,8768 \$, par rapport à l'endroit le moins élevé aux États-Unis, au Texas. Alors que le coût additionnel pour faire les essences reformulées suite aux nouvelles normes environnementales est de 0,04 \$, il y a un 0,16 \$ de plus qui a été une occasion de... profitable pour les pétrolières de dire: Bon, bien on va en profiter pour en faire plus. Et, aujourd'hui, l'Attorney général de Californie est rendu avec une étude où il pense sérieusement à ramener un importateur pour permettre aux indépendants, les stations indépendantes de Californie de s'approvisionner, de ramener une concurrence, et le projet, c'est de construire un pipeline d'une valeur de 1 milliard de dollars.

J'espère juste qu'on peut profiter des expériences qui se passent à l'extérieur pour faire un bon jugement, parce que c'est des situations irréversibles. Si les indépendants disparaissent pendant un an, ils peuvent pas revenir après. C'est comme... C'est impensable. Si c'est plus rentable aujourd'hui, il y a personne... Si on fait les conditions pour qu'ils disparaissent, ils reviendront pas, et on devra peut-être vivre avec un scénario qu'on connaît pas vraiment l'issue aujourd'hui. Mais c'est avec des études sur ce qui se passe ailleurs qu'on peut essayer de comprendre mieux la raison d'être du... C'est le seul endroit, comme l'a dit M. Blouin hier, où les entreprises pétrolières ne sont pas intégrées... C'est-à-dire où ils sont intégrés de A à Z, mais il y a pas de... Il y a un cartel à l'OPEP. Au, pétrole, il y a un cartel sur la marge de raffinage, mais il y en a pas au niveau de la vente au détail.

M. Tranchemontagne: J'avais une autre question pour vous. Dans votre mémoire, vous faites énormément de suggestions. Il y en a une que j'ai pas

comprise ou j'ai pas vue, c'est-à-dire, c'est celle qui, peut-être, dirait: On pourrait... Il y en a deux. Il y a une qui dirait: On pourrait obliger l'industrie pétrolière, au Québec — puis ça, c'est sous notre contrôle, je pense — de faire ce qu'on appelle de l'éducation du consommateur. Vous parlez d'éducation du consommateur, mais vous parlez pas que ça devrait être fait par l'industrie pétrolière. Le plus bel exemple que je peux vous donner, c'est Hydro-Québec. Quand vous recevez votre compte d'Hydro-Québec, on fait énormément de suggestions pour dire comment économiser l'énergie, etc. On pourrait peut-être exiger de la même façon de l'industrie pétrolière d'informer le consommateur. Ça, c'est ma première question.

● (10 h 20) ●

Ma deuxième, c'est: Hier, on a parlé que souvent les taxes sont blâmées. Puis, moi, je pense que les taxes, au Québec, sont trop élevées par rapport aux autres provinces, puis ça a été amplement démontré au cours des derniers jours, mais, si je mets ça à part, si on voulait mettre de la pression sur l'industrie pétrolière, sur les effets, qui gagne finalement? C'est vrai qu'on pourrait pas déterminer qui est-ce qui gagne, si c'est le distributeur, le détaillant, si vous voulez, ou bien donc le raffineur, ou bien donc le brut qui gagnerait, mais on pourrait déterminer... Si on sépare à la pompe, par exemple, le prix des taxes et le prix du pétrole lui-même — de l'essence, je devrais dire, rendu là — lui-même et peut-être montrer deux semaines tout le temps au consommateur, le consommateur verrait les fluctuations lui-même de prix. Tu sais, j'essaie de voir comment on peut sensibiliser le consommateur à voir qu'il y a quelque chose qui se passe et puis que finalement c'est pas les taxes. Parce qu'on le sait que c'est pas principalement les taxes qui ont fait varier. Alors, si tous les... Par obligation, si tous les détaillants avaient l'obligation de montrer le prix de l'essence elle-même avant taxes et les taxes la semaine passée puis aujourd'hui, cette semaine, alors, bien, il me semble que là ça commencerait à éveiller le consommateur à qu'est-ce qui se passe.

M. Quintal (Frédéric): La meilleure chose, ça serait que le panneau d'affichage à chaque coin de rue, on voit l'intimité de la composante des prix de l'essence. C'est-à-dire que les pétrolières devraient afficher tout ce qu'il y a: le brut, la marge de raffinage, les différentes taxes, les frais de transport, et tout ça, et ça permettrait de mieux éclairer peut-être le consommateur.

Peut-être un dernier petit point qui pourrait être... Une demande de beaucoup de consommateurs, c'est: Lorsque les pétrolières augmentent le prix de détail, on est toujours pris par surprise, alors que, des fois, entre... Il y a un délai entre la première station-service qui décide de monter son prix et la dernière. Qu'il s'établisse... Ça prend déjà de 10 à 18 heures des fois, eh bien, d'instaurer un délai de prévisibilité, c'est-à-dire que les médias, le matin, disent: Bon, bien, mardi matin, à partir de midi, le prix de l'essence va monter, faites le plein ce matin. J'ai déjà suggéré ça à l'industrie pétrolière, à l'ICPP. À un moment donné, j'ai dit: Vous allez faire plaisir aux consommateurs. Vous essayez de les avoir de votre bord, vous essayez de les séduire, inventez donc le délai de prévisibilité. Ils répondent que

les prix fluctuent tellement qu'ils suivent... Le prix part de New York. Aussitôt que ça monte, ils suivent immédiatement. Mais je suis sûr qu'on peut réussir à trouver un délai de prévisibilité pour dire: Annoncez aux consommateurs qui se font prendre les culottes à terre... Merde, j'ai plus d'essence puis, paf! j'aurais dû gazer à matin.

Le Président (M. Sirros): Merci, M. Quintal. Ceci met fin à cette partie de présentation. On vous remercie encore une fois pour votre présentation. On va suspendre quelques secondes pour inviter M. François Gagnon à venir prendre place, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 10 h 22)

(Reprise à 10 h 24)

Le Président (M. Sirros): On va peut-être vous demander de prendre place. Je m'excuse, c'est pas François Gagnon, c'est Francis Gagnon. Alors, je vous demanderais peut-être de vous identifier. Vous connaissez un peu comment ça se passe, vous avez assisté à d'autres présentations: une quinzaine de minutes, 15-15, en essayant d'être aussi concis que possible dans la présentation. Alors, M. Gagnon, je vous passe la parole.

M. Francis Gagnon

M. Gagnon (Francis): Merci beaucoup. Alors, vous m'avez présenté, Francis Gagnon. On est un groupe de jeunes citoyens qui venons de divers horizons: le milieu de la santé, le milieu de l'éducation, le milieu de l'environnement, des services sociaux, des transports aussi. Mais, on forme pas un groupe habituellement, on est des citoyens qui se sont réunis parce qu'on a quelque chose à dire sur le prix de l'essence.

Alors, je vous présente, à mon extrême gauche, Jacinthe Lampron, médecin résident; à ma droite, René Coignaud, étudiant; et, à ma... Pardon, à ma gauche, René Coignaud; et, à ma droite, Benoît Lemire, pharmacien. Je suis moi-même politologue de formation.

Alors, on n'est pas un groupe nous-mêmes, mais, après avoir rédigé le mémoire, on l'a soumis à deux groupes majeurs en matière d'environnement jeunesse au Québec que sont ENJEU, Environnement Jeunesse, qui est un groupe québécois de sensibilisation à l'environnement auprès des jeunes, et Univert Laval, le groupe environnemental de l'Université Laval, qui ont accepté de nous supporter. Et je dois dire qu'on a des appuis, parce qu'on vient défendre une opinion qui n'est pas du tout populaire ici. Je l'ai vu, j'ai écouté toutes les auditions de la journée d'hier. Et l'opinion qu'on vient défendre, c'est qu'il faut augmenter le prix de l'essence.

Pourquoi? Parce que le prix de l'essence actuel est à la base d'une grave injustice intergénérationnelle. L'utilisation qu'on fait actuellement de l'essence épuise la ressource et crée de la pollution qui va se répercuter sur les générations à venir, et on n'a pas l'air d'en tenir compte du tout — enfin, j'ai jamais entendu parler de ça dans les débats d'hier — alors que c'est quelque chose de majeur pour un produit comme l'essence qui n'est pas un

produit comme les autres. Il vous a été présenté comme étant différent parce qu'il serait essentiel. Moi, je vais vous dire qu'il est différent pour deux raisons: il s'épuise et il pollue. Les générations futures sont pas là pour se défendre, il y aura personne d'autre, probablement, que nous qui va venir défendre ce point de vue là. Mais je vous rappelle que les générations futures, c'est tout le monde, c'est les députés futurs, c'est les étudiants futurs, c'est les camionneurs futurs, c'est les propriétaires de PME futurs qui vont devoir vivre avec les choix qu'on fait aujourd'hui, y compris d'épuiser la ressource beaucoup trop vite ou de polluer leur environnement.

Donc, je vais laisser la parole à mes collègues pour vous parler des effets de la combustion de l'essence.

M. Coignaud (René): Oui. Donc, tout le monde sait que l'essence pollue. Puis, dans l'essence, on retrouve des produits nocifs à la santé comme le benzène, comme le manganèse, comme le soufre, comme le monoxyde de carbone, comme les composés organiques volatiles et également de l'oxyde de carbone qui est responsable des changements climatiques. Alors, au niveau des changements climatiques, on sait que l'automobile produit énormément de gaz à effet de serre. On sait que les gaz à effet de serre sont en train de causer des réchauffements planétaires dont les conséquences sont assez graves. Donc, déjà, avec une augmentation de la température moyenne de 0,6 ° en un siècle, on a des conséquences qui sont déjà assez importantes. Je voyais récemment un graphique avec l'augmentation des catastrophes naturelles qui indiquait que le nombre d'événements extrêmes... météorologiques extrêmes, d'une part, sont plus puissants; d'autre part, sont plus fréquents. Donc, des événements comme le déluge du Saguenay, comme la tempête de verglas, comme le niveau du fleuve qui est beaucoup plus bas maintenant qu'il l'était dans le passé, le niveau des réservoirs dans le Nord pour l'hydroélectricité, tout ça, ça se passe véritablement dans une tendance à long terme. Puis, avec les augmentations de température qui s'annoncent, on se dirige vers des conséquences climatiques qui sont très inquiétantes.

Donc, d'ailleurs, le Québec a... D'autre part, on a connu des sécheresses cet été qui ont beaucoup affecté les agriculteurs et également l'économie en raison de l'agriculture. Donc, c'est quand même des choses qui nous préoccupent puis qu'on pense qui sont vraiment importantes.

Donc, au niveau de Kyoto, le Québec a joué un rôle vraiment de leader au niveau canadien. Ça, c'est quelque chose qui est vraiment très apprécié. D'ailleurs, l'Assemblée nationale, le 10 avril, a adopté unanimement la résolution suivante: «Que l'Assemblée nationale demande au gouvernement fédéral de réitérer son engagement à respecter les objectifs de réduction des gaz à effet de serre prévus par le Protocole de Kyoto sur le changement climatique. Il l'invite à participer activement aux efforts actuels visant à réclamer des négociations afin que le plus grand nombre possible d'États ratifient ce Protocole.»

D'ailleurs, j'étais à Bonn au mois de juillet, aux négociations sur les changements climatiques, et M. Boisclair, qui m'a donné ce document en main propre, il a joué vraiment un rôle positif puis il travaillait fort pour

que le Canada ait un rôle positif dans le débat et que le Canada fasse des efforts sur ces changements climatiques. D'ailleurs, non seulement il y a l'Assemblée nationale qui s'est positionnée en faveur de Kyoto, mais les groupes écologistes, de concert avec le gouvernement, ont appuyé les publicités du gouvernement dans les journaux, au Canada et au Québec, en faveur du Protocole de Kyoto. Donc, ça, c'est quelque chose qu'on a beaucoup apprécié, et on espère beaucoup que les actions du gouvernement vont aller dans ce sens.

● (10 h 30) ●

Au niveau de l'épuisement de la ressource, donc, tout le monde sait que l'essence s'épuise, c'est non renouvelable. Donc, d'une part, les ressources sont de plus en plus cher à extraire, notamment les sables pétrolifères. Donc, tout est plus cher, puis des gaz qui sont beaucoup plus polluants. Donc, les sables pétrolifères, c'est 25 % plus polluant que les sources normales. Alors... Et ça, c'est au niveau de l'épuisement des ressources, mais, même avec les réserves qu'on a actuellement, on a suffisamment de carbone pour causer des perturbations majeures et dramatiques au climat. Donc, il faut vraiment qu'on effectue une transition vers une économie à faible production de gaz à effet de serre. Merci.

Le Président (M. Sirros): Merci. Est-ce qu'il y a aussi quelqu'un d'autre qui va compléter la présentation?

Une voix: ...

Le Président (M. Sirros): Il reste à peu près six minutes.

Mme Lampron (Jacinthe): O.K. Selon l'Association canadienne de santé publique, les variations climatiques sont la plus grande menace de santé publique au monde, c'est-à-dire que de façon concrète, ça représente des morts. Au Canada, on peut dire qu'il y a 5 000 morts par année qui sont prématurées en raison des polluants atmosphériques. Ça, c'est pour ceux qui meurent. Ceux qui restent en vie sont pas nécessairement dans le meilleur des mondes. Il y a des liens directs sans doute qui ont été établis par des études qui démontrent que la pollution atmosphérique aggrave l'asthme.

L'asthme est une maladie très désagréable, qui affecte les enfants, les adultes, les personnes âgées, qui cause beaucoup de symptômes. Par les journées plus polluées, ces gens-là sont moins productifs, sont moins confortables, doivent consommer plus de médicaments, s'absenter de leur travail, s'absenter de l'école, puis sans compter les visites à l'urgence augmentées, les hospitalisations qui peuvent être augmentées, ce qui représente beaucoup de coûts.

M. Lemire (Benoît): C'est difficile de faire des statistiques pour essayer de savoir c'est quoi les coûts de santé qui sont uniquement reliés à la pollution liée à l'essence. Mais, quand même, quand on dit 5 000 décès par année au Canada, il faut savoir que c'est la pointe de l'iceberg. Il y a des hospitalisations qui sont derrière ça, puis ensuite de ça, il y a des coûts de médicaments.

Quand on sait qu'une admission, c'est environ — à l'hôpital — c'est environ 500 \$ par jour, c'est certainement des coûts qui sont non négligeables.

On a fait des estimations grossières: aux États-Unis, 40 à 50 milliards par année juste à cause de l'essence; en France, environ 25 milliards... c'est-à-dire millions, par million de personnes par année, juste pour la santé respiratoire. On parle pas de cardiovasculaire. C'est certainement un impact qui est non négligeable, juste au niveau de l'essence, même s'il est pas tout à fait quantifié, là.

M. Gagnon (Francis): On vient de voir qu'est-ce que l'essence fait. Maintenant, quelle gestion on en fait, de l'essence? Est-ce qu'on en fait une utilisation parcimonieuse en voyant les conséquences que ça a sur l'environnement, sur l'économie, sur la santé? Pas du tout, on achète des voitures qui sont de plus en plus grosses, de moins en moins efficaces, parce qu'un grossiste... regardez un producteur comme Honda. Avant ça, la Civic, c'était une voiture minuscule où quelqu'un de ma taille entrerait à peine. Aujourd'hui, il n'y a même plus de sous-compactes chez Honda; peut-être que la Insight en est une. La Civic 2001 est devenue une compacte tellement elle a grossi. Donc, les voitures... la taille des voitures grossit. Et pourquoi? À cause du prix de l'essence qui a baissé.

Et j'ai un graphique dans le mémoire — si vous l'avez avec vous — à la page 14, qui montre que, bien sûr, le prix a baissé en général, sauf que le prix de l'eau, le prix des crayons a monté, depuis 1982. Mais, relativement, si on inclut l'inflation, le prix a baissé. Il aurait dû être en 2000, de 0,792 \$, il était de 0,732 \$ en moyenne, pour l'année 2000. Donc, ceux qui demandent une diminution du prix de l'essence ont déjà été exaucés. Il est maintenant temps de passer à une augmentation du prix de l'essence pour réduire les effets dont on vient de parler.

Au contraire, on est passé à la SUV mania, qu'on appelle. On a les véhicules sport utilitaires qui représentaient au début des années quatre-vingt 1 % du parc automobile; aujourd'hui, 10 % du parc automobile pour des véhicules utilitaires sport, tout ça pour souvent se promener en cravate dans la ville avec une voiture qui est supposée faire un... des chemins de bois.

Les solutions, qu'est-ce que c'est? Augmenter le prix de l'essence. C'est la seule façon qu'on a trouvée de sensibiliser les gens au fait, qu'ils polluent, qu'ils créent des problèmes de santé, qu'ils créent des problèmes d'épuisement de la ressource. Il faut... on le voit, regardez, monsieur — dont j'ai oublié le nom, qui est porte-parole de *L'essence c'est essentiel* — a dit que, quand le prix a augmenté, il a vendu son 4x4 parce que c'était trop cher. Tout le monde fait ça: quand l'essence est trop chère, on réduit la taille de notre voiture. Il y a de la place pour de l'économie, et où est-ce que c'est? C'est dans l'achat de la voiture, d'acheter une Civic au lieu d'acheter une Accord. Et les gens qui achètent un RAV4, à quoi ça leur sert? Est-ce que vous en connaissez tant que ça qui ont un chalet dans le fin fond du bois pour... et qui ont besoin de ça?

Ford faisait un Explorer. Maintenant, il est rendu que, au-dessus, il fait un Expedition, et au-dessus de l'Expedition, il fait un Excursion. Comment on

s'arrangeait avant ça? Comment on s'arrangeait avant d'avoir ces éléphants-là qui se promènent en ville pour promener une personne, deux personnes, à la limite quatre personnes? Je peux vous dire que ça se promène dans une Civic, une personne aussi.

Il va falloir aussi trouver des moyens de diminuer la consommation. Il pourrait y en avoir d'autres, comme passer par une campagne de sensibilisation. Par exemple, d'expliquer aux gens parce que, visiblement, ils sont pas conscients. Je l'ai pas entendu, hier ni aujourd'hui, que ça pollue. Donc, sensibiliser les gens au fait que diminuer leur consommation a des bienfaits pour l'ensemble de la société, et investir dans la recherche. Il y a un marché, vous comprenez? En économie capitaliste, on cherche des possibilités de... d'investir pour que notre argent rapporte. Eh bien, je vais vous dire un secret que, visiblement, personne sait: L'essence s'épuise, et il y a un marché pour des énergies renouvelables, et le Québec devrait investir massivement là-dedans parce que ça va rapporter énormément, à long terme. Merci.

Le Président (M. Sirros): Merci beaucoup. Alors, on va commencer avec le député de Kamouraska-Témiscouata.

M. Bécharde: Oui. Merci, M. le Président. M. Gagnon et vos collègues, bonjour, bienvenue. Je dirais que, en commençant effectivement, vous vous démarquez de vos prédécesseurs par vos demandes, et ça va peut-être réjouir mes collègues d'en face; on verra.

Mais je vous dirais que, si on le regarde juste au niveau environnemental et de... l'effet sur les gaz à effet de serre, je serais curieuse de vous lancer juste comme ça en commençant, même si c'est hors sujet, vos impressions sur la nouvelle centrale annoncée lundi par Hydro-Québec qui va augmenter à elle seule les gaz à effet de serre beaucoup aussi, mais c'est un autre dossier.

Dans le fond, ce que vous dites, vous, c'est, c'est que, peu importe la situation qu'on a actuellement, on regarde le mauvais problème. On regarde... Vous nous dites qu'on regarde par le mauvais bout de la lunette, là; que le problème, c'est pas de réduire soit les taxes ou les prix de l'essence, mais c'est plus: Il faut l'augmenter.

Quand vous dites qu'il faut l'augmenter, je regarde les propositions qui sont là. Les effets sur le résultat, c'est certain. Mais, selon vous, de quelle façon ça doit être augmenté? Est-ce que c'est par des taxes, est-ce que c'est par... Je sais pas, ou augmenter structurellement parce qu'on est dans un... dans un marché qui est plus large que seulement québécois. Est-ce qu'on peut se permettre d'augmenter uniquement le prix de l'essence par quelque moyen que ce soit sans que ce soit suivi par nos voisins du Nouveau-Brunswick, des États-Unis, de l'Ontario?

Comment on procède à... comment on établit une situation, où au Québec... J'ose imaginer que vous souhaitez une augmentation globale, continentale des taux, mais comment on peut en arriver à ce résultat-là?

M. Gagnon (Francis): Je vais répondre à votre première question, ce qui va probablement vous faire plaisir. Je suis extrêmement déçu de l'annonce de la

centrale au gaz naturel d'hier. Je suis même scandalisé de voir qu'on peut se servir du protocole de Kyoto pour justifier qu'on pollue.

Parce que c'est ce qui est fait. On dit: De toute façon, on va atteindre Kyoto. Ça fait qu'on peut bien polluer ça. Le protocole de Kyoto, c'est un minimum qui a été négocié au niveau international, et je peux dire que, si on est capable de faire mieux au Québec, ça serait tout à notre honneur.

Maintenant, pour votre question: Comment faire augmenter les prix au niveau continental? Bon, premièrement, on prône par une hausse des taxes. On expliquera après, si besoin est, comment on peut utiliser les revenus supplémentaires pour le gouvernement. Parce que vous dites: Si on baisse les taxes, on sait pas si ça va aller dans les poches des consommateurs. Mais je peux vous dire que, si vous haussez les taxes, on est sûr que ça va dans les poches du gouvernement, hein? Puis ça, c'est une bonne nouvelle parce qu'il peut le réinvestir dans le développement des énergies alternatives dont je vous ai parlé. Ou il peut l'investir ailleurs; c'est des fonds sociaux qui peuvent être investis en éducation. La bibliothèque de l'Université Laval, d'où j'arrive, en aurait franchement besoin, je pense.

Et comment faire augmenter ça dans l'ensemble du continent? Moi, je pense qu'il suffit tout simplement d'être chef de file, et qu'il y ait, dans une assemblée semblable à ici, en Saskatchewan, en Colombie-Britannique, quelqu'un qui dise: Aïe! Le Québec est en avant de nous autres; il faut le dépasser. Comme moi, je vous dis: Aïe! Terre-Neuve est en avant de nous autres. Puis ça, c'est une occasion pour nous autres. Vous avez dit: Ah! Terre-Neuve, on est les deuxièmes. C'est bien dommage; au contraire. Au contraire, c'est une opportunité pour nous de dépasser Terre-Neuve, et d'être les... d'avoir l'essence la plus taxée pour protéger l'environnement.

Donc, si on est toujours premiers, et qu'après ça, il y a une course, un cercle vertueux — vertueux, pardon — qui s'instaure, eh bien, c'est ce que je propose, de chercher à toujours être les premiers, et d'attendre que quelqu'un nous dépasse pour nous-mêmes essayer de... d'augmenter le prix de l'essence. Vous savez, il existe dans la Ligue nationale des clauses de contrat qui disent: Ça va être le joueur le mieux payé. Mais on n'a rien qu'à adopter une loi qui dit: On va avoir l'essence la plus taxée. Merci.

M. Bécharde: Mais... donc, ce serait... ce serait vraiment en termes de taxes que vous voyez ça. Parce que, sur les autres éléments du marché, on n'a... on n'a pas vraiment d'outils ou... à date pour dire, forcer les Américains ou forcer ailleurs à augmenter le prix de l'essence. Ce serait vraiment... Les augmentations que vous voyez seraient vraiment une augmentation carrément des taxes.

M. Gagnon (Francis): Je vois pas l'intérêt d'augmenter les profits des pétrolières, non.

● (10 h 40) ●

M. Bécharde: Non, bien, c'est ça. C'est ça que je vous demande. Le seul outil... Quand vous dites: On veut augmenter le prix de l'essence, pour vous, ça passe uniquement par une augmentation des taxes.

M. Gagnon (Francis): Le seul moyen que l'on a, c'est par l'augmentation des taxes, évidemment. Sauf que, si ça augmente autrement, vous voyez, c'est un mal pour un bien. Évidemment que c'est triste de voir que les pétroliers le font plus, mais si au moins, ça aide à protéger la santé des citoyens, c'est déjà ça de pris.

M. Béchard: Donc, vous favorisez... parce que, tantôt, vous... Puis je trouve votre mémoire intéressant, entre autres sur l'aspect intergénérationnel. Effectivement, puis ça fait longtemps qu'on en parle, on en a parlé chez les clauses orphelin, on en a parlé dans différents autres débats, souvent le problème, c'est que ceux qui sont pas là pour se défendre, souvent, c'est ceux qui subissent les plus graves conséquences de certaines politiques.

Mais, en même temps, quand vous dites: Bon, bien, si on prend le cas de M. Quintal tantôt qui a vendu son 4x4 parce que le prix de l'essence a augmenté, selon vous, il y a pas d'autres moyens non plus qu'on peut regarder au niveau de la vente ou de la disponibilité de ces véhicules-là, comme par exemple, tant de véhicules de tant de consommation par tant de milles de moins de consommation ou quoi que ce soit. Ça, ces formules-là pour vous, est-ce que ça pourrait avoir du sens aussi?

Par exemple, qu'on dise... vous parliez des Excursion de Ford tantôt, bien, pour que Ford vende tant d'Excursion, il faut aussi qu'il développe une sous-compacte et qu'il y a, mettons une Excursion aux 200 Ford Focus, je ne sais pas, je lance ça comme ça là. Ce genre de chose là, pour vous, est-ce que ça pourrait aussi être utile? Parce que l'autre débat qu'il y a également sur l'augmentation du prix de l'essence, c'est l'impact économique de l'augmentation du prix de l'essence sur les entreprises et sur les individus aussi.

Alors, comment on peut combiner tout ça, ces... Même M. Quintal avant en parlait, son site porte le nom *L'essence c'est essentiel*, est-ce que pour vous il y a des secteurs... comment compenser les secteurs qui économiquement seraient directement pénalisés par des augmentations importantes des taxes sur l'essence?

M. Gagnon (Francis): Bon, alors, il y a plusieurs questions que je vais tenter de répondre. Vous suggérez que le parc automobile d'un constructeur ait une norme à respecter; par exemple, ça pourrait être un litrage. Ça existe déjà au niveau canadien, c'est 8,6 l aux 100 km que le parc... Maintenant, j'ai pas été capable de voir dans le détail, est-ce que c'est, si on prend un Excursion plus un Focus, c'est divisé par deux, ou si c'est le nombre d'Excursion vendus. Bon, j'avoue que je le sais pas. Mais il y a une moyenne à avoir qui est 8,6 l et qui est atteinte.

M. Béchard: Pour vous, ça, est-ce que c'est efficace?

M. Gagnon (Francis): Est-ce que c'est efficace? Tout à fait, oui. C'est une autre bonne façon de diminuer la consommation d'essence en passant par le constructeur également. Vous m'avez parlé aussi de l'incidence sur les individus, je crois, hein? C'est ce que j'ai pris en note.

M. Béchard: Bien, les secteurs économiques et les individus pour qui, là, quand on pense que l'essence, c'est un bien qui... M. Quintal le comparait au lait tantôt ou à un bien quasi essentiel, là, comment on fait pour ne pas causer des torts trop grands à ceux qui finalement ont pas le choix?

M. Gagnon (Francis): J'ai deux façons: premièrement, les individus en question vont le faire par eux-mêmes parce qu'ils vont chercher à maintenir un coût total du transport, vous comprenez? La quantité qu'on achète et le prix unitaire. Donc, moi, je vous dis: Augmentez le prix unitaire, ils vont diminuer la quantité qu'ils achètent. Donc, ça, c'est une façon pour eux-mêmes de compenser.

Une autre façon, c'est que, nous, ce qu'on propose, c'est de taxer quelque chose qui est nuisible, la consommation d'essence. Maintenant, c'est essentiel; bon, on pourrait en discuter longtemps. Mais les gens vont prendre de l'essence quand même. Donc, on propose pas de l'interdire, là; on propose de le taxer — quelque chose qui est nuisible — et en contrepartie, à la limite il peut y avoir des... on a parlé tout à l'heure de la taxe du retour sur le chauffage, il peut y avoir d'autres taxes qui baissent parce que ceux-là sont... rentrent. On fait diminuer quelque chose de nuisible, on aide quelque chose qui est... qui donne des bénéfices à la société. Vous voyez, ça pourrait être une façon de les compenser, de se servir de cet argent-là qu'on est allé chercher, et puis de le redonner à d'autres qui pourraient en avoir besoin.

M. Béchard: O.K. Merci.

Le Président (M. Sirros): M. le député de Beauce-Nord.

M. Poulin: Merci, M. le Président. J'ai de la difficulté à comprendre le fait que vous voudriez que le litre d'essence augmente de façon générale, puis je m'exprime. Moi, je suis dans une région, je suis dans une région, où c'est des petites et moyennes entreprises, où le salaire des familles est un peu inférieur à la moyenne provinciale; où des gens, on va dire, actuellement même, au niveau où le taux de l'essence est, au niveau du coût de la vie actuel, les gens ont de la misère, de la difficulté à rejoindre les deux bouts.

Vous ne croyez pas que ça devrait pas être orienté vers des taxes sur certains véhicules, par exemple, qui sont déjà énérgivores plutôt que de généraliser la situation? Parce que l'enfant, on va dire, qui doit aller à l'école, l'enfant qui doit faire des activités pour une petite famille à faible, elles ont pas le choix de se déplacer puis bien souvent, ces gens-là ont des véhicules économiques, au moment où on se parle. Moi, je pense qu'une mesure qui généralise une augmentation sur le coût de l'essence, de façon générale, elle n'est pas la bienvenue dans une région comme la mienne.

Autre élément, c'est une région de PME, il y a beaucoup de petits travailleurs autonomes. Ces gens-là, je pense, ne souhaitent vraiment pas voir augmenter le prix de l'essence au Québec pour être le premier à avoir un coup élevé peut-être au bénéfice de faire de la

recherche, mais au bénéfice de leur entreprise, ça peut les affecter, puis ça peut même aller à les fermer.

Moi, je pense qu'il faut cibler peut-être certains éléments où il y a exagération, que ce soit dans le domaine de l'automobile, que ce soit dans le domaine peut-être d'exagération d'utilisation, mais je pense pas qu'on puisse généraliser une mesure semblable pour venir en aide à nos petites familles puis à nos PME. Je sais pas... je...

M. Gagnon (Francis): C'est parfait. D'ailleurs, vos préoccupations vous honorent. C'est excellent de se préoccuper de l'effet que va avoir une telle mesure sur les personnes les plus pauvres.

Maintenant, je me permets de souligner que, si on augmente les recettes du gouvernement par une taxe, il va y avoir moyen, les familles en question, de les aider. Vous comprenez, le prix de l'essence est pas un instrument de lutte à la pauvreté, c'est... il y a plein d'autres instruments, plein d'autres transferts sociaux qu'on va pouvoir utiliser pour aider ces familles-là qui peut-être vont avoir des besoins plus grands d'argent en énergie. Donc, je pense pas qu'augmenter les recettes du gouvernement nuisent aux personnes les plus pauvres dans notre société.

Maintenant, taxer des véhicules en particulier, c'est une solution qui est intéressante, mais on attrape probablement juste les véhicules neufs entre autres, alors que la solution d'augmenter le prix de l'essence est une solution mur à mur, vous voyez, et puis on attrape même des pollueurs autres que... Tout le monde qui consomme de l'essence est coupable de faire de la pollution et d'épuiser la ressource. On attrape même les tondeuses qui sont terriblement polluantes, les motocyclettes qui sont 147 fois plus polluantes que les voitures — c'est des moteurs deux temps — la moto-neige, qui est la chose qui pollue le plus, ça consomme de l'essence aussi. Donc, il pourrait être intéressant de cibler ceux-là en plus, sauf que ça sera jamais une mesure mur à mur comme peut l'être l'augmentation du prix de l'essence.

Maintenant, les PME qui pourraient être déçues de voir le prix de l'essence monter. Permettez-moi d'abord de trouver bien amusant qu'on demande aux PME: Voulez-vous qu'on diminue le prix des taxes sur l'essence? Écoutez, oui. Et voulez-vous qu'on diminue le prix de l'eau? Oui. Voulez-vous qu'on diminue le prix des crayons? Oui. Mais, ce que je dis, c'est que les PME... c'est pas moi qui vais faire augmenter le prix de l'essence ni vous; ça s'épuise. C'est sûr qu'il va augmenter, le prix de l'essence, O.K., puis s'il augmente pas, très vite, il va exploser plus tard, puis les PME, dans toutes les régions, vont en souffrir grandement. Donc, c'est pas pour me faire plaisir qu'on augmenterait les taxes sur l'essence puis qu'on diminuerait la consommation, c'est parce que ça s'épuise réellement.

M. Poulin: Peut-être un dernier commentaire. Moi, je vois, dans une mesure semblable, ça deviendrait vraiment... affaiblir la classe moyenne pauvre, là, parce que, elle, elle n'aurait pas de retour d'une chose semblable. Si elle ne paie pas d'impôts, elle aura pas de retour d'impôts. Souvent, on va dire, il y a des salaires vraiment minimum qui peuvent pas se permettre, on va

dire, de retirer des crédits d'impôts, ça fait que ces gens-là vont s'appauvrir encore davantage.

Je pense qu'une mesure semblable est trop générale pour être bénéfique dans les milieux régionaux, et ça affecterait, une mesure semblable, davantage, je pense, les régions plutôt que des centres urbains, parce qu'on n'a pas le choix, en région, que ce soit, on va dire, en Gaspésie, en Beauce ou en Abitibi, on a besoin de véhicules pour se déplacer.

M. Gagnon (Francis): Oui, c'est excellent que vous souligniez le point des régions. Je l'avais vu venir, et je ne peux pas m'empêcher d'être étonné qu'on pense qu'assainir l'environnement, c'est les régions qui vont en pâtir. Vous comprenez, la sécheresse dont René a parlé tout à l'heure, c'est les agriculteurs en région qu'elle a affectés.

Puis, pour ce qui est des familles qui pourraient ne pas en bénéficier, bien, il suffit de faire preuve d'un peu d'imagination avec les revenus qu'on va avoir par les taxes. Et puis, si elles en bénéficient pas actuellement, bien, on va s'arranger pour qu'elles en bénéficient.

M. Poulin: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Sirros): Je vous remercie. Avant de passer la parole, je vous écoute parler, puis je ne peux pas me passer d'un commentaire. Vous trouvez pas, des fois, que la médecine que vous proposez est peut-être pire que la maladie, dans le sens qu'effectivement dans une société libre et démocratique, il y a pas une limite pour un gouvernement à imposer des mesures qui ne sont... à sa face même, qui seront rejetées à 98 %, je dirais, de la population?

Quelle est la force morale que le gouvernement pourrait avoir, si on veut imposer des mesures qu'on sait d'avance sont complètement rejetées par la population? Est-ce qu'il n'y a pas lieu d'abord de travailler au niveau de l'éducation pour que le cercle vertueux que vous parliez tantôt, comme vous allez... vous voulez que le Québec soit vertueux en étant la place où l'essence est la plus chère au Canada, que cette vertu trouve d'abord un écho au niveau de la population? Parce que, sinon, c'est une approche autoritaire, qui frise... qui va vers le totalitarisme finalement, où on impose les valeurs, puis on dit à la population: C'est comme ça que vous devez vous comporter, que vous l'aimez ou vous l'aimez pas. Commentaire. Alors, je passe la parole au député de... Oui. Allez-y.

● (10 h 50) ●

M. Gagnon (Francis): O.K. Je pensais que je pouvais pas répondre. Pour ce qui est du fait qu'on est dans une société libre, est-ce qu'on peut dépasser un certain niveau? Vous avez tout à fait raison de poser la question, et c'est pour ça que j'ai souligné tout à l'heure qu'on proposait pas d'interdire l'utilisation de l'automobile, bien sûr. Et, pour ce qui est du niveau qu'on peut atteindre — je vous réfère à la page 15 de notre mémoire — on peut se rendre à 1,78 \$, être dans une société aussi libre que le Royaume-Uni. Je veux dire, on a de la marge avant de sortir de la définition de société libre.

Et, pour ce qui est de faire de l'éducation, j'avoue que l'aspect campagne de sensibilisation qu'on

propose, j'en suis pas si certain. Parce qu'il me semble qu'on est au courant aujourd'hui des catastrophes naturelles qu'on crée, les problèmes environnementaux que la pollution crée, puis j'ai pas l'impression que ça a eu de l'effet beaucoup sur notre consommation d'essence, par exemple, alors que c'est le principal facteur; c'est le principal facteur d'émission de gaz à effet de serre. Et, pour ce qui est de faire du paternalisme — j'aime mieux ça que de parler de totalitarisme — je pense, ça serait vraiment pas la première fois qu'on ferait une loi paternaliste. Écoutez, la ceinture de sécurité, si c'est pas pour protéger les gens contre eux-mêmes, là... Eh bien, ça, ça en serait une autre.

Le Président (M. Sirros): Mais ça a été accepté par tout le monde parce que tout le monde comprenait. En tout cas. M. le député de Groulx.

M. Kieffer: Oui, M. le Président. Messieurs, dames, bonjour. Je vais commencer par une pointe d'humour vis-à-vis de mon confrère de Kamouraska: Je suis heureux de savoir que dans sa génération il y a des gens qui pensent que, hausser les taxes sur l'essence, c'est aussi une façon de contrôler le problème. Moi, je fais pas partie de sa génération. Moi, je fais partie de la génération au XXe siècle qui aura probablement le plus pollué, et ça, je suis prêt à partager cette responsabilité-là. Dans l'histoire, c'est là qu'on va passer, c'est comme ça qu'on va être interprétés. J'espère qu'on va être reconnu aussi pour autre chose, mais c'est clair qu'on va être reconnu pour ça.

C'est pas un piège, la question que je vous pose, mais j'ai envie de savoir et de connaître un peu la résonance du message que vous portez dans votre génération. Vous êtes ceux qui allez leader, hein? Vous êtes les leaders de demain. Je regardais votre curriculum, assez impressionnant. Vous êtes ceux qui allez diriger cette société-là, demain. Vous avez un message qui va à l'encontre de tout ce qui s'est dit ici depuis hier puis probablement de tout ce qui va se dire dans nos prochaines rencontres. Mais, en même temps, vous êtes la génération qui allez prendre la relève.

Êtes-vous tout seuls à penser ça? Est-ce que ça commence à faire son chemin? Est-ce qu'on peut dire que la génération qui va prendre la relève dans les prochaines années va être beaucoup plus consciente et sera prête à modifier en profondeur et ses comportements et sa vision de ce que doit être son environnement et aussi... Puis, quand je parle de l'environnement, je parle de l'environnement physique et l'environnement humain.

M. Gagnon (Francis): Pour qué répondre, vous voyez la liste des gens qui ont participé au mémoire, je les ai recrutés comme ça! J'ai même pas eu besoin... Il y en a là-dedans à qui j'ai juste dit que je le faisais et qui m'ont dit qu'ils voulaient participer. Là-dedans, j'ai un ingénieur, une étudiante en urbanisme, René, étudiant aussi. Robert Couillard est ingénieur dans le domaine des transports, est ingénieur aérospatial, et est tout à fait conscient que l'automobile est probablement une des inventions les moins efficaces, une des pires... Une des inventions les plus pratiques, j'en conviens, sauf qu'on aurait pu la faire beaucoup plus

efficace; il y a des pertes en chaleur, etc. Bref, Robert serait beaucoup plus à même de vous l'expliquer. On a une chimiste, un pharmacien, un médecin. Je les ai recrutés comme ça, puis j'aurais pu en recruter beaucoup plus. C'est juste qu'il fallait...

M. Kieffer: Non, je suis certain que vous êtes convaincu, là. Mais, ma question...

M. Gagnon (Francis): Non, non. Mais ce que je veux dire, c'est que, oui, il y a...

M. Kieffer: Ma question est beaucoup plus large que ça.

M. Gagnon (Francis): Tout à fait. Ce que je veux dire, c'est que, autour de moi, ça a été comme ça de trouver des gens qui sont conscientisés au fait que l'essence est pas assez chère, que l'essence polluée. Et je vous dis que c'est des gens justement, comme vous dites, qui vont avoir leur mot à dire demain. Il y en a, comme ça! Je peux laisser la parole à Jacinthe.

Mme Lampron (Jacinthe): Juste pour en rajouter un petit peu, ce matin, je suis allée à l'hôpital pour travailler un peu avant de venir ici. Pour me justifier que je venais ici, j'ai expliqué un peu mon point de vue à des pharmaciens, à des jeunes professionnels, puis ils me disaient: Ah oui, tu veux augmenter le prix de l'essence? Et, en deux, trois minutes, bon, je leur ai expliqué nos arguments, puis ils ont dit: Ah oui, bien, bonne idée! Bien, bonne chance, Dre Lampron, on se revoit après-midi, puis vous me raconterez comment ça s'est passé. Les gens, il s'agit de leur expliquer. Bien, en tout cas, dans mon entourage, les jeunes, je crois qu'ils sont prêts à réfléchir à ça, puis à la limite, à accepter des choses comme ça.

M. Kieffer: O.K. Première question maintenant, plus concrète. Vous voulez utiliser le mécanisme de la fiscalité, donc augmenter les taxes pour réduire, d'une part, la consommation, et éduquer les citoyens et les citoyennes quant à la nécessité d'utiliser des moyens de transport beaucoup moins polluants, O.K.?

Je regarde — et vous l'avez cité tantôt, je suis content — je regarde le tableau qui nous a été présenté quant au prix de l'essence dans différents pays, hein — vous avez probablement le même tableau — et le niveau de taxation de ces pays-là. Effectivement, le Québec est au deuxième rang des pays les moins taxés au monde, hein? Il y a juste les États-Unis qui sont moins taxés que nous autres — le Québec, le Canada, j'entends, là. Japon, niveau de taxation... Le nôtre est de 0,31 \$. Alors, Japon, 76; Allemagne, 1,1. L'Allemagne, en passant, là, c'est le pays où on fait des BMW, des Mercedes puis les Jetta ultraperformantes. Je veux qu'on se comprenne bien, là. Royaume-Uni, c'est le plus taxé, vous avez tout à fait raison, 1,51 \$ en taxes pour un coût moyen au litre de 1,85 \$. C'est 81,5 %. Ça, c'est autant que le vin, au Québec. C'est aussi simple que ça.

Ma réflexion est la suivante. Est-ce que ça a eu l'effet désiré ou est-ce que l'effet désiré était effectivement de modifier les comportements des conducteurs européens? Je ne pense pas que le nombre d'automobiles

par famille en Europe, dans les pays équivalents au nôtre, c'est-à-dire les pays de l'OCDE, soit moindre. L'Allemagne est une forte consommatrice de produits automobiles, des grosses cylindrées qui polluent. L'Angleterre est une forte consommatrice de grosses cylindrées qui polluent; la France aussi.

Alors, là où je m'interroge, c'est: Utiliser le mécanisme de la fiscalité pour réduire la consommation, est-ce que, quelque part, c'est pas un coup d'épée dans l'eau? Ça ne signifie pas, par ailleurs, et la FTQ le soulignait hier... La France taxe énormément les produits pétroliers, mais par ailleurs, elle a un des meilleurs systèmes de santé au monde. Alors, ils ont utilisé l'argent à des fins autres que celle de réduire nécessairement... Puis, moi, pour m'être promené là-bas, là, je pense qu'il y a autant d'automobiles en France qu'il y en a ici.

Est-ce qu'on ne devrait pas plutôt travailler à introduire des paramètres qui verraient à forcer l'industrie automobile à créer des produits moins polluants qui serait peut-être l'autre volet ou l'autre mécanisme qui pourrait amener à une réduction des niveaux de pollution dus à l'utilisation de l'automobile? C'est une question que je pose. Je regarde les chiffres. Je passe pas de jugement. Ça m'intrigue. Allez-y.

M. Gagnon (Francis): Tout à fait. Vous avez raison de poser cette question-là. Est-ce que ça marche, d'augmenter les prix de l'essence? La réponse est oui. En haut de la page 15, là, je dis que notre... Je sais pas quelle est la consommation moyenne au Canada, mais ce que j'ai, c'est la norme, et je sais qu'elle est atteinte: 8,6 litres au 100 km. En France, c'est 7,6 litres. Ils ont des voitures... La Mercedes, là, nous, ici, on connaît la classe C, la classe E... J'ai oublié l'autre plus grosse. Il y a de la classe A, la classe F... Bon, tenez, on a des gens bien informés sur les Mercedes de luxe. Il y a une classe A, qui est commercialisée en Europe, qui se rend même pas ici. Ils commercialisent la... Comment ça s'appelle? C'est avec Swatch. Une encore plus... La Smart qui est encore plus petite.

Les voitures, en Europe, on le voit qu'elles sont plus petites, et elles se rendent même pas ici. La Peugeot 106... Bon. On n'a pas de Peugeot, j'en conviens, du tout. Sauf que... Non, les voitures sont plus petites. Peut-être que vous avez eu la perception qu'elles étaient plus grosses en y allant, mais les chiffres nous prouvent qu'elles sont plus petites, en Europe.

Et puis, pour ce qui est d'utiliser des mesures spécialement sur l'industrie, bien, oui, on est pour, mais il n'y a rien de mieux que le marché, hein, que de leur dire: Écoutez, on les achètera plus, vos grosses voitures, parce qu'on n'a pas les moyens de se promener avec ça. Parce que, à chaque fois qu'on a un problème... Je sais pas, le tabac, tu sais, les cigarettiers se défendent en disant: Oui, mais il y a de la demande. Bon, bien, là, on va leur dire: Il n'y en a plus, de demande, pour vos grosses autos.

● (11 heures) ●

M. Kieffer: Mais, quand vous dites que le marché est le meilleur régulateur à ce point de vue là, je vous réfère à la Californie, par exemple, O.K., qui, sans avoir recours à des augmentations excessives de taxes sur l'essence, a été probablement le leader en Amérique

du Nord pour forcer les compagnies automobiles à produire des automobiles de moins en moins polluantes, et, par ailleurs et pourtant, l'essence est encore bien plus réduite, à un coût beaucoup plus réduit qu'ici.

Alors, je dis pas qu'il est pas utile comme mécanisme, il faudrait que je vérifie aussi les normes européennes. Il y a peut-être de petits cylindrés, mais je continue à penser qu'il y a des gros cylindrés, parce que j'en vois quelques-uns qui se promènent ici puis je certain qu'ils se promènent de l'autre bord itou en même temps. Mais la Californie, par d'autres normes qui ont été des normes législatives... Ils ont voté des lois, là, ils ont dit: Regardez, là, ça dépassera pas tel niveau de pollution, puis vous avez deux ans pour le faire. Puis je peux-tu vous dire que GM s'est rallié et Ford s'est rallié parce qu'ils voulaient continuer à vendre des autos.

M. Gagnon (Francis): Je pense qu'on s'entend, là. Mais, je veux dire, je suis pas contre qu'il y ait des normes qui soient imposées aux constructeurs. Vous avez dit que le marché était aussi une bonne façon. Parfait, on utilise les deux s'il faut. Mais la Californie — c'est bon que vous le disiez — je crois qu'ils sont quoi, 30 millions en Californie. C'est un marché semblable au canadien, la preuve que le Canada pourrait avoir un grand poids dans le développement de véhicules plus efficaces. Mais je suis pour l'utilisation des normes et je suis pour l'utilisation d'une hausse des taxes parce que ça va être ce qui va parler le plus aux compagnies.

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

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. J'ai pris connaissance de votre mémoire et je peux d'emblée vous dire que tous les objectifs qui sont visés, j'y souscris, et particulièrement la protection de l'environnement.

Par ailleurs, je dénote que, au niveau de la grande industrie pétrolière, qui sont sur le marché du brut, qui sont sur le marché du raffinage, qui sont sur le marché de la commercialisation, la distribution jusqu'au consommateur, vous ne les regardez pas de près pour déterminer quelles seraient les mesures à prendre à leur égard. Et, je m'explique, quand on regarde que le prix de l'essence augmente, là, de 0,30 ou 0,40 \$ et qu'on n'a aucune raison d'expliquer ça, qu'on met la faute sur l'OPEP alors qu'on apprend qu'il y a pas juste l'OPEP, mais que les multinationales occidentales contribuent ardemment à maintenir ce mythe-là et à nous dire que, non, nous, on n'est pas coupables, c'est l'OPEP qui fait en sorte qu'ils créent une rareté... On voit aussi qu'il y a des compagnies multinationales nord-américaines qui embarquent dans le jeu et qui font aussi cet effort de créer une fausse prétention de rareté. Les profits sont faramineux au niveau des pétrolières. Elles entreprennent des campagnes de désinformation à l'égard des consommateurs: C'est la faute des gouvernements qu'il y a des taxes. Mais il faut dire que le Québec est sorti d'une période, quand même, d'endettement qui était majeure. Même au niveau du déficit, on s'endettait d'année en année, on creusait notre trou, puis c'est les générations qui suivaient notre génération — en tout

cas, ma génération — qui allaient assumer ça et vos générations.

Comment se fait-il que vous ne vous attardiez pas à regarder les bénéfices de ces multinationales au lieu de regarder comment on peut davantage aller chercher de l'argent chez les consommateurs?

M. Gagnon (Francis): Parfait, c'est une excellente question. Nous, on présentait un mémoire sur lequel il fallait bien se concentrer. On savait très bien que tous les experts que vous alliez entendre ou qui allaient venir vous parler allaient vous expliquer comment est-ce que les mécanismes du marché... comment est-ce que les grosses compagnies faisaient des profits, etc. On savait que vous alliez avoir énormément d'information là-dessus, mais ce qu'on avait anticipé aussi et qui est encore pire que ce à quoi je m'attendais, c'est que personne vous parlerait d'environnement, de santé, d'économie à long terme. J'ai entendu monsieur de la FTQ — et c'est tout à son honneur — aborder le fait que l'essence polluait. C'est le seul que j'ai entendu le dire hier. Donc, c'est tout simplement... Écoutez, moi aussi, je trouve ça intéressant, pourquoi est-ce que les pétrolières font autant de profits, etc., sauf que, vous comprenez, on est des citoyens qui travaillent toute la journée, qui faisons ça en revenant chez nous le soir, et puis on avait du temps pour étudier les effets de la combustion de l'essence, et notre gestion... et puis on n'a tout simplement pas eu le temps d'étudier ça. C'est tout.

M. Lelièvre: Si vous permettez...

Le Président (M. Sirros): Toute petite question.

M. Lelièvre: Mais pourquoi ne pas avoir ciblé les bénéfices des entreprises pétrolières au lieu de cibler une augmentation de taxes pour les contribuables?

M. Gagnon (Francis): Pourquoi ne pas imposer les profits des pétrolières plutôt que de hausser les taxes? Parce que...

M. Lelièvre: Et s'assurer qu'ils ne refilent pas ça aux consommateurs par le biais d'augmentations par la suite à la distribution.

M. Gagnon (Francis): Bon, vous venez de répondre en partie, est-ce qu'ils vont le refilet? Et, deuxièmement, est-ce que ça va faire baisser la consommation? Je le crois pas, là, je crois qu'ils cherchent un moyen pas seulement d'engranger de l'argent chez... dans l'État, ils cherchent aussi des moyens de faire diminuer la consommation, et ça, ça passe par une augmentation du prix à la pompe.

Le Président (M. Sirros): Ça va?

M. Lelièvre: ...temps est écoulé?

Le Président (M. Sirros): Le temps... Oui, il reste 15 minutes... 15 secondes. Alors, il ne reste qu'à vous remercier pour votre présentation. Alors, on va

suspendre quelques minutes pour accueillir Mme Jocelyne Girard-Bujold, députée fédérale de Jonquière. Et on suspend pour quelques secondes.

(Suspension de la séance à 11 h 6)

(Reprise à 11 h 8)

Le Président (M. Rioux): Je demanderais à Mme Jocelyne Girard-Bujold, députée de Jonquière, de prendre place, s'il vous plaît.

Alors, Mme Girard-Bujold, bienvenue parmi nous et bienvenue également à votre collègue. C'est M. Bégin?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Oui.

Le Président (M. Rioux): M. Raymond Bégin. Mme la députée, vous avez 15 minutes pour exposer votre point de vue, et ensuite on aura des questions à vous poser, vous le comprendrez bien. Alors, on vous écoute, madame.

**Mme Jocelyne Girard-Bujold
et M. Raymond Bégin**

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Merci, M. le Président. Merci, Mme, MM. les députés, de me recevoir et de me donner l'opportunité de venir exposer mon point de vue au sujet du dossier sur les prix de l'essence.

Comme vous l'avez constaté dans mon mémoire, celui-ci se divise en deux sections, et ma présentation utilisera le même schéma. Dans un premier temps, je ferai la mise en situation et l'analyse des deux aspects les plus importants de cette problématique, en l'occurrence la taxation et la concurrence. Je terminerai par les solutions proposées.

● (11 h 10) ●

Il convient de vous mentionner un élément essentiel avant de débiter. Étant députée d'une région éloignée durement touchée par la hausse des prix du carburant, mes analyses et mes recommandations s'articulent davantage selon les préoccupations des gens de ma région. Ceci étant dit, les gens des villes-centres se retrouveront très certainement dans mes propos.

Alors, permettez-moi de parler du dossier de la taxation. Selon différents organismes, dont le Conference Board, les taxes sur l'essence représentent 40 à 50 % des prix à la pompe. Au Québec, le taux d'imposition varie entre 0,105 \$ à 0,152 \$ le litre, selon les régions. De plus, un supplément de 0,015 \$ le litre est exigé dans la région métropolitaine de Montréal afin de développer le transport en commun. De son côté, la taxe fédérale sur l'essence, la taxe d'accise, est uniforme sur le territoire canadien, c'est-à-dire 0,10 \$ le litre. À cela s'ajoute la taxe de vente du Québec, la TVQ, et la taxe sur les produits et services, la TPS. Le Québec perçoit annuellement 1,58 milliard avec sa taxe provinciale, auquel il ajoute les revenus de la TVQ. Quant au gouvernement fédéral, ses revenus en taxe d'accise et en TPS s'élèvent à environ 6,2 milliards par année.

Devant la flambée des prix à la pompe, les consommateurs ont immédiatement demandé à leurs gouvernements l'abolition de ces taxes sans se questionner sur l'impact d'une telle demande. Vous savez que, l'an passé, chez nous, dans ma région, nous avons une association pour la défense des consommateurs de carburant, dont je fais partie, et vous savez à quel point nous avons été touchés très fortement par la hausse de prix. On a fait des manifestations, nous avons boycotté des pétrolières et nous avons eu un certain effet sur ce qui se passe présentement chez nous.

Le gouvernement fédéral. Alors, permettez-moi de vous parler du gouvernement fédéral suite à ces revenus. Atteignant près de 6,2 milliards, les revenus des taxes sur le carburant constituent, à n'en point douter, une manne pour le gouvernement central. Malheureusement, force est de constater que celui-ci sert très mal les contribuables canadiens et québécois, car les taxes issues de l'utilisation de l'automobile devraient normalement être retournées vers les routes. Il s'agit du bon sens. La simple analyse du budget du ministre des Transports d'Ottawa nous démontre que les taxes sur les produits pétroliers ne sont pas des taxes dédiées à l'amélioration du réseau routier. En fait, la totalité de ce budget ne représente que 17,4 % des taxes totales sur l'essence.

Alors, vous avez un tableau. Présentement, ce tableau, ça vient des revenus d'Ottawa pour 1998-1999 sur les taxes. En taxes sur l'énergie, d'accise, il y a eu 4 716 000 000 qu'ils ont reçu en 1998-1999; la TPS, 1 557 000 000; un total de 6 273 000. Et son budget du ministère des Transports est de 1 094 000, donc une proportion de 17,4 %.

Le Président (M. Rioux): On parle de milliards, n'est-ce pas?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Pardon?

Le Président (M. Rioux): On parle de milliards?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Oui, toujours des milliards.

Le Président (M. Rioux): Vous parliez de millions.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Ah non, c'est parce qu'il y a 6 milliards 273 millions. Je m'excuse. Merci.

Le Président (M. Rioux): Merci.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Nous sommes en droit de nous demander ce que fait le gouvernement fédéral de cette taxe. Alors, selon un document de Transports Canada, les recettes engendrées par les taxes d'accise fédérales sur l'essence vont au fonds consolidé pour supporter un grand nombre de projets fédéraux. Mais quels sont ces programmes, l'achat d'hélicoptères militaires, la diplomatie ou assurer le financement du Bureau d'information du Canada? Les surplus budgétaires d'Ottawa sont estimés à 157,4 milliards sur cinq

ans. Il est évident que les revenus de ce gouvernement ne sont pas proportionnels à ses dépenses.

L'actuel ministre fédéral des Transports, M. David Collenette, admet que la réfection des routes nationales est une priorité de son gouvernement et qu'Ottawa doit aider les provinces dans cette tâche, une bagatelle de 17 milliards. Vous savez que, voilà un an et demi, quand il y a eu une rencontre des ministres des Transports, tous les ministres ont demandé à M. Collenette... Ils ont soumis à M. Collenette une proposition pour vraiment venir à bout de faire la réfection de toutes les autoroutes, toutes les routes à travers le Canada. Ils ont même suggéré de prendre ça sur la taxe d'accise. M. Collenette est arrivé devant le cabinet, et ça l'a fini comme ça, il a pas été capable de défendre le point. Présentement, ils mettent un maigre 600 millions sur six ans pour une entente fédérale-provinciale sur les infrastructures. À cette vitesse, cela va prendre 170 ans.

Une conclusion s'impose, les revenus de taxes sur le carburant s'en vont gonfler les surplus astronomiques du gouvernement fédéral. Il ne s'agit ni plus ni moins que d'une taxe déguisée qui ne sert en rien l'intérêt des contribuables.

Pour ce qui est du gouvernement du Québec, il s'enrichit également avec sa taxe sur l'essence. Par contre, contrairement au gouvernement fédéral, ses réinvestissements dans les infrastructures routières sont beaucoup supérieures. Prenons le tableau 3. En 1998-1999, le Québec a perçu, sur la taxe sur le carburant, 1 559 000 000; en TVQ sur l'essence, 544 millions; total de ses revenus, 2 103 000 000, tandis que le budget du ministère des Transports provincial est de 1 507 000 000. Alors, c'est une proportion de réinvestissement de 71,7 %. Le constat est donc éloquent.

Ces chiffres nous permettent d'affirmer que les Québécois et Québécoises en ont pour leur argent. Encore une fois, l'exemple du Saguenay—Lac-Saint-Jean est flagrant à cet égard. En 1996, Québec a perçu 37 542 487 \$ avec sa taxe provinciale sur l'essence. Pour l'année 1997-1998, ce gouvernement a investi 29 641 400 \$ dans les infrastructures routières de cette région. Le ratio dépenses-recettes représente 79 % des montants reçus sur la taxe.

Alors, vous savez que, lorsqu'on a eu vraiment... il y a eu du brassage-camarades chez nous l'an passé, comme je vous le disais, la première chose que les consommateurs disaient: Il va falloir que ces gouvernements-là baissent leur taxe d'accise... leurs taxes sur l'essence. Mais, moi, je dis aux gens: Est-ce que c'est vraiment pertinent qu'on baisse la taxe... des taxes sur l'essence au Québec et au Canada? À la lumière des réinvestissements dans les infrastructures routières, l'abolition de la taxe provinciale sur l'essence nuirait directement à l'entretien des routes. Alors, en ce sens, si une critique devrait être soulevée à cet égard, elle ne peut que se porter contre le gouvernement fédéral qui, comme vous l'avez mentionné... comme je vous l'ai mentionné, ne réinvestit que des sommes ridicules sur les routes.

Alors, vous savez que présentement je fais partie du Comité de l'industrie, et, justement, ce matin, nous avons au Comité de l'industrie, à Ottawa, le

Bureau de la concurrence qui sont venus témoigner. Alors, je vais vous parler du Bureau de la concurrence et, également, je vais vous parler de ce qui est sorti présentement, ce matin, à la Commission de l'industrie, à Ottawa, sur le Bureau de la concurrence. La question de la concurrence dans l'industrie pétrolière au Canada m'apparaît extrêmement déficiente. Actuellement, trois compagnies, Imperial Oil, Petro-Canada et Shell, s'accaparent 75 % de la raffinerie et de la distribution au pays. Cette situation me laisse perplexe.

De nombreux intervenants ont déclaré au cours des derniers mois que le véritable malaise de cette industrie se trouve au niveau de la concurrence, propos auxquels je souscris. Dans un contexte de compétitivité juste et saine, les consommateurs ne devraient-ils pas normalement pouvoir magasiner leur essence afin de payer le moins cher possible? Ainsi, dans l'espoir de mousser ses profits, un détaillant se risque habituellement à diminuer légèrement son prix, quitte à diminuer sa marge de profit, une situation qui donne inévitablement une guerre de prix où les consommateurs sont les principaux bénéficiaires à court terme. Une enquête publiée en janvier dernier par la maison Irving de Calgary concluait que le Saguenay—Lac-Saint-Jean est la région où les détaillants perçoivent la plus grosse marge de profit au pays. L'étude mentionne que cette marge est supérieure à 0,10 \$ le litre, alors que la moyenne nationale est plutôt de 0,04 \$ à 0,05 \$ le litre, une situation qui a fait dire à plusieurs qu'il y a apparence de collusion entre ces détaillants.

Bien que la Loi sur la concurrence soit de juridiction fédérale, ce constat ne signifie nullement que le gouvernement du Québec ne peut prendre d'actions tangibles pour régler la hausse des prix du carburant sur son territoire national. Incidemment, la Régie de l'énergie assure présentement des prix plancher selon les différentes régions du Québec. Cette situation est louable, puisqu'il s'agit là d'un moyen pour empêcher les grandes pétrolières de fixer des prix trop bas, quitte à vendre leur essence à perte, afin d'éliminer la concurrence des détaillants indépendants qui ne peuvent se permettre de diminuer leurs prix de manière trop importante pour éviter la faillite.

● (11 h 20) ●

Lorsque nous analysons les écarts entre les marges de profit des détaillants à travers les différentes régions du Québec, il est compréhensible que le consommateur se questionne sur l'application de la loi de l'offre et de la demande. Le gouvernement du Québec a justement choisi de faire bénéficier les régions éloignées d'une taxe provinciale inférieure aux grands centres urbains afin de justement assurer un certain équilibre au niveau des prix. Néanmoins, certains exemples nous démontrent plutôt le contraire. Les citoyens des centres urbains paient maintenant leur essence moins cher qu'en zone périphérique. À cet égard, la Régie de l'énergie pourrait envisager de fixer des prix plafond afin de s'assurer d'un équilibre entre les prix, et ce, peu importe le lieu de résidence des consommateurs, ce qui était le but fixé par l'établissement de la taxe provinciale.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec pourrait introduire une législation inspirée de plusieurs États américains, c'est-à-dire le «Divorcement Legislation».

Cette mesure fait en sorte d'interdire à des compagnies de raffinage de posséder également des stations de distribution. Pour de nombreux intervenants, cette mesure serait la plus efficace pour assurer un marché sain et compétitif, car il importe de mentionner que la marge de profit du raffinage et de la distribution est d'environ 0,10 \$ le litre. Le fait de dissocier le droit au raffinage et à la distribution en arriverait plutôt à briser ces cercles vicieux.

Alors, je veux vous proposer des solutions. Vous savez que présentement, finalement, il est clair qu'en plus d'être un marché soumis aux aléas de l'offre, l'utilisation du pétrole comporte des risques graves pour la santé de la population. Le smog et les gaz à effet de serre sont reliés à différentes maladies mortelles. À ce titre, on estime qu'entre 1980 et 1990 le cas d'enfants victimes d'asthme a augmenté de 23 % et que les coûts en soins de santé liés à l'utilisation de l'automobile coûtent environ 1 milliard aux provinces. Le débat au sein de cette commission parlementaire est donc une occasion privilégiée pour s'interroger sur notre dépendance aux combustibles fossiles et au mythe de l'automobile.

Pour de nombreuses raisons, on sait que la promotion du transport en commun est un moyen pour minimiser cet aspect négatif. Dans cette perspective, le gouvernement du Québec serait avisé d'étudier différentes avenues en vue de faire la promotion des réseaux de transport en commun sur un territoire national. D'ailleurs, j'ai déposé un projet de loi offrant une déduction fiscale au niveau fédéral en janvier dernier. Nous sommes présentement... Demain, nous allons finir la deuxième lecture... la troisième heure de la deuxième lecture, et, la semaine prochaine, au retour de la session, nous allons voter en deuxième lecture sur mon projet de loi.

Conclusion. Il est évident que la question des prix de l'essence et de l'impact sur l'économie québécoise est un champ vaste et complexe. Néanmoins, les aspects de la taxation et de la concurrence apparaissent comme étant les plus importants. Puisque les différents gouvernements perçoivent des redevances importantes grâce à ce produit essentiel pour plusieurs, il est évident que le mécontentement populaire se fait sentir jusqu'aux plus hauts échelons gouvernementaux. Néanmoins, une taxe peut devenir justifiée si cette dernière est retournée où elle est perçue, c'est-à-dire dans un domaine relié à l'utilisation de l'automobile, comme les autoroutes. À ce titre, l'utilisation que le gouvernement du Québec en fait a légitimé la TVQ et la taxe provinciale sur l'essence.

Il en va de même pour la question de la concurrence où la marge de manoeuvre du gouvernement québécois se trouve restreinte par rapport au fédéral. Tant et aussi longtemps que Shell, Imperial Oil et Petro-Canada se partageront 75 % du raffinage et de la distribution au pays, la loi de l'offre et de la demande pourrait ne pas être appliquée de manière à servir l'intérêt des consommateurs. Malgré tout, le Québec ne peut légiférer sur cette question.

Une seule conclusion s'impose donc, l'insuffisance des consommateurs d'essence devrait se tourner... L'insatisfaction des consommateurs d'essence devrait se tourner, d'abord et avant tout, contre les politiques du gouvernement fédéral. Toutefois, ceci ne

signifie nullement que le Québec ne puisse étudier différentes méthodes pour pallier l'influence néfaste que les grandes compagnies peuvent avoir. À ce titre, l'application d'une nouvelle loi interdisant de faire du raffinage et de la distribution pourrait être une solution à préconiser, tout comme la mise en place de mesures servant à favoriser le transport en commun. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Rioux): Merci beaucoup, Mme la députée.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Alors, je peux donner la parole à mon collègue?

M. Bégin (Raymond): Juste pour donner...

Le Président (M. Rioux): Rapidement.

M. Bégin (Raymond): Oui, oui, très rapidement. Juste pour donner un exemple comment le gouvernement du Québec pourrait, par exemple, agir plutôt que légiférer en ce qui concerne le raffinage. On peut faire l'analyse, et puis d'autres gens qui sont passés ici ont fait l'analyse, à savoir que le problème, c'est l'interfinancement des grandes pétrolières. C'est-à-dire que les analystes financiers disent que les meilleures compagnies dans lesquelles investir, c'est celles qui sont fortement intégrées verticalement, c'est-à-dire les raffineurs qui contrôlent l'exploitation pétrolière jusqu'au détail. Quand on propose de séparer ça, c'est justement parce que les compagnies pétrolières ont augmenté leurs parts sur le raffinage, de telle façon que, comme on sait qu'au Québec, par exemple, Ultramar distribue autant à Shell, à Imperial Oil et aux autres compagnies et qu'Ultramar s'approvisionne chez ces mêmes concurrents ailleurs au Canada, l'effet d'augmenter le prix du raffinage est nul pour les grands, ce qui est pas le cas des détaillants puis des indépendants. Donc, ce qu'on est en train de faire avec ça, c'est d'étrangler les indépendants. Et si c'est vrai qu'une compagnie fortement intégrée verticalement est... sont les compagnies qui ont le plus de marge de manoeuvre et le plus de souplesse, il faut dire que les compagnies qui sont fortement intégrées dans un secteur de l'énergie sont encore plus capables...

Je veux juste terminer rapidement pour donner mon exemple. L'exemple, c'est le suivant, c'est qu'il y a une compagnie au Québec qui est fortement intégrée, c'est Hydro-Québec, qui, présentement, est dans l'électricité et le gaz naturel, et il faudrait peut-être penser demander à Hydro-Québec d'évaluer la possibilité d'opérer, d'acquiescer ou de construire une raffinerie au Québec et de devenir un distributeur à ce moment-là, et uniquement un distributeur, et de privilégier la distribution aux indépendants, ce qui nous permettrait justement de contrecarrer, sans avoir besoin de changer les lois fédérales, tout de suite sur le marché cette chose-là. Il faudrait demander à Hydro-Québec d'évaluer cette mesure-là.

Le Président (M. Rioux): Merci. Merci, M. Bégin. Alors, Mme Girard-Bujold et M. Bégin, qui avez complété l'exposé, ç'a le mérite d'être clair. Après ça, on

va discuter de la pertinence de tout ça. Mais c'est clair, c'est limpide, et je vous en remercie. M. le député de Groulx.

M. Kieffer: Merci, M. le Président. Bien, je vous souhaite bienvenue dans notre parlement national. Il est rare que nous ayons des invités qui nous viennent d'Ottawa, alors sentez-vous tout à fait à l'aise. Et je voudrais juste m'assurer, avant de faire mon intervention, que je comprends bien vos tableaux, là. Lorsque, votre tableau 2 de la page 4... Vous parlez des taxes sur l'énergie et la TPS à la hauteur de 6 273 000 000, ça, ça couvre évidemment l'ensemble du Canada. C'est bien ça?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Non, non, c'est au Québec, ça.

M. Kieffer: C'est juste au Québec?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Oui.

M. Kieffer: Sûre de ça, là?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Oui, oui, taxe d'accise et la TPS que le gouvernement du Québec perçoit au Québec présentement.

M. Kieffer: Non, non, je parle pas de celle-là, je parle du tableau 2, là.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Ah, le tableau 2. O.K. Oui, oui, c'est le Canada. Je m'excuse.

M. Kieffer: Oui, oui. Après ça, je vais arriver au tableau... Non, non, je veux commencer par le niveau fédéral.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Oui, oui. C'est correct.

M. Kieffer: Ça, c'est à l'ensemble du pays. Il y a 6 milliards qui sont perçus en taxe d'accise et en TPS, et le budget du ministère des Transports fédéral, pour l'ensemble du Canada aussi, est de 1 milliard. C'est ça, donc il y a un déficit quelque part. Si on part de l'hypothèse que les taxes perçues sur le pétrole devraient servir à l'entretien des routes, il y a un déficit de 5 milliards et plus. Je me trompe pas quand je dis ça. Ce qui fait que, comme vous le dites, la proportion des taxes allouées au maintien des routes et l'entretien des routes est de 17 %, alors que, pour le Québec, il y a aussi un déficit qui est beaucoup moindre, les taxes perçues sont de l'ordre de 2,1 milliards... On peut s'obstiner, il y en a qui parlaient de 2,4 hier, les chiffres qui nous ont été fournis, nous, nous parlaient de 2,1 quelques pour un budget du ministère des Transports de 1,5.

Le Président (M. Rioux): ...pour 2,2.

M. Kieffer: Hein? Bon. Donc, de l'ordre de 71 %. L'avenue, ici, m'amène à la réflexion suivante. Lorsque nous nous sommes réunis en session plénière

pour évaluer l'importance du dossier et des invités que nous devons avoir, il m'apparaît qu'on a oublié un joueur important, puis là on le voit clairement. Puis, hier, il y a des gens qui en ont parlé aussi. Et, je fais l'offre à l'opposition, pourquoi on n'inviterait pas, hein, soit le ministre fédéral de l'Énergie ou soit le ministre fédéral des Transports? Il délèguera bien qui il voudra, mais, moi, je pense qu'on aurait toute une série de questions à leur poser sur l'utilisation que le gouvernement fédéral fait des sommes qu'il perçoit auprès des contribuables canadiens et des utilisateurs des routes canadiennes, et ceux qui paient l'essence et qui paient les taxes fédérales. Alors, j'attends une réponse de l'opposition, pas nécessairement là, mais quand vous parlerez tantôt. Mais, moi, je serais prêt à ce que, s'il y avait un accord des deux partis, qu'on lance une invitation spéciale soit au ministère des Transports fédéral soit au ministère de l'Énergie pour qu'ils viennent nous rencontrer et qu'ils puissent, eux aussi, partager avec nous leur réflexion, leur stratégie et qu'ils puissent répondre à nos questions.

Le Président (M. Rioux): J'avoue que la question que vous soulevez est pertinente. Moi, je sais bien qu'on en a parlé, la secrétaire et moi, mais il était déjà tard quand j'ai pensé d'inviter un représentant du gouvernement canadien. Il était un peu tard, et je l'ai pas porté à l'attention des membres de la commission parce qu'on était déjà en processus pour en arriver à nos auditions publiques. Mais, la question est soulevée, est-ce que, du côté de l'opposition, vous avez une réaction?

M. Kieffer: S'il y avait unanimité là-dessus...

M. Béchard: On verra.

M. Kieffer: Mais je préférerais avoir... Non, non, c'est parce qu'il va falloir envoyer l'invitation.

M. Béchard: ...là-bas. Ha, ha, ha!

M. Kieffer: Alors, on va attendre votre réponse à votre tour, M. le député de Kamouraska?

M. Béchard: Oui. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Rioux): Alors, il faudrait pas enlever du temps non plus à Mme la députée de Jonquière.

M. Kieffer: Non. Non, mais je lance l'invitation et je m'attends d'avoir une réponse tantôt de la part de l'opposition.

Le Président (M. Rioux): Très bien. M. le député de Groulx.

● (11 h 30) ●

M. Kieffer: J'aimerais... Hier, il y a un des groupes qui est venu et qui a posé une question très pertinente. Il a dit: Il y a un déséquilibre dans la fiscalité vis-à-vis la perception des taxes au niveau des produits pétroliers: d'une part, le fédéral en perçoit beaucoup puis il investit peu, le provincial en perçoit, lui aussi,

beaucoup mais, en général, il se rapproche beaucoup ou il se rapproche assez, en tout cas, de ce qu'il perçoit, puis les municipalités qui ont d'énormes responsabilités dans l'entretien des routes, hein, des rues et autres, elles perçoivent rien et elles ont énormément de responsabilités, elles aussi. Alors, il dit: Il faudrait repenser en profondeur le système du partage de la fiscalité et des taxes versus les obligations qui sont liées aux différents niveaux de gouvernement pour entretenir le réseau routier. Alors, vous revenez avec ça, et votre exemple est encore plus frappant.

Deuxième question... la première, c'était plus un commentaire, mais là j'ai une question beaucoup plus précise. Moi, je suis très intéressé par la législation de type «divorcement» pratiquée par les États américains et qui vise justement à briser cette espèce de structure extrêmement intégrée des grandes pétrolières qui contrôlent en aval et en amont, c'est-à-dire depuis l'extraction jusqu'à la pompe à essence. J'aimerais que vous m'expliquiez un peu plus en détail puis j'aimerais que vous m'indiquiez aussi si c'est une législation de type fédéral — s'il en existe une — si c'est une législation de type d'État. Est-ce qu'en général ces législations-là sont à peu près uniformisées entre les États? Est-ce qu'il y a, en d'autres mots, une loi type que les États ont utilisée? Est-ce qu'il y a des expériences plus intéressantes qu'ailleurs et est-ce que ça a eu des effets sur le prix réel de l'essence dans les États américains?

Le Président (M. Rioux): Alors, Mme la députée.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Oui, merci, M. le Président. J'aimerais vous répondre au sujet de votre premier volet. Nous autres, le Bloc québécois, l'an passé, lors du débat qu'il y a eu une flambée du prix de l'essence, nous avons demandé au gouvernement fédéral de suspendre sa taxe d'accise, parce que c'est là présentement qu'on dit: Présentement, le gouvernement fédéral a une taxe, puis on sait pas ce qu'il fait avec, alors qu'on dit que c'est une taxe qui est perçue sur le litre d'essence auprès du consommateur et qu'elle doit retourner pour le consommateur ou soit des infrastructures, puis c'est pas ce qui se fait présentement. Puis vous savez que M. Martin, Paul Martin, a dit à la Chambre des communes à plusieurs reprises: Si le gouvernement, si les autres gouvernements des provinces veulent baisser leurs taxes TVQ, bien, on va peut-être parler, mais il a jamais parlé de sa taxe d'accise. Alors, nous autres, le Bloc québécois, ça a été vraiment notre cheval de bataille.

Deuxièmement, au sujet de... pour ce qui est de la législature qui se passe présentement, il y a quatre à cinq États américains présentement qui ont passé une loi dans ce sens-là, et ça a permis de faire en sorte que le prix de l'essence soit stabilisé, ça a permis d'avoir de la concurrence induite envers le raffineur plus le distributeur. Ça a fait vraiment séparer les deux champs qui devraient... Moi, je pense qu'avant... Vous savez, avant que la loi... avant que le fédéral change la loi, tu n'avais pas le droit d'être distributeur puis raffineur en même temps. La loi a été changée, présentement t'as le droit de faire les deux.

Moi, je pense qu'il faut regarder vraiment ce point de vue là parce que, présentement, on ne pourra jamais, puis le gouvernement du Québec, malgré sa meilleure volonté du monde, ne pourra jamais, s'il n'envisage pas ça, pouvoir mettre de l'ordre dans ce champ-là. C'est sûr qu'il y a la Loi de la concurrence qui est fédérale, mais il va falloir qu'eux, présentement... À la Chambre des communes, présentement, le projet de loi C-23... on est en train d'analyser la Loi de la concurrence. Nous sommes en étude, en comité, sur la Loi de la concurrence. Alors, moi, je pense que, oui, le gouvernement du Québec devrait l'envisager sérieusement, et puis elle devrait se baser sur ce que font les États américains dans ce dossier-là.

M. Kieffer: Donc, ça a eu des effets, au minimum, de stabiliser les prix du pétrole. On n'a pas vu des variations constantes comme on en voit ici, là.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Oui, c'est ça.

M. Kieffer: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Rioux): Merci. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. Je vais aborder deux volets. Tout d'abord, vous demandez ou suggérez que le gouvernement fédéral abolisse la taxe d'accise. Comment cette taxe pourrait être retournée aux consommateurs, puisqu'on n'a pas de contrôle sur les prix que fixent les pétrolières? Est-ce que... Par exemple, ce matin, on a encore eu une affirmation à l'effet qu'au Nouveau-Brunswick on avait diminué la taxe, on avait enlevé la taxe, et, une semaine après ou deux semaines après, la pétrolière avait ramassé le bénéfice qui provenait de la taxe. Alors, ça, il y a un problème à ce niveau-là.

D'autre part, vous parlez que vous êtes en train de regarder la Loi sur la concurrence. Là, on nous dit que le Bureau de la concurrence, ça vaut pas cher, ça peut pas nécessairement être utile dans un dossier comme ça. J'aimerais ça vous entendre sur cet aspect-là.

Et, d'autre part, est-ce que le Québec a juridiction pour légiférer en ce qui concerne les compagnies fédérales? Dans votre mémoire, vous nous dites non et, d'autre part, vous nous suggérez de le faire.

Le Président (M. Rioux): Mme la députée.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Oui, merci, M. le Président. M. le Président, j'ai déposé à la Chambre des communes une motion qui demandait l'avis de la Chambre:

«Que le gouvernement propose des mesures d'urgence pour revoir l'application du terme "indûment" à l'article 45 de la Loi de la concurrence.»

Vous savez que ce terme «indûment» là ne permet pas au Bureau de la concurrence de faire véritablement des enquêtes en dehors, d'avoir des preuves écrites ou orales qu'il y a eu collusion. Alors, présentement, comme je vous disais tout à l'heure, le Bureau de la concurrence est venu témoigner ce matin, au comité de l'industrie, qu'ils sont présentement — le Bureau de

la concurrence — à faire des tables rondes sur ma motion pour savoir le mot «indûment» si on devrait l'enlever pour leur permettre de pouvoir faire mieux leur travail, parce que vraiment ça les menotte, le mot «indûment», à l'article 45 de la Loi de la concurrence.

Alors, vous voyez, présentement, nous autres, le Bloc québécois, au sujet de la Loi sur la concurrence, on fait avancer des éléments qui vont permettre au gouvernement du Québec d'agir dans son champ. C'est vrai que le gouvernement du Québec ne peut pas intervenir dans une loi fédérale. La Loi de la concurrence est vraiment de domaine fédéral. Alors, nous autres, on fait en sorte de pouvoir permettre de mettre la table puis de pouvoir donner aussi des dents au Bureau de la concurrence.

Puis ce que vous disiez tout à l'heure au sujet de... Présentement, oui, si on suspend la taxe d'accise, si on enlevait ces taxes, ça va être les pétrolières... comme on a vu dans le passé — puis ça fait pas longtemps — qui ont pris la marge de manoeuvre que les gouvernements se sont retirée. C'est pour ça que je dis qu'il y a des législations aux États-Unis qui ont fait en sorte de plafonner. Alors, ça permet, ça fait en sorte — ça donne aussi — à la Régie de l'énergie, chez vous, qui relève du gouvernement du Québec, de pouvoir agir d'une façon à protéger le consommateur.

Le Président (M. Rioux): C'est pas du Bureau de la concurrence qu'on va pouvoir mettre la main au collet des multinationales. Selon vous, là?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Bien, moi, je pense que, si on renforce la Loi de la concurrence... Vous savez que présentement... Vous savez que, quand il y a des plaintes au tribunal, c'est juste le Bureau de la concurrence qui a le droit d'aller siéger. Si on amende la Loi de la concurrence, ça va permettre peut-être à des individus...

Il y a présentement un projet de loi à l'étude, en Australie, qui va permettre peut-être à l'individu d'aller devant les tribunaux pour aller contre des grosses pétrolières. Alors, vous voyez, à travers le monde, présentement, ça bouge. Nous autres, on fait notre chemin, puis je pense que c'est important de lui mettre des dents, à cette loi-là.

Le Président (M. Rioux): Selon vous, on est mal équipé pour travailler, pour protéger les consommateurs et aussi dompter un peu les... les voraces.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Oui. Présentement, on est très mal équipé. C'est pour ça que je trouve ça très appréciable, ce que vous faites présentement.

Le Président (M. Rioux): Merci. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Oui. Je voudrais revenir sur la loi américaine qui prévoit qu'on peut séparer les processus bruts à la distribution. Le Québec ne peut pas intervenir là-dessus, mais est-ce que, par exemple, le Bloc québécois fait des pressions sur le gouvernement fédéral?

Ce que j'ai compris dans votre mémoire: «Malgré tout, le Québec ne peut légiférer sur cette question», à la page 12. Est-ce que je comprends bien? Quand on parle de la concurrence où la marge de manoeuvre du gouvernement du Québec est très restreinte par rapport au fédéral, ça, c'est à la fin de la page 12. Est-ce que vous visez, à ce moment-là, la séparation des étapes puis vous nous dites qu'on ne peut pas intervenir là-dessus?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Non. Le Québec pourrait intervenir...

Le Président (M. Rioux): Mme la députée.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Merci, M. le Président. Le Québec pourrait intervenir parce qu'il a déjà intervenu, la Régie de l'énergie, avec son prix plancher...

M. Lelièvre: La question du prix, ça va. Mais la séparation, le «divorcement»...

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): ...avec son prix plancher. Alors, ça serait à la Régie de l'énergie à le faire.

Le Président (M. Rioux): Mme la députée, je pense qu'il y a un manque de compréhension entre le député de Gaspé et vous.

● (11 h 40) ●

M. Lelièvre: La Régie de l'énergie, je comprends qu'elle peut intervenir pour fixer un prix plafond. O.K. Par ailleurs, au niveau de légiférer pour séparer les processus au niveau des pétrolières, du brut jusqu'à la distribution au consommateur, d'après vous, vos recherches vous permettent-elles de conclure que le gouvernement du Québec peut intervenir sur des entreprises fédérales pour les séparer, ces processus?

Le Président (M. Rioux): Vous pouvez me donner une réponse en 30 secondes?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): M. le Président, oui, je pense que, oui, le gouvernement du Québec pourrait le faire.

Le Président (M. Rioux): Merci beaucoup.

Une voix: Ha, ha, ha! C'est bien.

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

M. Bécharde: Oui, bonjour. Bonjour, M. le Président. Écoutez... Bonjour, Mme Girard-Bujold, bonjour, M. Bégin. Sur la recommandation ou l'invitation en ce qui a trait au fédéral et tout ça, je réponds tout de suite qu'on pourra la regarder dans la rédaction de notre rapport. Si on juge à ce moment-là que ça pourrait être pertinent, moi, je suis ouvert à ça, on le regardera en rédigeant notre rapport.

L'autre point que je voudrais... Mme Girard-Bujold, moi aussi, je vous souhaite la bienvenue. Le

Parlement est le Parlement de tous les Québécois et de toutes les Québécoises. Alors, bienvenue. Et, aussi, je vous dirais à la blague, même si je suis toujours agréable et sympathique: J'espère que vous allez passer une bonne fin de semaine et que les nouvelles relations fédérales-provinciales dans votre comté vont bien se dérouler dans les prochaines années. Mais je vous dirais, sur un...

Le Président (M. Rioux): On peut revenir à la pertinence, je crois.

M. Bécharde: Oui, oui, oui, on va revenir à la pertinence.

Le Président (M. Rioux): Très bien. Ha, ha, ha!

M. Bécharde: J'ai juste une petite question sur la taxe d'accise fédérale. Quand vous amenez les chiffres qui sont là, ça comprend l'ensemble des revenus reliés à la taxe d'accise?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Oui, oui.

M. Bécharde: Oui. Est-ce que la taxe d'accise s'applique aussi, par exemple, sur... Est-ce que la partie de cette taxe-là qui s'applique sur le kérosène et tout ça est incluse là-dedans aussi?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Oui, oui.

M. Bécharde: Ça représente quelle proportion, par exemple, la taxe d'accise, sur le kérosène et sur ces carburants-là, les produits pétroliers dérivés, par rapport... Parce que, si on comprend ça, il faut aussi prendre... quand vous faites l'équation, on prend l'équation des montants nécessaires aux investissements aussi dans les aéroports et dans d'autres types d'infrastructures comme ça. Est-ce que, ça, cette démarcation-là, vous l'avez faite aussi?

Le Président (M. Rioux): Mme Carole Bujold. Excusez-moi, excusez-moi...

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): M. le Président... Vous me permettez, M. le député, de vous envoyer des informations additionnelles sur cette question-là. Je vous ferai parvenir un document si ça vous fait rien. Présentement, ce serait trop long à vous expliquer, mais je vous ferai parvenir un document annexé à mon mémoire qui vous donnera toutes les réponses à vos questionnements.

M. Bécharde: Oui, mais c'est parce que c'est une question qui, pour moi, est importante, parce que votre argument est basé sur le fait que la proportion des investissements fédéraux par rapport à l'ensemble de la taxe perçue, la taxe d'accise, n'est pas suffisante. Moi, je vous demande: Ça représente quoi? C'est quoi, la proportion, par exemple, de cette taxe-là qui vient des produits pétroliers autres que l'essence, par exemple sur le kérosène et tout ça? Parce qu'il y a des volumes importants qui sont là aussi, j'imagine.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): M. le Président...

Le Président (M. Rioux): Mme Girard.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): ...je vous ai soumis le budget du gouvernement du Canada avec celui du ministère des Transports du Canada pour l'année 1998-1999. Alors, c'est son budget global, c'est ce qu'il reçoit en taxe d'accise et en TPS, puis c'est son budget qu'il dépense au point de vue du ministère des Transports. Ça regroupe les aéroports, ça regroupe les ports, ça regroupe tout ça, parce que c'est son budget global.

M. Bécharde: Mais, pour la partie, là, comme je vous dis, taxe d'accise, vous pouvez pas me répondre à...

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Je pourrai vous envoyer le côté du budget fédéral, vraiment, là, le budget de cette année qui traite de ça.

M. Bécharde: O.K.

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

M. Bécharde: Et aussi, bien sûr, les parties qui sont allouées à d'autres types d'infrastructures. Parce que ce que vous... Puis, quand on regarde plus loin, vous mentionnez l'entente fédérale-provinciale sur les infrastructures particulières et tout ça, le 600 millions sur les infrastructures. C'est parce que c'est une entente, ça a été signé des deux côtés. C'est donc que ça satisfait aussi les deux côtés, autant Québec qu'Ottawa.

Et quand on parle de ces revenus-là, l'autre chose qu'il faut regarder aussi... Si je comprends bien, vous êtes pour... parce que... D'abord, si on met ça au clair, vous êtes pour une réduction des taxes, autant à Québec qu'à Ottawa.

Le Président (M. Rioux): Mme la députée...

M. Bécharde: Est-ce que vous êtes pour une réduction des taxes autant à Québec qu'à Ottawa?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): C'est pas ça, c'est pas ça... Je m'excuse, mais c'est pas ça que le mémoire dit.

M. Bécharde: Oui, mais je veux juste être sûr, je veux l'entendre. Est-ce que vous êtes d'accord...

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Non. Moi, j'ai dit que c'est le contraire, j'ai pas dit qu'on allait baisser les taxes du tout.

M. Bécharde: O.K.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Moi, j'ai dit que, présentement, on devrait suspendre la taxe d'accise pour permettre au gouvernement canadien de se retirer de ce champ-là, parce que cette taxe-là ne sert pas aux utilisateurs, elle ne sert pas à rénover les routes. Parce

que, vous savez, je m'excuse, mais dans le passé, jusqu'en 1997, le gouvernement canadien avait avec les provinces des ententes spécifiques d'améliorations routières. En 1997, le gouvernement fédéral a aboli ces ententes-là, que ce soit en Ontario, que ce soit au Québec. Dans ces ententes-là, il mettait 1 \$ pour 1 \$. Présentement, ça n'existe plus. Nous autres... Moi, quand je... Moi, je demande au ministre Collenette, je demande à Mme Robillard qui s'occupe des infrastructures, je demande à Paul Martin de remettre en application ces ententes-là, parce que ces ententes-là assuraient un juste retour des taxes dans des régions où est-ce qu'il y avait des routes nationales. Alors, présentement, il n'y en a plus. Ils font en sorte d'investir là où est-ce qu'ils veulent bien investir. Mais c'est pas ça qui est supposé, de faire en sorte... de se servir de cette taxe puis de faire de cette façon. Moi, je suis opposée à la façon d'agir du gouvernement fédéral dans l'administration de ces taxes.

Le Président (M. Rioux): M. le député.

M. Bécharde: Ça, je le comprends. C'est pas une surprise, là. Je le comprends aussi, là. Mais...

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): C'est le gros bon sens.

M. Bécharde: Oui. Mais, je veux savoir, est-ce que vous êtes pour une baisse de taxes sur l'essence aussi à Québec? Est-ce que vous êtes d'accord avec une baisse des taxes...

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Non, je l'ai dit au début.

M. Bécharde: Non? Vous êtes pas d'accord?

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Vous savez, chez nous, l'an passé — je vous l'ai mentionné — il y a eu beaucoup... un gros brouhaha chez nous l'an passé, puis les gens, la première chose qu'ils ont dite: On va baisser les taxes. Moi, je dis: Non. C'est pas la solution. C'est pas de baisser les taxes qui est la solution. Baisser les taxes, c'est de revoir la Loi de la concurrence, c'est de faire en sorte que les argents qui sont perçus à l'intérieur des taxes aillent au bon endroit. Puis aussi, il faut changer notre façon de faire au sujet de...

Moi, comme je vous ai dit tout à l'heure, j'ai amené un projet de loi sur la scène fédérale pour avoir des abattements fiscaux pour les utilisateurs de transport en commun. Alors, il va falloir aussi permettre... Vous savez, dans nos régions à nous autres, on a l'étalement urbain, et puis les compagnies de transport en commun ne peuvent pas se rendre dans les villes qui sont les plus loin des centres-villes. Alors, en permettant un abattement fiscal auprès du consommateur, alors tout de suite les communautés urbaines auraient de l'argent neuf pour pouvoir remédier. Vous savez, j'ai toute la Fédération canadienne des transporteurs urbains. La Fédération québécoise aussi est derrière le projet de loi. Ça, c'est une mesure immédiate qui pourrait faire en sorte de baisser les gaz à effet de serre pour permettre aussi à

nos régions d'avoir aussi la possibilité d'avoir les instruments aussi. Au lieu d'avoir trois voitures... Chez nous, j'ai des résidents qui ont trois voitures dans la maison pour pouvoir s'en aller... l'enfant, aller à l'université, la mère, aller travailler, puis le père, aller travailler. Ça a plus aucun bon sens.

Le Président (M. Rioux): M. le député.

M. Bécharde: Je veux juste être clair, une petite réponse courte. Donc, j'ai bien compris, vous êtes pas d'accord avec une baisse de taxes sur l'essence au Québec.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Pas la taxe... Non, non.

M. Bécharde: Au Québec, vous trouvez que les taxes sont correctes.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Non, non. Je suis pas d'accord.

M. Bécharde: O.K. Parfait. Non, je voulais juste... Je voulais juste être clair.

Une voix: On avait compris, nous autres.

M. Bécharde: Ah oui, ça, j'en doute pas que, vous autres, vous aviez compris.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Je l'ai écrit.

M. Bécharde: O.K. Non. Parfait. Parfait. L'autre point sur lequel je voulais vous amener aussi, c'est sur le point du... Quand vous parlez de la concurrence, ce que j'en comprends aussi, puis on en a discuté, c'est que, finalement, face aux indépendants — Pierre, mon collègue, a posé la question là-dessus — ...

Est-ce que vous trouvez qu'en ce qui a trait à la concurrence les indépendants québécois jouent leur rôle? Ce qu'on veut dire par là, c'est que... Dans votre enquête que vous demandez dans la révision des choses, est-ce que ça viserait aussi les indépendants? Parce qu'on se disait hier que finalement les indépendants... Tout le monde suit quand ça baisse ou que ça monte. Tout le monde est au même niveau. Donc, est-ce que les indépendants jouent leur rôle, c'est-à-dire d'être plus bas, ou d'être plus hauts, ou quoi que ce soit? Il n'y en a pas de variations, donc j'ose imaginer que, dans votre demande d'enquête au niveau de la concurrence et tout ça, vous incluez vraiment tout — et les indépendants, et les grandes pétrolières, et tout le monde, là — pour voir vraiment l'ensemble du portrait.

Le Président (M. Rioux): Mme la députée.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): M. le Président, vous savez, j'ai rencontré à plusieurs reprises le Bureau de la concurrence, à Ottawa, les gens, le président et ses assistants. J'ai fait trois plaintes, chez nous — là j'ai pas encore eu la réponse — trois plaintes envers ce qui se passe dans ma région. Vous savez, à 10 heures le matin, un dimanche matin, je me lève, tout le monde change...

à la même heure, ils changent de prix de l'essence, du Bas-Saguénay au haut du Lac. Bien, je trouve ça inacceptable. Ça veut dire... Puis là, moi, je leur dis: Mais, ça, c'est de la... ça, c'est vraiment de la collusion. Ils peuvent pas. Il dit: Non, je peux pas parce qu'on n'a pas la preuve écrite ou orale qu'ils ont fait de la collusion. Alors, c'est pour ça qu'il va falloir vraiment, vraiment faire en sorte de s'attaquer à la collusion. C'est pour ça que le mot «indûment» qu'on enlève dans l'article 45 de la Loi de la concurrence va permettre ça au Bureau de la concurrence, de faire enquête sur des situations qu'on voit de visu.

Le Président (M. Rioux): Mme la députée, le député de Kamouraska-Témiscouata vous a demandé si ce changement de prix paramétrique, à 10 heures du matin, ça incluait les indépendants.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Bien là je pense que tout le monde présentement fait partie du jeu, là.

Le Président (M. Rioux): Bien. M. le député de Mont-Royal.

M. Tranchemontagne: Merci, M. le Président. Je voudrais continuer dans cette même veine, madame, puis je vais vous parler... je vais essayer de concentrer mes commentaires sur votre région, mais ça vaut aussi pour l'ensemble du Québec.

● (11 h 50) ●

D'abord, dans votre document, vous nous dites, vous nous parlez de l'influence, à vos dires, néfaste des grandes entreprises qui... que des grandes pétrolières peuvent avoir sur l'ensemble et, comme mon collègue vient de vous dire, par contre, quand on regarde votre région, là, il y a 55 % de gens qui sont des bannières qu'on appelle, là, des bannières Esso, etc., et 45 % qui sont des indépendants. Pourtant, on n'a pas l'impression, quand on voit tous ces prix-là monter d'un coup, que les indépendants jouent leur rôle. C'est la question que je vous pose. Et ça, c'est pas couvert dans votre mémoire. Pourtant, on devrait en parler. Hier, vous étiez pas ici, mais on a parlé que, dans la région de Montréal, avant-hier les prix avaient monté de 0,06 \$, tous. Et les indépendants ont monté également. Alors, est-ce que les indépendants jouent vraiment leur rôle? C'est la question que je vous pose. Puis j'ai d'autres questions après pour vous.

Le Président (M. Rioux): Très bien. Mme la députée.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): M. le Président, j'aimerais lui répondre. Vous savez que, présentement, là, moi, je pense que les indépendants sont obligés de suivre la hausse ascendante et descendante que les grosses pétrolières mettent de l'avant parce que, vous savez, elles pourraient les affamer puis, après ça, elles les feraient mourir. Puis, moi, je pense que présentement les indépendants doivent avoir leur place et présentement ils ne peuvent pas avoir leur place, parce que c'est les grosses pétrolières qui décident. Moi, je trouve qu'ils ont pas le choix présentement.

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

M. Tranchemontagne: D'entrée de jeu, je voudrais vous dire que je suis d'accord que les indépendants ont un rôle à jouer. Le problème que je soulève, c'est que je pense qu'ils ne jouent pas leur rôle parce qu'ils suivent les prix. Et la raison, une des raisons pour lesquelles ils ne jouent pas leur rôle, et ça non plus votre mémoire n'y touche pas, c'est la question de la concentration ou du nombre de stations par 1 000 habitants. Dans votre région, il y a une station par 1 000 habitants; dans l'ensemble du Québec, il y en a 0,6 station par 1 000 habitants. Et on sait que le Québec est encore énormément plus élevé qu'aux États-Unis, énormément plus élevé que dans le reste du Canada et, pourtant, vous touchez pas du tout à ça. N'est-il pas important ou nécessaire, essentiel même, qu'il y ait une rationalisation de l'industrie pétrolière au niveau des stations-service?

Parce que c'est sûr... Vous le dites vous-même que c'est 0,10 \$ plus cher chez vous. Pourquoi? Parce que l'investissement est le même. Une station-service, qu'elle soit à Chicoutimi ou qu'elle soit à Montréal, ça doit coûter à peu près le même prix, sauf peut-être le terrain, mais construire, c'est construire. Et, à ce moment-là, l'amortissement, bien, c'est amorti sur un beaucoup moins gros volume d'essence, et donc, à ce moment-là, l'indépendant, comme le banniéré d'ailleurs, il faut qu'il demande un prix plus élevé pour pouvoir amortir son investissement et faire un retour minimum. Alors, pourtant, votre mémoire n'adresse pas ça du tout et, selon moi, ça aurait dû faire partie du mémoire. Et puis je vous parle pas des taxes parce que mon collègue vous en a parlé.

Le Président (M. Rioux): Mme la députée.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): M. le Président, moi, je pense que, présentement, c'est un faux débat d'aller dans ce sens-là. Vous savez, dans ma région, chez nous, on a beaucoup, beaucoup de municipalités, on a un très vaste territoire. Vous savez, on a plusieurs municipalités. Si on n'avait pas de stations-service dans toutes les municipalités, il faudrait quasiment, dans une municipalité, qu'ils fassent 100 km pour aller chercher de l'essence. Alors, moi, présentement, ça, c'est un faux débat. Ça, on l'aura dans le futur mais, présentement, le débat qui se fait, c'est présentement que, moi, je dis, il y a apparence de collusion. Il faut revoir la Loi de la concurrence, faire en sorte de faire un prix plafond pour permettre aussi de séparer les raffineurs et les distributeurs. C'est de ça qu'on parle présentement. Le reste, c'est un débat à venir.

Le Président (M. Rioux): M. le député de Mont-Royal, je vous donne 30 secondes.

M. Tranchemontagne: Oui. Bien, je trouve que votre commentaire est trop facile à dire: C'est un autre débat. Moi, ce que je vous dis, c'est qu'il y a 45 % qui sont des indépendants chez vous, il y a une très forte concentration. Je pense qu'on peut pas non plus se mettre la tête dans le sable. Puis, quand je dis ça, là, je défends pas de pétrolières du tout, là, je dis juste qu'il y a un problème fondamental de structure de l'industrie

pétrolière au niveau de la distribution, selon moi, et tant qu'on regardera pas ce problème-là en face, on le solutionnera pas.

Le Président (M. Rioux): Un commentaire rapide.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): Vous permettez que je réagisse à ça, M. le Président?

Le Président (M. Rioux): Rapidement, madame.

Mme Girard-Bujold (Jocelyne): M. le Président, je pense que je dis pas ça, mais je dis que, présentement, la situation est plus... Dans le futur, la loi de... la Régie de l'énergie agira en conséquence mais, moi, présentement, ce n'est pas la faute des indépendants. Présentement, c'est tout, il faut revoir toute la problématique de ce qui se vit au point de vue de l'essence.

Le Président (M. Rioux): Alors, Mme Girard-Bujold, merci beaucoup d'être venue nous rencontrer, merci également à M. Raymond Bégin. M. le député de Groulx.

M. Kieffer: M. le Président, c'est parce que j'avais fait une offre tantôt à l'opposition. J'aimerais avoir...

Le Président (M. Rioux): Il a donné sa réponse. Il a donné sa réponse.

M. Kieffer: C'est oui ou non?

Une voix: ...

M. Kieffer: Alors...

Le Président (M. Rioux): Alors...

M. Kieffer: Bien, j'aimerais... je m'excuse, là. M. le Président, est-ce que vous pouvez nous donner la réponse du Parti libéral?

Le Président (M. Rioux): Il a dit qu'il allait réfléchir à ça.

M. Bécharde: Pantoute. Vous avez pas écouté vous non plus?

Le Président (M. Rioux): Non, mais c'est quoi?

M. Bécharde: Bien, voyons, M. le Président, je vous ai répondu que, à la conclusion de nos travaux et lors de la rédaction de notre rapport final, si on juge que, dans l'une des recommandations, il y a lieu d'entendre les représentants du gouvernement fédéral, je ferme pas la porte à ça. Vous devriez écouter.

Le Président (M. Rioux): Très bien. Alors, merci beaucoup. Je demande à la Confédération des syndicats nationaux de s'approcher.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Rioux): Alors, M. Valois, on vous souhaite la bienvenue.

M. Valois (Roger): Bonjour.

Le Président (M. Rioux): Et vous allez nous présenter votre collgue.

Confédération des syndicats nationaux (CSN)

M. Valois (Roger): C'est Josée Lamoureux, qui est économiste au service des relations du travail de la CSN, qui m'accompagne. Et sans plus tarder, je pense que je vais débiter.

M. le Président, MM. les députés, madame, d'abord, la CSN est heureuse de participer aux travaux de la commission de l'économie et du travail qui portent sur le prix de l'essence et ses effets sur l'économie du Québec. La CSN, qui regroupe 264 000 travailleuses et travailleurs de tous les secteurs de l'activité économique, souhaite profiter des travaux de la commission pour souligner trois choses.

Premièrement, la CSN ne croit pas que les fluctuations du prix du pétrole brut expliquent à elles seules les hausses ainsi que la grande volatilité du prix de l'essence et des autres carburants, comme le diesel. Les grandes pétrolières tirent un avantage indu de la situation. Deuxièmement, il nous apparaît que le partage de la hausse du prix des produits pétroliers est loin d'être équitable. Certes, les consommateurs automobilistes sont les premiers touchés par la variation du prix de l'essence, mais il y a aussi, au Québec, plusieurs activités économiques, et avec elles un grand nombre de travailleurs et de travailleuses, qui restent vulnérables à des hausses importantes et soudaines du prix des produits pétroliers. Troisièmement, une baisse des taxes ne nous semble pas une réponse souhaitable à la volatilité et à la hausse du prix de l'essence et des produits pétroliers.

Ce n'est un secret pour personne d'affirmer que les quatre grandes pétrolières, qui contrôlent autour de 75 % du marché de l'essence au Québec — les compagnies Imperial, Shell, Petro-Canada et Ultramar — font des affaires d'or. Elles ont enregistré des profits records pour l'année financière 2000. L'année 2001 s'annonce tout aussi lucrative si l'on se fie aux données du deuxième trimestre. À titre d'exemple, la compagnie Ultramar Diamond Shamrock Corporation, laquelle possède la plus forte capacité de raffinage au Québec, a enregistré, en 2000, un bénéfice net de 444,3 millions de dollars US, en hausse de 156,5 % par rapport aux 173,2 millions de dollars dégagés en 1999. En juillet dernier, la compagnie annonçait ses résultats pour le deuxième trimestre de 2001. La valse des profits records se poursuit avec un bénéfice net de 266,4 millions de dollars US contre 128,5 millions de dollars pour la même période l'an dernier. On parle ici d'une hausse de 107,3 %, et l'histoire se répète pour les autres grandes pétrolières, comme quoi la hausse du prix du baril de pétrole brut, qui a triplé à l'hiver 1999 et l'été 2000, ne sert pas que les intérêts des pays exportateurs de pétrole, OPEP en tête.

Depuis le milieu de 1999, le mouvement général des prix reste le même: hausses sensibles du prix du

brut, augmentations importantes de la marge de raffinage alors que la marge du détaillant et les taxes fluctuent légèrement. Les grandes pétrolières qui opèrent tant au niveau du brut que du raffinage et de la vente au détail ont donc largement récolté sur le dos des consommateurs et autres utilisateurs des produits pétroliers, d'autant plus qu'elles peuvent très bien, comme le dénoncent plusieurs détaillants indépendants, choisir de subventionner des pertes dans un secteur d'activité pour des gains dans l'autre.

● (12 heures) ●

Face à ce constat, la CSN est de ceux qui croient que la hausse du prix de l'essence ne vient pas exclusivement de la hausse du prix du brut, mais aussi d'une stratégie délibérée des grandes pétrolières en matière de capacité de raffinage et de gestion des stocks. Bien sûr, l'augmentation de la demande pour les produits pétroliers, induite par la croissance économique exceptionnelle des dernières années, a buté sur la stagnation, voire la diminution constante des capacités de raffinage au cours des 20 dernières années.

Pour les grandes pétrolières, cela suffirait à expliquer que, même en fonctionnant à plein régime, à plus de 95 % de leur capacité productive, les raffineries n'arrivent pas à satisfaire une demande croissante, d'où la hausse des marges de raffinage et la croissance des prix à la pompe. Toutefois, cela n'explique pas pourquoi les pétrolières ont si peu investi pour augmenter leur capacité de raffinage alors que la demande était en croissance. Cela n'explique pas non plus pourquoi elles ont choisi de resserrer considérablement leur stock de pétrole brut alors qu'il n'y a pas de problèmes d'approvisionnement sur le marché mondial et que le prix a recommencé à fléchir.

Par contre, il est clair que cette stratégie a été payante. Elle a aussi été largement sanctionnée par les actionnaires. En effet, la diminution des stocks de pétrole brut a fait grimper le cours des actions des compagnies pétrolières. À l'inverse, l'annonce d'une augmentation des stocks a eu l'effet d'une douche froide. Par exemple, au mois de mai dernier, le titre d'Ultramar a chuté de 7 % suite à l'annonce d'une augmentation des stocks plus importante que prévue et une éventuelle baisse des prix de l'essence aux États-Unis. Comme quoi ce qui fait le bonheur des consommateurs fait le malheur des actionnaires. De là à croire que les pétrolières ont provoqué de toutes pièces cette rareté, il n'y a qu'un pas.

Nous sommes d'avis que les pétrolières n'ont pas seulement répercuté intégralement la hausse du brut sur le consommateur, elles ont profité de l'insécurité entourant les prix du brut pour modifier leur stratégie de gestion des stocks et augmenter leur marge bénéficiaire pour les activités de raffinage. Ajoutez à cela la guerre commerciale que se livrent au Québec les pétrolières et les détaillants indépendants pour le contrôle de la vente au détail et l'on obtient les ingrédients pour une explication de la forte hausse du prix de l'essence ainsi que sa grande volatilité.

Comme plusieurs l'ont souligné, on peut relativiser la hausse du prix de l'essence depuis 1999. En effet, exprimé en dollars constants, le prix moyen de l'essence en 2000 avoisinait le prix payé au milieu des années quatre-vingt. En fait, la tendance à la baisse

observée dans les années quatre-vingt-dix aurait été exceptionnelle. Certains émettent donc l'hypothèse que cette situation ne pouvait durer indéfiniment. On pouvait peut-être trop vite oublier que le pétrole est une ressource limitée et non renouvelable, comme l'illustrent le retour en force et la popularité des véhicules beaucoup plus énergivores, du type des quatre-par-quatre. Ceci dit, l'indépendance du Québec à l'égard des produits pétroliers et de l'essence a considérablement diminué au cours des 20 dernières années, ce qui nous semble une tendance qui doit toujours être encouragée, pour des raisons environnementales notamment.

Le premier effet sur l'économie qui vient à l'esprit lorsqu'on pense au prix de l'essence et autres produits pétroliers est certainement celui qui touche les prix à la consommation et le coût de la vie. Une hausse du prix du pétrole et de l'essence se répercute directement sur les coûts d'utilisation des voitures. Que l'on pense uniquement aux effets que les hausses du prix du chauffage ont sur les familles les plus démunies. Mais cela ne s'arrête pas là. Si on étend la discussion à l'ensemble des produits pétroliers, dont le carburant diesel qui, lui aussi, est soumis à d'importantes hausses, les effets sur les coûts de production et/ou du transport d'une foule d'autres marchandises sont indéniables. Reste à savoir si cela se traduit nécessairement et inévitablement par une hausse du prix de ces marchandises.

Si tel est le cas, la hausse du prix de l'essence et de l'ensemble des produits pétroliers peut certainement exercer une forte influence sur le taux général d'inflation. Quand on sait que la Banque du Canada surveille de très près l'évolution de l'inflation et n'hésite pas à utiliser des hausses de taux d'intérêt pour la contrôler, les risques qu'une hausse de l'essence se répercutant sur les prix d'une foule d'autres marchandises provoque une augmentation des taux d'intérêt et un freinage de l'activité économique sont grands.

Il semble toutefois que ce scénario ne se soit pas concrétisé bien que les hausses du prix du pétrole enregistrées au cours des derniers mois aient provoqué une croissance de l'indice des prix à la consommation. Pourquoi? L'explication est simple. En soustrayant les produits énergétiques de l'IPC, on remarque que la croissance de cet IPC sans l'énergie est restée dans les cibles de la Banque du Canada durant les périodes de forte augmentation du prix des produits pétroliers, soit entre 1 et 3 %. C'est donc dire que la hausse du prix de l'essence et autres produits pétroliers n'a pas eu d'effets sensibles sur les prix des autres marchandises produites.

Il est donc évident qu'une partie des coûts supplémentaires engendrés par la hausse du prix a été absorbée par les producteurs. Mais il existe aussi des groupes de travailleurs qui ont été durement touchés. Parmi ceux-ci se retrouvent sans l'ombre d'un doute les camionneurs propriétaires, qui assument une bonne partie du transport des marchandises. On se souviendra du mois d'octobre 1999 et du début de l'année 2000 alors que des centaines de camionneurs se sont révoltés contre la flambée des prix du diesel. Alors qu'au mois de janvier 1999 le prix à la pompe du diesel à Montréal tournait autour de 0,56 \$ le litre et avait connu une relative stabilité depuis 1997, il a bondi à plus de 0,60 \$ en septembre 1999 pour atteindre 0,67 \$ en janvier 2001

et 0,787 \$ en février. C'est donc une augmentation de plus de 0,22 \$ le litre en 13 mois, soit une hausse de 39,5 %.

La CSN et son Syndicat national du transport routier a tenu, à cette époque, plusieurs assemblées houleuses où les camionneurs de toutes les régions ont exprimé leur colère et leur impuissance face à cette flambée des prix du diesel. Ils réclamaient alors et réclament toujours un meilleur encadrement de leurs conditions de travail et un accès plus facile à la syndicalisation afin d'être en mesure de se protéger, entre autres, contre la volatilité du prix du carburant.

Il faut savoir que, pour un camionneur propriétaire de son camion, les coûts attribuables au carburant représentent autour de 30 % du coût total d'exploitation. On imagine facilement ce que des hausses soudaines du prix du diesel peuvent signifier, d'autant plus que la grande majorité des contrats liant les camionneurs propriétaires aux donneurs d'ouvrage ne prévoient pas des clauses d'indexation des coûts du transport suite à des fluctuations importantes du prix du diesel. Quand on connaît la situation précaire dans laquelle vit l'ensemble des camionneurs propriétaires au Québec, situation qui a été largement documentée, les mouvements de colère devant la volatilité des prix du diesel ne sont guère surprenants. Le moins que l'on puisse dire, c'est que la hausse du prix de l'essence et du diesel n'affecte pas tout le monde également.

Les grandes pétrolières ont transmis intégralement la hausse du prix du pétrole brut au consommateur. Elles ont augmenté allègrement leur marge bénéficiaire de raffinage et fait exploser leurs profits. L'histoire est tout autre pour certains secteurs économiques, dont celui du transport routier, qui dépendent encore fortement des produits pétroliers et qui font face à une concurrence beaucoup plus vive. Ceux-ci subissent des coûts supplémentaires qu'ils peuvent difficilement répercuter sur leurs prix et transmettre à leurs clients. Et cela est encore plus vrai pour ceux qui sont au bout de la chaîne comme les camionneurs propriétaires.

Compte tenu de ce qui précède, ne devrions-nous pas demander au gouvernement du Québec de diminuer ses taxes sur l'essence dans le but de soulager les consommateurs, les entreprises et, particulièrement, tout le secteur du transport? Cette question mérite considération. À court terme, une diminution des taxes sur l'essence pourrait atténuer les effets négatifs sur l'économie des fluctuations rapides du prix de l'essence. À moyen et long terme, les conséquences de cette décision pourraient être plus mitigées.

Rappelons, dans un premier temps, les raisons qui ont motivé les gouvernements à imposer des taxes sur l'essence. La taxe d'accise fédérale a été mise en place en 1975 dans le but premier de diminuer la demande de pétrole suite à la grave crise du pétrole du début des années soixante-dix. De manière générale, les gouvernements ont mis en place des taxes sur l'essence dans le but d'assumer les coûts de construction et d'entretien du réseau routier. Or, diminuer les taxes sur l'essence pour en baisser le prix serait aller à contre-courant des objectifs mondiaux de diminution des gaz à effet de serre, particulièrement ceux provenant de la consommation des combustibles fossiles. Rappelons que

le Canada, au même titre que de nombreux autres gouvernements, est signataire de l'accord de Kyoto. La CSN adhère aussi aux objectifs de cet accord.

Il y a aussi toute la question des entrées fiscales, car, dans les faits, demander au gouvernement du Québec en particulier de diminuer sa taxe revient à lui demander d'assumer seul les coûts engendrés par l'augmentation du prix de l'essence. Comme le fait si bien remarquer l'OCDE, les recettes sacrifiées en raison des baisses d'impôts doivent être retrouvées ailleurs, soit en réduisant les dépenses soit en augmentant d'autres impôts. Et, une autre chose est sûre, il est plus facile pour un gouvernement d'abolir ou de diminuer une taxe en période difficile que de la rétablir lorsque la situation s'est améliorée. Nous croyons donc que les taxes devraient continuer, à tout le moins partiellement, de diminuer la demande, de forcer de la recherche sur des énergies alternatives et de financer, du moins en partie, les coûts de construction et d'entretien du réseau routier.

Tout cela est d'autant plus vrai que les principaux bénéficiaires d'une baisse de taxes risquent de ne pas être les consommateurs et les entreprises, mais bien l'industrie pétrolière elle-même. En effet, nous n'avons aucune garantie que la totalité d'une réduction éventuelle de taxes serait reflétée aux consommateurs. À ce titre, l'exemple du Nouveau-Brunswick est éloquent, le Nouveau-Brunswick qui se situe à l'avant-dernier rang pour le montant des taxes sur l'essence et des prix au détail qui sont parmi les plus élevés au Canada. En 1992, le Nouveau-Brunswick a réduit de 0,02 \$ la taxe provinciale à la consommation. Le rapport du comité libéral sur les prix de l'essence au Canada rapporte que le comité spécial du Nouveau-Brunswick a été forcé de conclure que, avec le temps, la réduction de la taxe avait été en grande partie récupérée par les marchés pétroliers et que les consommateurs n'en avaient pas pleinement profité. Nous considérons qu'il serait primordial... immoral... Il serait immoral que la société québécoise finance, à même ses impôts, une partie des profits des pétrolières. Finalement, une baisse de taxes sur l'essence réglerait-elle vraiment le problème des larges fluctuations hebdomadaires du prix de l'essence? Poser la question, c'est y répondre.

• (12 h 10) •

Nous dirons, en premier lieu, qu'il est... Que faire? Nous dirons, en premier lieu, qu'il est primordial de résoudre l'énigme des fluctuations hebdomadaires importantes dans les prix de l'essence, car, s'il existe bel et bien une tendance mondiale à la hausse des prix du brut, les explications fournies par les pétrolières aux fluctuations hebdomadaires importantes ne sont pas très convaincantes. Or, ces fluctuations sont des irritants majeurs.

Dans la même veine, le manque flagrant de concurrence de même que la forte intégration verticale des pétrolières sont fréquemment mentionnés comme étant les sources majeures de la hausse et des variations du coût de l'essence. Puisque la Loi sur la concurrence est de compétence fédérale, nous ne pouvons qu'espérer que le présent comité fera pression sur le gouvernement fédéral afin qu'il en revoise sérieusement ses tenants et aboutissants.

Certains pays de l'OCDE, dont la France, ont récemment abaissé les droits d'accise pour certains

consommateurs. Cependant, tant que le prix de l'essence à la pompe est... Tant le prix de l'essence à la pompe que le pourcentage de taxes dans les prix de l'essence dans les pays pour lesquels nous sommes documentés sont largement supérieurs à ceux que nous connaissons ici. À titre d'exemple, en 1998, le prix de l'essence en France se situait à 1,58 \$ le litre, 82,9 % de taxes, tandis qu'au Québec, pour la même période, le litre d'essence se vendait 0,56 \$ avec 55,3 % de taxes. De plus, la France a fait en sorte que ces mesures soient largement financées par une surtaxe spéciale sur le bénéfice des compagnies pétrolières.

La CSN croit que la hausse et la volatilité des prix de l'essence et d'autres produits pétroliers ont des effets certains sur l'économie. Sur les consommateurs et leur pouvoir d'achat bien sûr, mais aussi sur plusieurs activités économiques comme le tourisme, l'agriculture et la pêche. Elles touchent aussi des catégories de travailleurs comme les camionneurs propriétaires, que l'on oublie trop souvent.

Nous croyons aussi que la situation actuelle n'est pas uniquement le résultat des fluctuations du prix du brut et des stratégies des pays exportateurs de pétrole. Les grandes pétrolières ont un rôle important à jouer. En ce sens et pour des considérations environnementales, nous sommes d'avis qu'une baisse des taxes ne serait pas une solution et qu'au contraire elle ne pourrait que profiter encore plus à ces grandes entreprises. La solution réside plutôt dans un meilleur contrôle de la concurrence au niveau de l'industrie pétrolière. Elle réside sûrement aussi dans le renforcement des mesures visant à réduire la consommation des produits pétroliers soit par le transport en commun ou le développement du covoiturage ou du train électrique. Voilà, M. le Président, la présentation du mémoire de la CSN.

Le Président (M. Rioux): Alors, M. Valois, je vous remercie. Nous allons maintenant entreprendre les discussions avec vous, poser des questions. Alors, je vais donner la parole à l'opposition.

M. Bécharde: Merci, M. le Président. Oui, c'est à notre tour. Merci, M. le Président. M. Valois, bienvenue, et Mme Lamoureux aussi. Merci de votre mémoire.

Première question. Sur la rédaction comme telle du mémoire, et tout ça, ça, c'est la position de la CSN et de l'ensemble des membres de la CSN. Sur la question des taxes, un des arguments qui me semblent importants, pour lequel vous êtes contre une réduction des taxes, c'est de dire: Les citoyens en profiteront pas. Ça donne rien, ça va augmenter les revenus des pétrolières. Si, par hasard, on vous trouvait et on vous proposait un moyen pour vous assurer que les consommateurs en profitent, à ce moment-là est-ce que vous auriez la même réaction face aux baisses de taxes ou ça pourrait changer? Parce que le problème du Nouveau-Brunswick, c'est qu'effectivement il y a eu une baisse de taxes, mais il y a eu aucun mécanisme de suivi, et tout ça, après, et finalement, effectivement, est arrivé ce qu'on dit dans votre mémoire.

Mais ça... Parce que tout le monde... Je regarde, tous ceux qui ont proposé des baisses de taxes les ont

aussi mises conditionnelles au fait que ça paraisse. Ils ont dit: Si ça paraît pas puis qu'on n'est pas capable d'assurer le suivi pour que ça paraisse, baissez pas les taxes, c'est pas la bonne cible. Surtout que, dans un contexte où, si on compare juste avec ce qui se passe à côté, avec Toronto par exemple, on est à peu près à 0,08 \$ de plus de taxes au Québec. Si on vous proposait, là, un mécanisme demain matin pour dire hors de tout doute possible: Dans... On vous dit que les baisses de taxes vont paraître dans les poches des consommateurs, est-ce qu'à ce moment-là vous seriez d'accord avec ça?

Le Président (M. Rioux): M. Valois.

M. Valois (Roger): Oui, merci. D'abord, le mécanisme devrait être fédéral, parce qu'on pense pas que le Québec seul doit assumer cette capacité-là de restreindre les compagnies à augmenter des profits, je pense pas. Si on pouvait le faire, on l'aurait fait avant, parce que les compagnies font d'énormes profits, on le dit, et Québec est pas capable d'intervenir. On a l'exemple, par exemple... Je vais vous donner un exemple. C'est facile pour les compagnies pétrolières d'augmenter le pétrole, ils montent dans le poteau puis ils changent le prix. Quand on veut augmenter le téléphone, il faut aller à Ottawa en commission parlementaire puis expliquer pourquoi on veut augmenter le téléphone de 0,10 \$ par appel interurbain ou de 0,10 \$ pour l'abonnement mensuel. Il y a des fois où on le refuse même à Bell ou à des compagnies affiliées. On le refuse à Bell. Supposément qu'il y aurait un monopole.

Mais, si on regarde ce qui se passe au Québec, c'est rare, quand Shell est à 0,74 \$, qu'on a Petro-Canada à 0,68 \$. Et, là-dessus, le fédéral, présentement, s'il pouvait intervenir, il le ferait. Pourquoi il ne le fait pas? Pourquoi pas obliger les compagnies à venir devant les commissions parlementaires, à venir devant le Parlement canadien pour expliquer pourquoi ils vont augmenter le prix du pétrole? On n'a jamais vu un produit voyager aussi vite. À l'OPEP, ça bouge; le lendemain, à la pompe. J'ai jamais vu un produit aussi vite à voyager, moi. Et, là-dessus, on pense pas que le fédéral, présentement, a l'intention d'avoir un mécanisme pour empêcher les compagnies pétrolières de prendre les taxes qu'ils vont baisser. Si vous dites qu'il y aura un mécanisme absolument étanche pour faire en sorte que les compagnies pétrolières n'empochent pas la place faite par la baisse des taxes, bien là, là-dessus, on verra, mais on n'a pas de garantie de ce côté-là. On est encore dans la libre concurrence, et, là-dessus, il y aurait un tollé de protestations de la part de ces compagnies-là. Et, là-dessus, on craint beaucoup.

M. Béchard: Et là ça veut dire que... Ce que vous me dites finalement, c'est que Québec peut pas rien faire là-dessus. La Régie de l'énergie, et tout ça, là, quand même qu'on regarderait ça, ça vaut pas la peine de regarder ce qu'on peut faire au Québec pour assurer que, s'il y a un rabais, que ça paraisse dans la poche des consommateurs. Est-ce que ça va jusqu'à dire... Dans le fond, on a vu, là, les rabais qui sont consentis par région, là, région périphérique, et tout ça. Est-ce que vous me dites que ça aussi, on devrait peut-être tout simplement regarder ça, parce qu'on n'a pas les moyens

d'assurer le suivi que ça s'en va dans la poche des consommateurs? Est-ce que vous seriez prêts à remettre ça en question aussi?

Le Président (M. Rioux): M. Valois.

M. Valois (Roger): On dit pas que Québec peut rien faire, on dit que lui seul ne peut pas assumer une telle responsabilité. Puis je pense pas que... Même la loi serait contestée par les compagnies pétrolières, d'ailleurs. Je pense qu'ils le contesteraient, parce qu'il y a toujours des avocats qui fouilleraient ces lois-là...

M. Béchard: Qui trouvent quelque chose.

M. Valois (Roger): ...la Constitution, la Charte, la libre entreprise, et tout, et tout. On pense que le Québec seul ne pourrait pas... Ce qui est fait au niveau des régions, on le salue, mais j'ai vu, moi, dans la région du Bas-Saint-Laurent — et le président de la commission peut témoigner de ça — les indépendants du coin se donner des capacités régionales. Pour faire en sorte de garder le prix de l'essence bas, on se donnait des tickets pour aller à l'épicerie à moins cher. Le monde du Bas-Saint-Laurent on fait ça. Mais, à un moment donné, les compagnies pétrolières ont bien plus les moyens que les indépendants du Bas-du-Fleuve, ils ont gardé le prix bas, eux autres aussi, la solidarité s'est effritée, et ça nous a échappé. Mais il a été longtemps qu'au Bas-Saint-Laurent on avait là, probablement, au Québec le prix le plus bas à la pompe parce que les citoyens s'étaient pris en main, puis les commerces autour se bonifiaient entre eux au niveau des indépendants. Ça, ça s'est fait dans la province de Québec. Mais, à un moment donné, les compagnies, avec les pouvoirs qu'ils ont puis avec les profits qu'ils font, bien ils rendent les indépendants à bout de souffle. Ils ont pas le choix, les indépendants, de suivre. Quand ils mangent leurs pains pendant 15 jours ou bien donc pendant deux mois puis que les pétrolières augmentent, bien, ils augmentent eux aussi, ils ont pas le choix, là.

Le Président (M. Rioux): M. le député.

M. Béchard: Donc, vous ne dites pas finalement que les... Vous dites, c'est-à-dire, finalement qu'autant les indépendants sont pris dans le jeu des grandes pétrolières et que, malgré toute leur bonne volonté possible, ils peuvent pas se discarter, ne serait-ce que de 0,005 \$ du prix qui est affiché. Quand on regarde les marges, par exemple, bénéficiaires des distributeurs en bout de ligne... Puis, c'est un peu ce qu'on disait depuis le début de cette commission-là, quand c'était 0,779 \$ ou quand c'était 0,802 \$, c'était 0,802 \$ indépendamment que ce soit un indépendant, ou une bannière, ou n'importe quoi, là. Les quatre sur le coin de rue, là, ils vont tous être au même prix. Ça, comment vous trouvez ça? Je comprends, là, qu'il y a une limite à partir de laquelle les indépendants peuvent pas suivre, mais est-ce que cette limite-là est de 0,001 \$ ou 0,002 \$? Comment vous expliquez ça, ce phénomène-là? Et qu'est-ce qui pourrait être fait au niveau de la concurrence pour que, vraiment, ce soit l'ensemble des distributeurs qui puissent être étudiés?

Le Président (M. Rioux): M. Valois.

● (12 h 20) ●

M. Valois (Roger): En blague, je vous dirais que ça prendrait de la concurrence au Bureau de la concurrence. Ils font pas leur travail, ils sont pas capables de prouver qu'il y a collusion. Essayez ça. Bien, on a la chance, à Montréal, d'avoir un Petro-Canada sur le coin de ce côté-là, puis Esso à ce coin-là. C'est une farce! Quand ça tire, bouge; quand ça bouge, tire. Le gars du garage, c'est pas lui qui décide, là, il vient d'avoir un ordre qui vient de quelque part. Il y a une main invisible qui dit: Si Esso monte à 0,74, tu montes à 0,74. S'il baisse à 0,68, tu baisses à 0,68. Ils font ça en même temps: Clic, clic. Puis, ils ont trouvé des moyens, à cette heure, ils vont même plus dans les poteaux, ils font ça de façon... en bougeant même plus du garage. Ils alignent ça avec une antenne: Clic, clic, clic, les chiffres changent. Ils ont fait ça tout en neuf, ces garages-là, là, il y a jusqu'à un A & W là-dedans, il y a un dépanneur, il y a tout ce qu'il faut là-dedans. C'était pas assez payant, l'essence, qu'ils se mettent à faire de la concurrence aux autres à côté en plus. Le Bureau de la concurrence trouve pas que... Là, il y a pas de collusion. Ah, bien là, je veux dire, on est bien moins fous qu'on est mal habillés, là, c'est notre linge qui fait ça, là. S'il y a pas de collusion avec les pétrolières au Canada puis au Québec, bien là, écoutez, je le sais pas, on... C'est trop évident pour faire la preuve, hein? C'est fou à dire, mais c'est trop évident pour faire la preuve.

Et les indépendants, ils embarquent dans ce manège-là parce qu'ils ont pas le choix. Pendant qu'ils mangent leurs bas en baissant le prix, bien... Il y a un indépendant qui me disait... Il dit: Là, je te sers, ça me coûte 0,03 \$ le litre pour te le donner. Il dit: J'ai pas le choix, parce que tu viendras plus au garage. Parce que, quand il remonte, il veut reprendre son 0,03 \$, hein? Ça fait qu'il remonte, il a pas le choix bien, bien.

Puis, des fois, on a des solutions qui sont un peu... Moi, je trouve ça un peu paradoxal, des fois... Ça nous arrive de voyager aussi à travers le pays maintenant qu'on a des membres «coast to coast», je comprends pas, moi, que dans l'Ouest ils ont du pétrole, ça leur sort par les oreilles, puis les autobus sont électriques. Ici, l'électricité nous sort par les oreilles, les autobus sont au pétrole. Je le sais pas, il doit y avoir quelqu'un, dans ce pays-là, qui... Tu sais, moi, des fois, je disais: Ils ont remplacé le petit gars de Baie-Comeau par le petit gars de Shawinigan. Y a-tu un adulte qui pourrait prendre ce pays-là en main, là? Les petits gars, moi, des fois, j'en ai assez, là, tu sais, parce qu'il y a des incongruités comme ça. À Vancouver, les autobus, c'est tout électrique. À Calgary, ils connaissent ça, le pétrole. Probablement parce qu'ils connaissent ça qu'eux autres, hein... Moi, je vais vous dire, je les regarde... On l'a dit dans le mémoire, là, il y a une place... Il va falloir qu'ils arrêtent parce que les nouvelles technologies vont les dépasser.

Je vous le dis, l'autre jour, il y avait une réunion des pays de l'OPEP, le cheik Yamani — ça, c'est riche, ça; les riches, ils viennent pas tous fous, il y en a quelques-uns, là, mais... — le cheik Yamani, il a dit: Quand l'âge de pierre a disparu, c'est pas parce qu'ils ont manqué de pierres, ils ont passé à d'autres choses. Il dit: Si on augmente trop de pétrole, ils vont passer à d'autres

choses. Puis on est prêts à passer à d'autres choses. C'est quoi qui nous empêche de passer à d'autres choses? La voiture électrique est à nos portes.

Il y a un ministre de l'Environnement à Ottawa, là, je sais pas, il s'est tanné de sa limousine, il a acheté un petit char, il montre l'exemple. Mais je veux pas donner d'exemple, là. Peut-être que ça pourrait slaquer les ministres. En tout cas, c'est une autre affaire. Ça pourrait peut-être diminuer la vitesse, mais, en tout cas, ça, c'est un autre débat, là.

Mais il y a des moyens qui... Il faut faire en sorte de faire des pressions sur les compagnies pétrolières, qu'ils arrêtent de nous écoéuer, qu'ils arrêtent de nous voler, parce que c'est des voleurs. C'est pas compliqué, là, ils peuvent me poursuivre, je le dis, moi, c'est voleurs. C'est des voleurs qui font collusion. C'est sûr que c'est pas des voleurs, là, avec un petit bandeau, comme on en voit dans les comiques. Nous, on dit: Baissez les taxes avec un mécanisme serré pour garantir au monde, ils vont trouver un moyen pour passer à côté. C'est ça qui nous fait peur. C'est pas qu'on veut... Puis, nous autres, on veut pas que l'État se ratatine pour donner des profits aux compagnies pétrolières qui, là... Ils savent plus comment engranger ça probablement. Parce que c'est ça, notre inquiétude.

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

M. Tranchemontagne: Merci. M. Valois, bonjour. Mme Lamoureux, bonjour.

M. Valois (Roger): Bonjour.

M. Tranchemontagne: Ça fait plaisir de vous avoir ici. J'ai trouvé que votre analogie avec les tramways puis les autobus était excellente. Ha, ha, ha!

Il y a une chose, quand même, qui me surprend dans votre mémoire. Quand vous dites: Les taxes... Je comprends que le problème, là, c'est pas d'abord les taxes, O.K., puis on va mettre ça sur la table, et puis on n'est pas là pour protéger les pétrolières, sauf qu'il y a du vécu... Il y a du vécu en Ontario où les taxes sont 0,074 \$ de moins qu'au Québec, O.K., 0,147 \$ au lieu de 0,221 \$. Il y a du vécu au Nouveau-Brunswick où les taxes sont 0,063 \$ de moins qu'au Québec. D'ailleurs, le gouvernement du Québec le reconnaît, puisque dans ces zones périphériques là, il charge pas le même niveau de taxes qu'il charge à Montréal, par exemple, O.K., justement pour éviter qu'il y ait un transfert de marché vers le Nouveau-Brunswick ou vers l'Ontario. Puis je pourrais aussi parler des États-Unis, mais on va juste regarder ça. Et, quand on regarde les prix, donc — les prix à la pompe, j'entends, là — en Ontario, quand on regarde les prix à la pompe au Nouveau-Brunswick, ils sont inférieurs à ceux du Québec. Donc, les taxes ont fini par passer aux consommateurs.

Si on vous dit... Puis, je reviens au point de mon collègue, si on vous dit qu'on trouverait un mécanisme pour surveiller mieux et avec des dents en plus de ça, il me semble que ça serait logique que l'argent se ramasse dans les poches du consommateur, puisque, en Ontario et au Nouveau-Brunswick, il se ramasse dans les poches du consommateur. On le reconnaît tellement qu'on

baisse les taxes à ces endroits périphériques là. Qu'est-ce que vous dites de ça?

Le Président (M. Rioux): M. Valois.

M. Valois (Roger): Je veux pas faire une boîte de biscuits mélangés avec des politiques de l'Ontario puis les politiques du Québec, mais j'aime mieux continuer à payer les taxes qu'on paie au Québec sur l'essence puis que les garderies soient à 5 \$. Il y a des choses que le gouvernement ne peut pas se priver comme revenus, et nous, on craint beaucoup que, s'il baisse ces taxes-là... Ceux qui restent à Notre-Dame-du-Nord, au Témiscamingue, ils vont «tanker» à New Liskeard, à côté. Dans le comté... Je sais pas si c'est votre comté, mais à Pohénégamook il y a plus de garages. Pourquoi? Ils vont tinker aux États. Ça, on est conscients de tout ça, le gouvernement est conscient de tout ça aussi. Mais on peut regarder ce qui se passe en Ontario, avec l'ensemble de l'Ontario à comparer à nous, avec l'ensemble du Nouveau-Brunswick à comparer à nous, puis on va se comparer province à province. Si vous prenez juste le prix exigu du pétrole, on est ici pour ça, mais c'est parce que aussi tous ces programmes-là, sociaux, tous les programmes que le Québec a développés à comparer à l'Ontario, à comparer au Nouveau-Brunswick, moi, je suis prêt à tous les mettre sur la table. À tous les mettre sur la table.

Mon fils, le plus vieux, m'appelle l'autre jour, il était bien content quand ils ont passé les garderies, là. Il dit: Pa, je suis bien content. Qu'est-ce qu'il y a? Il dit: Au lieu de payer 25 \$ pour Olivier par jour, je paie 5 \$. 20 \$ par jour, ça te fait 100 \$ par semaine net dans tes poches. Qu'est-ce que t'as contre les impôts? Il parlait plus, il dit: T'en manques pas une. Bien là je dis: Écoute, t'en manques pas une, tu sais, il faut se donner des comparaisons. Moi, je veux pas tout mélanger dans le débat de l'essence en disant: Bien, il faut regarder l'ensemble de ce que le Québec fait puis ne fait pas. Il y a des choses aussi qui sont reprochées, nous, on leur reproche. Les autoroutes, les routes du Québec, il était temps qu'on prenne de l'argent pour le mettre là parce que c'était dangereux pour nos pneus. C'était épouvantable. Là-dessus, on est d'accord, là, on...

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

M. Tranchemontagne: Bien, vous admettez avec moi qu'avec 0,07 \$ de moins, l'Ontario fait une meilleure job sur les routes que nous autres, on en fait une, tu sais. Je veux dire, au moins, admettez ça. Je veux dire, je comprends que là vous voulez élargir la discussion à toutes les mesures sociales puis aux garderies, mais, si on parle d'essence, là, regardons donc qu'est-ce qu'on fait au Québec. On ramasse plus que les autres puis on met moins d'argent dans le système de réseau routier, et j'ose espérer, au moins, que vous allez être d'accord avec ça. Tu sais, je veux dire, on peut pas toujours perdre au Québec, sibole! Les taxes, les impôts sont plus chers, les taxes sur l'essence, etc. À un moment donné, il est temps qu'on arrête, là. On va virer fous, il se passe rien.

Le Président (M. Rioux): M. Valois.

M. Valois (Roger): On trouve qu'il se passe pas mal d'affaires, tu sais. D'abord, le Québec, juste pour finir sur les garderies, il devrait collecter Ottawa pour l'impôt que les contribuables reçoivent pas, parce que, quand ils remplissent des rapports d'impôts comme contribuables, le fédéral au lieu de payer l'impôt... de remettre l'impôt sur le 25, ils le remettent sur le cinq. Ça fait que le gouvernement du Québec devrait réclamer sa partie de ce que les contribuables retirent plus. Ça, c'est une autre affaire.

Mais, je vais vous dire, en Ontario, tout le puits de Sarnia, le raffinage, puis tout ça, ça a joué un temps là-dessus, hein? Ça a joué beaucoup. Mais, là-dessus, nous autres, on dit: C'est pas une question... S'il y avait un mécanisme qui nous rassure... Bien, on peut pas le faire au Québec. On ne peut pas le faire. Si le Québec baissait ses impôts, les compagnies pétrolières, ils vont faire comme au Nouveau-Brunswick — on le dit dans le document, dans le mémoire qu'on a déposé — ils vont prendre l'espace que les taxes vont...

Le Président (M. Rioux): Très bien. Merci beaucoup, M. Valois. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Rioux): Après ça, vous, monsieur.

M. Lelièvre: Bien, mon collègue, je pourrai le laisser commencer puis je pourrai peut-être compléter?

Le Président (M. Rioux): Oui? Allez-y, monsieur.

M. Désilets: Je vais le prendre pendant que ça passe. Merci. D'abord, M. Valois, Mme Lamoureux, bienvenue. Merci de votre présentation. J'aurais quelques petits... deux questions, mais un premier commentaire. On a vu tantôt par l'autre... lorsque le député de Bloc est venu nous présenter le rapport, qu'il y a un élément qui nous avait échappé dans la présentation, dans le sens que, dans nos invitations, on a vu qu'on n'a pas invité les gens du fédéral à venir nous exposer, venir nous présenter l'argent... les argents qu'ils reçoivent de leur taxe d'accise et la TPS. Le montant qu'ils reçoivent de ça, il nous revient pas, là, dans le sens il y a à peu près 10 % qui est réparti à la grandeur du Canada. Mais ça serait le fun de savoir... Ça serait intéressant de savoir, pour eux, à quelle vitesse qu'ils ont l'intention de revenir nous installer ça sur les routes, parce que, présentement, on laisse au Québec le loisir encore de se débrouiller tout seul.

Un commentaire, pas... Une question par rapport à votre rapport: Tantôt, vous disiez que la concurrence... Il faudrait quasiment donner de la concurrence au Bureau de la concurrence. Lorsque vous avez exposé ça tantôt, j'ai pensé, là, à la Régie de l'énergie ici, au Québec, qu'on pourrait faire... Mais est-ce que la Régie de l'énergie peut faire ça toute seule ou il faudrait placer des gens, rajouter des gens sur... avec elle pour aller plus en profondeur, ou plus large, ou... Vous voyez ça

comment, un bureau, là, qui viendrait en concurrence au Bureau de la concurrence?

Le Président (M. Rioux): M. Valois.

● (12 h 30) ●

M. Valois (Roger): J'ai fait une boutade puis je pense que je vais commencer à y croire, mais le Bureau de la concurrence à Ottawa, il est pas performant beaucoup en ce qui concerne les compagnies pétrolières. Il y a plusieurs demandes qui ont été faites de vérifier, il dit: On n'a pas la preuve ni verbale ni orale, il y a pas de... C'est sûr qu'ils font pas ça là, hein... Ils font ça dans des salons plus feutrés, hein, que... Je suis convaincu de ça. On l'a vu pour le sucre, on l'a vu pour d'autres, il y en a de la collusion. Il y en a, mais la mettre en exergue, le Bureau de la concurrence, il dit qu'il est pas capable. Si le gouvernement fédéral n'a pas les moyens de faire une enquête sur le prix du pétrole au Québec puis ailleurs dans le Canada au niveau de la collusion des pétrolières, je me demande qui est-ce qui aurait les moyens de le faire.

La Régie de l'énergie du Québec, elle peut regarder ça de très près, mais dans ses conclusions, elle peut faire quoi dans... elle peut dire quoi au Parlement du Québec? Dans quelle direction qu'elle doit l'orienter? Une loi pour limiter l'augmentation des prix du pétrole? De se fixer aux prix de l'Alberta peut-être? Avec le fonds qu'ils ont, eux autres — le Heritage Fund — c'est pas la même problématique. Mais je trouve que le fédéral, là-dessus, il fait pas son travail. Puis, s'il y a un gouvernement qui a les moyens de ce temps-là — les moyens, je dis, financiers — puis qui devrait mettre de l'énergie — c'est peut-être un pléonasme — mais qui devrait mettre les énergies nécessaires pour démontrer que les pétrolières nous volent, c'est bien le Canada. Mais, des fois, il est lui-même en... il est lui-même emballé dans la machine. Je vous donne un exemple.

Hibernia, là, tant que ça va... la journée que ça va monter à 0,85 \$ le litre, ça va monter proche 0,90 \$, Hibernia va se payer. Les sables bitumineux d'Athabaska, là, la journée que ça va être à 0,85 \$... ça déjà été dit d'ailleurs qu'en bas de 0,80 \$ le litre à la pompe, c'est pas payant de les exploiter, ça coûte trop cher de le sortir de là, le pétrole. Bien, le Canada là-dedans, il est un peu... puis il laisse aller le marché parce que ça fait son affaire aussi. Je dis pas qu'il est en concurrence avec les compagnies, il y a un Petro-Canada aussi, là, mais ces prix-là, là... c'est sûr que le gouvernement fédéral, il le dit pas ouvertement, mais Hibernia, les sables bitumineux et les ressources que le Canada s'approprie à développer, ça fait son affaire que ça monte un peu.

On a toujours pensé, dans le passé, que, quand Kissinger se promenait partout dans les pays arables, c'était pour dire qu'ils baissent le pétrole. Non, non, c'était pas ça, hein? C'était le contraire qu'il faisait.

Le Président (M. Rioux): Monsieur...

M. Valois (Roger): ...au Bureau de la concurrence, il faut qu'il fasse son travail, puis le gouvernement lui donne les directives pour aller dans le sens de faire une enquête sérieuse sur les compagnies pétrolières.

Le Président (M. Rioux): M. Valois, vous allez m'excuser, je vais devoir demander le consentement des deux parties pour prolonger à peu près neuf minutes, parce qu'il est midi trente. Alors, s'il y a accord, on va vous redonner la parole, M. le député.

M. Désilets: ...on est d'accord.

M. Béchard: Oui, oui, pas de problème.

Le Président (M. Rioux): Alors, allez.

M. Désilets: O.K. C'est parce que, s'il reste seulement que neuf minutes, je pense que... j'avais une autre question, mais je vais laisser la chance à mon confrère de poser sa question, pour être certain, là, de...

Le Président (M. Rioux): M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. M. Valois, j'ai accroché sur un élément de votre mémoire, à la page 9: *Alors, que faire?* Et là, vous posez la question: Comment résoudre l'énigme de la situation des prix hebdomadaires?

La documentation qui nous a été fournie à cette commission est très intéressante. Entre autres, il y a un document qui vient de chez Desjardins, *Étude économique de février 2001*, qui nous expose, dans le fond, un peu ce qui se passait avant 1999, c'est-à-dire que les pays de l'OPEP et les pays qui sont non-OPEP, comme ils les appellent, bien, c'est qu'eux autres n'avaient pas réussi à s'entendre sur la fixation d'un prix puis d'un volume mondial. Alors, ils se sont entendus, d'après ce qu'on comprend là-dedans, un, pour baisser les stocks mondiaux, deux, occasionner une rareté — incidemment — et d'autre part, faire augmenter les prix. Lorsqu'on arrive à un moment donné qu'il y a un renouvellement des stocks dans les pays industrialisés importateurs, on se retrouve avec ces problèmes-là.

Vous avez parlé du Bureau de la concurrence à Ottawa, il semble que ça vaut pas tellement la peine d'aller faire un tour là, là, parce qu'il y a une condition qui est posée, c'est qu'il faut démontrer qu'il y a une participation indue ou une entente indue qui fixe indûment les prix. Donc, avant qu'on réussisse à démontrer le contraire, c'est à peu près comme les taux usuraires en matière d'intérêts des compagnies de finance qui ont déjà été en vigueur.

Le pétrole me fait penser à un secteur agricole, au secteur agricole chez les intégrateurs. On ramasse, on fournit, en fin de compte, tous les produits, puis on se rend jusqu'au consommateur, puis là à ce moment-là, on encaisse tous les bénéfices dans certains secteurs.

Au niveau des solutions à apporter, certains nous ont présenté que, effectivement, la baisse des taxes pourrait être une solution, d'autres carrément non parce qu'on pourra pas contrôler comment ça va se répercuter. Donc, c'est un slogan, moi, je pense, qui va devoir être mis de côté. Mais quelles seraient les avenues à privilégier sur la situation? Est-ce qu'on devrait, par exemple, utiliser la Régie de l'énergie au Québec pour fixer un prix plafond? Est-ce que vous avez envisagé ça à la CSN? Est-ce que vous l'avez regardé?

Le Président (M. Rioux): M. Valois.

M. Valois (Roger): On a envisagé ça, mais on a peur du plafond.

M. Lelièvre: Pour quelle raison?

M. Valois (Roger): Bien, je veux dire, s'ils mettent le prix du plafond à un prix qui, lui-même, est pas accessible, on va avoir un problème. Nous, ce qu'on s'inquiète, c'est de la fluctuation du prix hebdomadaire. Dans la crise qu'on vit présentement, ils viendront pas nous faire accroire présentement qu'on va manquer de fuel, là. Il y a des gros utilisateurs qui ne volent plus, hein? Les avions, il y a moins de voyages. Et, là-dessus, qu'ils viennent pas nous faire accroire que, là, ils sont en rupture de stock ou bien non ils sont en pénurie, là. Ça, ça marche pas, ça. De ce temps-là, là, ça marche pas. Mais ça a pas paru encore. Ça a pas paru à la pompe qu'ils sont, entre guillemets, peut-être en surplus. On dit «peut-être». C'est eux autres qui contrôlent.

Tu sais, on craint ça beaucoup. Nous, on dit: Il faut trouver un moyen pour qu'on s'entende avec un prix du pétrole qui fluctue... Aïe! On regrette quasiment... On hésite, hein? On hésite pour faire le plein: 71, j'y vais-tu? Tu y vas pas; après midi, il est à 76. Tu dis: J'aurais dû y aller à matin. Là, c'est rendu: On écoute plus les fluctuations du prix de l'essence que la température. Puis là, à Montréal, il y a des spécialistes, ceux qui font le trafic, ils vous disent qu'à tel endroit... Il y a même un site Internet qui dit que tu peux tinker moins cher à tel garage, puis là... Il faut pas venir fou avec ça, là. Mais, la fluctuation, nous autres, ça nous dérange pas beaucoup. Mais, quand vous faites le plein avec un camion, puis que ça coûte au-dessus de 500 \$ emplir le réservoir, c'est important de savoir que s'il va être plus cher dans l'après-midi que le matin, hein? Bien, ça, ça dépend du prix du voyage aussi qu'on a derrière le tracteur. Ça, là-dessus, il faut trouver un moyen.

La Régie de l'énergie avec un prix plafond, on est prêt à l'envisager. Mais ça va-tu tenir le voyage? Les compagnies, qu'est-ce qu'elles vont... comment elles vont réagir face à ça? Je le sais pas, comment elles vont réagir face à ça, là. Parce qu'elles sont très puissantes, les compagnies, hein? C'est pas bien, bien... On n'a pas besoin de se forcer pour démontrer ça.

Les lobbys du pétrole, c'est pas rien, non plus. Est-ce que la Régie de l'énergie du Québec est capable, à elle seule, en fixant un prix plafond, de faire face à ces compagnies-là — le gouvernement du Québec, finalement, parce que la Régie fait pas de lois — en recommandant au gouvernement de passer une loi sur le plafond du prix de l'essence, je sais pas si ça passerait la rampe? Moi, je vous pose la question à vous autres qui êtes des parlementaires: Est-ce que ça passerait la rampe?

Si on décidait, au Québec, d'un prix plafond — par exemple, on le fixe à 0,70 \$ maximum — est-ce qu'on est en droit comme gouvernement — provincial encore — de faire ça? Moi, je pose la question. On peut le souhaiter. On peut le souhaiter à 0,60 \$ aussi, puis on les mettra pas dans la rue non plus, hein? Avec les profits qu'ils font, il y a sûrement moyen de trouver un

prix, qui va respecter la libre entreprise, puis qui va faire en sorte que les consommateurs vont être mieux. Mais est-ce que ça va être légal? Est-ce que ça va être contesté? On va se retrouver avec quoi comme... Ça, il faut poser la question.

Nous, on n'est pas nécessairement d'accord avec un prix plafond fixé. Ça va dépendre du prix plafond puis ça va dépendre de l'analyse qu'on va faire des compagnies. Puis, pour ça, il faut qu'il y ait une analyse sérieuse qui se fasse au niveau des profits, les investissements, le raffinage, ceux qui l'exploitent, ceux qui le raffinent, toute — ce qu'on disait tantôt — toute la colonne verticale de ceux qui l'extraitent puis ceux qui le raffinent puis ceux qui...

Des compagnies comme Shell, ça contrôle des pays, ça. C'est pas des nerveux, ça, là. Ça contrôle des pays au complet. Puis ils mettent les pouvoirs qu'ils veulent dans ces pays-là. C'est pas... On fait pas affaire à des juniors, là. On est sur une grande patinoire, puis ils savent comment... Est-ce que le Québec est capable, à lui seul, en fixant un prix plafond, de faire face à tout ça? Faut le voir. Faut analyser tout ça.

Le Président (M. Rioux): Bien.

M. Lelièvre: Il reste du temps ou...

Le Président (M. Rioux): Oui. J'aurais une question, mais allez-y, M. le député. Prenez la place si vous...

M. Lelièvre: ...brièvement. La suggestion que le Québec se lance dans le raffinage avec ses outils financiers, avec les sociétés d'État, est-ce que vous avez réfléchi là-dessus? Parce qu'il semble que l'importation sur le brut, le raffinage puis le détaillant, c'est là que... avant d'arriver à la pompe, que le profit se fait, entre le marché brut et le raffinage.

Le Président (M. Rioux): M. Valois.

M. Valois (Roger): Vous savez bien qu'aussitôt que vous prononcez le mot «État», dans notre oreille, c'est un doux... un doux murmure. Et, Hydro-Québec, c'est pas une entreprise étatique qui va mal. Ça va pas mal, Hydro-Québec, hein? C'est un fleuron du Québec assez important. Et on pense que, si Hydro-Québec, avec sa nouvelle centrale au gaz, serait peut-être intéressée de regarder du côté... de ce côté-là aussi. Parce qu'ils vont investir beaucoup dans le gaz naturel, pour l'acheter, en tout cas.

● (12 h 40) ●

Ça fait que, moi, je vous dis: Si le gouvernement veut se lancer là-dessus, c'est pas la CSN qui va s'objecter à ce qu'une entreprise d'État qui n'a plus rien à prouver au niveau de sa capacité de revenu puis de sa capacité de gérer... Si Hydro-Québec veut, avec l'influence du gouvernement, se lancer là-dedans, avec l'autorisation d'ailleurs du gouvernement, je pense pas que la CSN s'oppose à une nouvelle... à un nouveau fleuron dans le carquois d'Hydro-Québec. On est pas contre Hydro-Québec, au contraire. Mais il y a bien du monde qui regarde Hydro-Québec, hein? Il y a bien du monde, puis, ça, là-dessus, ça nous énerve. On aime

mieux qu'Hydro-Québec s'expansionne qu'elle ratatine. Ça fait que, là-dessus, on serait du voyage; il y aurait pas de problème avec ça.

Le Président (M. Rioux): M. Valois, vous avez dit que, lorsque, en 1975, on a décidé de poser des taxes sur l'essence, il y avait deux grands objectifs qui étaient visés, c'était de diminuer la consommation — en tout cas — et aussi investir dans les grands réseaux routiers. Sur ces deux volets là, on peut pas dire que ça a été une opération gagnante.

D'autre part, vous avez des inquiétudes. Quand il s'agit de baisser les taxes, vous dites: On a des préoccupations. Quant aux émissions de gaz à effet de serre, on est d'accord avec Kyoto, etc. Mais là, vous avez ouvert une porte en disant: Peut-être qu'un endroit où on s'est entraînés les pieds, c'est dans le domaine de l'innovation. Et là, vous avez fait votre bonne blague: Les autobus de Vancouver qui fonctionnent à l'électricité, et pourtant, ils sont pleins de pétrole, puis, nous, bien, ça fonctionne au gaz, puis on a beaucoup d'électricité.

Mais qu'est-ce que vous voyez pour l'avenir? Avez-vous regardé ça, à la CSN, un peu? Comment on pourrait prendre un virage plus écologique, plus économique pour les consommateurs puis bon pour l'ensemble de la société sur le plan économique?

M. Valois (Roger): Je vais vous dire qu'on a discuté de ça longuement. On est un peu les Arabes de l'Amérique du Nord. Notre eau. Notre eau, là, c'est notre façon de s'en sortir. Hydro-Québec, les barrages, les ressources hydroélectriques, il faut y aller. Je comprends pas, moi, qu'on n'ait pas encore développé... Ils m'ont dit une fois: Les autobus électriques, il fait trop fret. J'ai été à Moscou, moi. Moscou, là, c'est pas Miami, ça. Les autobus sont électrifiés. Le transport en commun à Moscou est électrifié. Même la statue de Lénine, l'hiver, a les mains sur les oreilles à force qu'il fait fret.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Valois (Roger): Pour vous donner une idée, eux autres, ils ont réussi à avoir une technologie pour que ça soit électrique. Les trains, les autobus, ça fonctionne à l'électricité. On a pris le train de Moscou à Tallin, un train électrique. Il doit traverser quelques bancs de neige entre Tallin puis Moscou, l'hiver. Mais comment ça se fait que, nous, on développe pas ça? Il faut développer une énergie propre. On l'a.

Ils ont commencé à nous dire qu'avec les barrages, les gaz qui se dégagent face à la décomposition, tout ça, en tout cas, c'est rendu presque aussi polluant que le pétrole. C'est ce qu'ils disent, mais on est capable de démontrer le contraire. Il y a moyen que le Québec, avec ses énergies hydroélectriques, avec ses énergies propres, on est capable de développer une forme de transport en commun.

J'écoutais la députée du Bloc, tantôt. Pourquoi on n'a pas, je ne sais pas, moi, des réductions fiscales pour ceux qui utilisent le transport en commun? C'est fou, à Montréal. C'est un parking, le matin. Les ponts de la Rive-Sud, les ponts de Repentigny, ça arrive de

l'autoroute du Nord: shlak! c'est un parking, le matin. Ils ont commencé le train de banlieue, là; ça marche, ça. Blainville—Deux-Montagnes, ça rentre en ville à plein train; ça ressort à plein train. Ils ont commencé sur la Rive-Sud. C'est sûr qu'au début il faut créer l'habitude, hein? Il faut créer le goût. Mais on dirait que, pour donner le goût au transport en commun, on sait pas le tour. On sait pas beaucoup le tour.

Le train de la Gaspésie, il y a pas grand monde à bord. Je comprends, ça coûte aussi cher de le prendre que de prendre l'avion, quand tu prends une roomette. Tu peux t'asseoir debout... Tu peux t'asseoir dans une chaise pas chère. Mais, Gaspé-Montréal, quand ça prend 18 heures assis, t'as hâte que le train rentre à la gare, hein? Ils font pas grand-chose pour favoriser ça, là. D'abord, ils ont quasiment... Il n'y en a quasiment plus qui y vont. Puis ça a pas de bon sens, on favorise rien de ce côté-là. Le transport en commun au Québec, c'est le bout de la queue du chien. C'a pas de bon sens.

Partir de Sorel pour aller à Saint-Hyacinthe, c'est quasiment une journée de travail parce qu'il y va pas. Il y a pas d'autobus direct entre Sorel puis Saint-Hyacinthe, là; il faut passer par Montréal puis aller à Saint-Hyacinthe. On devrait penser à développer ça un peu plus. Puis on est capable parce qu'on l'avait fait à l'époque.

Juste pour terminer, quand il y a eu la fermeture de Brown Boveri, au niveau des moteurs à traction électrique, on avait déposé un excellent document là-dessus, sur l'énergie électrique pour les trains et pour aussi tous les moyens de transport. Mais le lobby du pétrole, je l'ai dit tantôt, est très puissant.

Le Président (M. Rioux): M. Valois, je vous remercie. Alors, mes chers collègues, étant donné qu'on a un groupe qui s'est désisté, on pourrait revenir reprendre nos travaux vers 14 h 15. Ça va? Très bien? Alors, on ajourne à 14 h 15.

M. Valois: Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 12 h 45)

(Reprise à 14 h 20)

Le Président (M. Kieffer): Alors, je demanderais à tous ceux et toutes celles qui ont affaire dans la salle de reprendre leur place. Alors, je souhaite à tout le monde la bienvenue à la commission de l'économie et du travail. Je vous rappelle le mandat: de procéder à une consultation générale et de tenir les auditions publiques sur le prix de l'essence et ses effets sur l'économie du Québec.

Y a-t-il des remplacements, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Non, M. le Président. Il y a pas de remplacement.

Le Président (M. Kieffer): Bravo! Alors, le premier groupe à prendre place. D'ailleurs, vous avez déjà pris place. Bonjour. L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec. C'est bien ça?

M. Delangis (Pierre): C'est exact, M. le Président.

Le Président (M. Kieffer): Alors, vous devez être M. Pierre Delangis, président.

M. Delangis (Pierre): C'est exact.

Le Président (M. Kieffer): Et j'en conclus que vous êtes Mme — maître, pardon — Gisèle Bourque, directrice générale. C'est bien ça?

M. Delangis (Pierre): C'est exact.

Le Président (M. Kieffer): Alors, vous connaissez les règles. Vous avez 15 minutes. Vous êtes pas obligés de le prendre. Si vous préférez qu'on y aille plus au niveau des échanges, je trouve toujours ça plus intéressant. Mais vous avez... vous avez le droit à votre 15 minutes, à la suite de quoi il y aura 15 minutes pour chacun des partis. Alors, à vous la parole.

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ)

M. Delangis (Pierre): Merci, M. le Président. Premièrement, j'aimerais faire juste peut-être un petit topo pour vous dire, notre association, qu'est-ce qu'elle est.

Nous sommes principalement des entrepreneurs en travaux de voirie, et nous sommes, dans notre association, aux environs de 400 entreprises. On représente également... Nos entreprises représentent à peu près 20 000 employés dans le secteur génie civil.

Le but de notre mémoire, naturellement, est de dénoncer le réseau routier québécois. Et, présentement, on a constaté, à la grandeur du Québec, malheureusement, notre système est dans un état avancé, gravement malade. On comprend que le gouvernement a des choix à faire, que ce soit en santé, en éducation, environnement. Mais, par contre, si on veut se payer ces... tous ces services-là, il faut absolument passer par un réseau routier en bonne... en bonne condition.

On constate également que depuis les 25 dernières années tous les gouvernements passés et présents dépensent de moins en moins pour sa conservation et sa réhabilitation. On sait qu'une route, lorsqu'elle est construite normalement, la durée de vie est environ 15 ans, et on sait également, d'après les études qui ont été faites par les ingénieurs du ministère des Transports du Québec, que, de zéro à huit, 10 ans, va coûter environ 1 000 \$ du kilomètre pour l'entretien. De 10 à 15 ans, va coûter aux environs de 80 000 \$ de réparations, et de 15 ans et plus, on tombe à 250 et 300 000 \$ du kilomètre.

Ce qu'il est important de mentionner, je pense, c'est que présentement l'âge moyen de notre réseau routier est passé, de 10 ans qu'il était voilà 25 ans, à présentement 23, 24 ans d'âge moyen après une période de 20, 25 ans, ce qui veut dire... C'est que, si on fait une multiplication des chiffres avec l'âge moyen, ça va coûter des millions, des millions et des centaines de millions en réparations.

Le nombre de kilomètres entretenus par le ministère des Transports du Québec est de 30 000 km de

routes, et on vient de terminer une tournée provinciale, et ce qu'on constate présentement, c'est que un km sur trois est en mauvais état, et ça, c'est dans toutes les régions du Québec, pas simplement dans les régions isolées. Mais on a fait le Bas-du-Fleuve, on a fait l'Abitibi et on a fait dans le coin de Sherbrooke. Je peux vous dire qu'on a sillonné le Québec, et on a constaté que c'est un km sur trois en mauvais état, comparativement à l'Ontario ou aux États-Unis, qui est un km sur 10.

Il y a également les ponts. Il y a environ 5 000 ponts entretenus par le ministère des Transports du Québec, et l'âge moyen est de 30, 35, 40 ans. Et je peux vous dire que c'est beaucoup de travaux à faire à reprendre le terrain perdu à cause de l'état, de l'âge avancé des structures.

On constate également que les dépenses du ministère des Transports du Québec sur le réseau routier ont baissé entre, mettons, 1975, 1977 qui étaient environ 70 % dépensés sur les routes. Maintenant, la part des dépenses du budget du ministère des Transports en l'an 2000 est de 50 % de son budget qui va sur les routes. Donc, même si on a un budget de 1,4 milliard au ministère des Transports, c'est pas nécessairement le 1,4 milliard — ou j'arrondis peut-être — mais c'est pas 1,4 milliard qui va sur les routes parce qu'il y a le maritime, il y a le transport scolaire, ainsi de suite. Donc, ça prend beaucoup de fonds du ministère des Transports. On constate également que depuis 1992 il y a eu le libre-échange qui a été signé entre le Canada et les États-Unis, et ça a occasionné une multiplication du transport sur le réseau routier.

Anciennement, il y avait premièrement moins d'échanges avec les autres provinces et avec les États-Unis, mais avec le libre-échange, ça a fait une multiplication d'environ 300 % du transport routier. Et on sait que les entreprises maintenant n'ont pratiquement plus d'entrepôts, et tout est dans les vannes, si on veut, dans les camions, et c'est du «just-in-time». Donc, le camion qui va partir, mettons, de Papier Scott de Joliette, qui va livrer un voyage de papier, et qui s'en va en Abitibi, bien, il faut qu'il soit là le jeudi après-midi, à 3 heures. Bien, le transporteur s'organise pour être là le jeudi après-midi à 3 heures, comparativement à ce qui se faisait anciennement.

Il y a également les touristes et les véhicules qui ont doublé depuis une quinzaine d'années, sur le réseau routier. Et, malheureusement, la construction à l'époque n'a pas été faite pour avoir une multiplication de véhicules lourds et légers sur son réseau.

Ce qu'il est important de mentionner également avec l'état pitoyable de notre réseau routier, c'est que chaque utilisateur, chaque voiture qui se promène sur le réseau routier, dépense environ 400 \$ de plus par année pour réparer son véhicule. Ça coûte énormément cher à cause, justement, du manque d'entretien du réseau routier.

Nous, ce qu'on demande, c'est... présentement, si on regarde le budget du ministère des Transports qui est d'environ 1,4 milliard, il y a environ 400 millions — prenons un milliard pour arrondir les chiffres — à peu près 400 millions pour l'entretien, la neige, ainsi de suite, un autre 400 millions pour les couches d'usure, le fonds routier, capitalisation, et environ un 200 millions

pour les honoraires professionnels, les salaires, ainsi de suite. Donc, la part réservée à l'amélioration du réseau routier actuellement est autour de 400, 450 millions. Et, ce qu'on pense, nous, en tant qu'Association, c'est plus du double que ça prendrait, c'est au moins 800 millions de dollars pour les cinq prochaines années, pour reprendre un peu le terrain perdu. Donc, on parle aux environs de 800 millions.

Ces chiffres paraissent peut-être exorbitants, mais si on ne fait rien, moi, je peux vous dire que c'est tout le réseau routier qui sera tantôt à refaire, et les ingénieurs du ministère des Transports du Québec mentionnaient, avec des études à l'appui que, au rythme où on va présentement, d'ici trois ou quatre ans, ça sera 40 % minimum et 45 % du réseau routier qui sera à refaire, et je peux vous dire qu'on n'aura plus les moyens financiers d'investir. Parce que c'est bien beau de vouloir donner des programmes sociaux, mais si on veut se donner des programmes sociaux, il faut commencer par avoir une économie qui est forte, puis une économie qui est forte commence par un réseau routier. Et j'ai fait le tour de toutes les régions du Québec, puis je peux vous dire que dans toutes les régions du Québec, c'est le problème également du réseau routier: les camionneurs artisans, les camions sont stationnés dans les cours, les employés sont chez eux, et les entreprises ne marchent pas. Donc, c'est l'économie des régions également qui passe par un réseau routier en bonne condition.

Il y a également le tourisme; on fait de la publicité pour tenter d'attirer des gens ici. Et, ici, j'ai un article de presse du 2 juin 2001, du ministre Richard Legendre, qui mentionnait: «Le tourisme est la première industrie en importance au monde. Elle représente 12 % de l'économie mondiale, en plus d'être responsable de la création d'un emploi sur neuf.» Bien, moi, je peux vous dire que, oui, l'industrie du tourisme, c'est important, mais ça prend un réseau routier en bonne condition pour les accueillir.

Actuellement, moi, je peux vous dire que c'est gênant de suivre une auto américaine, qui s'en va à Chicoutimi, qui s'en va à Sept-Îles ou qui s'en va n'importe où dans le Québec, lorsqu'il laisse son auto dans les ornières, et qu'il s'en va sur une route du Québec. Et ça crée également, juste au Québec, 100 000 emplois quand même, le tourisme, c'est important, et des retombées économiques que ça engendre: 7 milliards de dollars, en l'an 2000. Donc, la situation est alarmante.

● (14 h 30) ●

Et, nous, ce qu'on propose — naturellement, on est ici pour ça — c'est de dire: Les taxes qui sont perçues par les deux paliers de gouvernement — et là, je vous fais grâce des chiffres, je sais que ce matin il y en a eu, des multiplications de chiffres — mais quand même, juste au Québec, la taxe fédérale, c'est plus de 1 milliard de dollars qu'ils ramassent en taxes pour le Québec.

Quant à la province de Québec... le gouvernement du Québec, c'est près... au-dessus de 2 milliards de dollars qu'il récupère en différentes formes de taxes payées par les usagers de la route. Malheureusement, cette taxe-là ne retourne pas sur le réseau routier. Nous, ce qu'on pense, et ce qui doit être fait, il faudrait absolument que les taxes perçues par le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral soient retournées

sur le réseau routier. Ça va engendrer une économie dans toutes les régions du Québec.

D'ailleurs, j'ai rencontré le premier ministre, M. Chrétien, au mois de mars, on l'a sensibilisé sur un programme national de réhabilitation du réseau routier. Je pense qu'on a fait notre travail. On sait que ça se discute énormément au fédéral. Ici, au Québec, le ministre Chevette, on l'a rencontré en plusieurs occasions et il doit présenter sous peu un plan global de réhabilitation du réseau routier. Quant à nous, en tant qu'association, je peux vous dire qu'on va lui apporter un appui de premier ordre sur l'élaboration de son programme. Et ce qu'on demande au gouvernement, ce qu'on leur demande, aux élus, c'est de permettre de prendre les taxes payées ou une partie des taxes payées du 2 milliards, le retourner sur le réseau routier, parce qu'on en a grandement besoin. Il faut remettre les régions au travail, il faut remettre le Québec au travail et il faut remettre les routes en bonne condition pour permettre de prendre un envol au point de vue économie de toutes les régions du Québec.

D'ailleurs, hier j'ai fait parvenir une lettre au premier ministre du Québec ainsi qu'au premier ministre M. Chrétien pour leur demander d'agir rapidement. On parle d'un ralentissement économique. Je veux pas dire le mot «récession», parce qu'on est peut-être pas rendu là encore, mais c'est urgent de partir des travaux routiers dans toutes les régions du Québec, de reprendre le terrain perdu. Et, même s'il y a d'autres priorités, dans l'éducation, santé, environnement et on pourrait toutes les nommer, là, quand même, si on veut continuer pour les générations qui nous suivent de leur léguer un patrimoine en bonne condition, c'est par un réseau routier en bonne forme.

Et l'été passé, j'ai pris une semaine de vacances, j'ai été en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick en moto, et je peux vous dire qu'en moto on a le temps de regarder la route, et j'ai été gêné lorsque je suis arrivé au Québec. C'est bien simple, rendu avant Rivière-du-Loup, je me souviens pas le numéro de la route, Edmundston... Et, partir de Cabot Trail aller jusqu'aux lignes, là, c'était de toute beauté. Lorsqu'on a tombé au Québec, on le savait qu'on était rendu au Québec. Donc, il faut absolument investir massivement, investir pour reprendre le terrain perdu. Et on a pendant plusieurs années à travailler d'arrache-pied avec nos employés, nos camionneurs, notre industrie à reprendre le terrain perdu. Merci.

Le Président (M. Kieffer): Alors, ça va? Maître...

Mme Bourque (Gisèle): Non, j'ai rien à ajouter.

Le Président (M. Kieffer): Oui, vous allez répondre aux questions. Alors, la parole appartient au parti gouvernemental, le député de Maskinongé.

M. Désilets: Oui. Merci, M. le Président. Bien, d'abord merci de votre présence, merci de la qualité de votre mémoire. Lorsqu'on vous écoute, on comprend encore de plus en plus l'importance... l'importance d'investir dans le réseau. Soyez certains qu'on a des entrepreneurs dans notre... dans chacun de nos comtés qui nous ont fait aussi cette... qui nous ont signifié

l'importance d'investir, et puis, nous autres aussi, on circule dans nos comtés, on s'en rend compte aussi.

Guy Chevette, Jacques Baril nous font aussi depuis un bon bout de temps des représentations au caucus. Jusqu'à présent, on privilégie tout le temps la santé à la route. Le peu d'argent qu'on a, on le consacre surtout à la santé. Mais, moi aussi, je suis partisan un petit peu, lorsqu'on parle de relancement de l'économie, lorsque le privé a de la difficulté à investir, que le gouvernement injecte de l'argent pour relancer l'économie. On a aussi... Moi, en tout cas, je partage aussi cette option-là.

Par contre, avec les informations qu'on a eues encore ce matin concernant les investissements du fédéral et du Québec, avec l'argent qu'on reçoit des taxes, autant des taxes d'accise, la TPS, la TVQ et la taxe fixe du Québec, on sait que tout l'argent qui rentre au Québec, le Québec réinvestit 71 % de... Vous avez mentionné tantôt... vous parlez de 50 %. Mais, moi, je vois plus que là, parce qu'il faut que quelqu'un les paie, les autobus, puis il faut que quelqu'un paie les autres avenues. Mais de l'argent qui rentre de nos taxes, il y a autour de 71 % qui est remis dans le circuit du transport au Québec. Il y a un montant d'argent — vous parlez, vous, de 50 % — qui va pour la rénovation des routes. Par contre, au niveau fédéral, avec les milliards qui vont là, il en revient pas. On parle de 17 %, mais pour l'ensemble du Canada. Ça fait que la portion qui nous vient ici, c'est encore plus petit. Puis, quand on sait qu'on est de plus en plus étranglé puis que les surplus sont à une même place, c'en est frustrant.

On a fait une demande tantôt... tantôt, cet avant-midi à l'opposition officielle, ce matin, pour qu'ils acceptent qu'on puisse faire venir ici un représentant du gouvernement fédéral pour qu'il puisse venir nous expliquer le pourquoi qu'il y a si peu d'argent investi au Québec. On attend la réponse. C'est-à-dire, on a eu une réponse: On verra à ça plus tard. Puis pourtant... c'est une réponse, mais c'est une réponse relancée à plus tard, puis, quand on sait l'importance du débat... En tout cas, ils vivront avec leur décision, mais, pour notre part, ce serait important, pendant qu'on est à une commission, de le décider tout de suite.

Mais tout ça pour vous dire que ça fait déjà quelques années que vous venez nous rencontrer aussi dans nos caucus nationaux. On vous avait mentionné, voilà quelques années, l'importance du ratio. On parle des projets d'infrastructures, un tiers, un tiers, un tiers. Les surplus, un tiers fédéral, on sait qu'ils sont là. Le Québec, vous nous l'aviez démontré à ce moment-là... Le tiers du Québec équivaut à peu près... Le Québec pourrait payer un petit peu plus que son tiers, comme vous nous aviez démontré... mais que les municipalités ont de la difficulté à payer leur tiers. Dans cette optique-là, on vous avait demandé d'aller retourner vérifier. Nous, on acceptait de payer vraiment ce qui nous revient, quitte à augmenter même notre tiers, mais à condition que le fédéral augmente, parce que c'est lui qui empêche le plus d'argent.

Dans ce cadre-là, moi, ma question est bien plus de savoir: Vous en pensez quoi? On a beau dire qu'il faut augmenter de double, il faut monter... Vous me dites carrément: Il faut doubler les investissements dans le réseau routier au Québec pour le sauver avant que ça

nous coûte encore plus cher. Mais vos démarches à vous, vos négociations avec le fédéral, vous, ça vous donne quoi comme résultats au bout de la ligne?

Le Président (M. Kieffer): M. Delangis.

M. Delangis (Pierre): Je suis pas ici pour faire de la politique. Moi, tout ce que je peux vous dire, c'est que le travail qu'on fait au niveau du Québec, on le fait de façon aussi intensive auprès du fédéral. Je vous ai dit tantôt que j'ai rencontré M. Chrétien, j'ai rencontré le ministre Gagliano, on a rencontré M. Martin, on a rencontré M. Coderre, on a fait le tour d'à peu près tous les députés fédéraux libéraux du Québec. Nous, ce qu'on demande, c'est qu'ils investissent massivement avec le Québec dans un programme de réhabilitation. Le programme que M. Chevette est en train de mettre sur pied, je pense qu'il va avoir besoin du fédéral. Quant à nous, on lâchera pas le fédéral, il faut absolument qu'ils donnent la partie de taxes qu'ils perçoivent pour la réhabilitation du réseau routier. C'est une obligation morale qu'ils ont de nous retourner cette taxe-là, pas juste au Québec, dans toutes les parties du Canada, parce que c'est le même phénomène également dans les autres provinces.

● (14 h 40) ●

Mais ce que je voulais dire tantôt également, c'est que, lorsque le fédéral met 1 \$, je pense que c'est autour de 90 % qu'il retire en taxes directes et indirectes; le Québec, c'est autour de 75 %, plus ou moins; et les municipalités, malheureusement, c'est très peu, à cause que, eux, ils ont pas le choix de payer la note directement. Mais le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec, s'ils mettraient un programme d'envergure majeur, en bout de piste, ça coûte pas si cher que ça parce que ça revient pratiquement tout dans les coffres en taxes directes et indirectes aux deux paliers de gouvernement. C'est pour ça que, nous, on a un peu de misère à comprendre pourquoi... Naturellement, le fédéral, ils ont leur raison. Laquelle, je peux pas vous le dire, je suis pas en politique. Vous pourriez peut-être nous le dire plus que moi. Mais pourquoi que les deux paliers de gouvernement ne font pas un effort spécial, surtout dans le contexte économique qu'on a présentement, pour partir un programme majeur sur cinq ou 10 ans dans toutes les régions du Québec pour reprendre le terrain perdu et redonner de l'espoir aux régions. Je pense que le fédéral a une obligation, mais le gouvernement du Québec également a une obligation de faire le même travail.

Le Président (M. Kieffer): Merci, M. Delangis. Le député...

M. Côté (La Peltrie): Michel.

Le Président (M. Kieffer): ...ah, La Peltrie. Votre nom, M. le député, je le savais, c'est votre comté qui m'avait échappé. Le député de La Peltrie.

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. Alors, madame, monsieur, bonjour, bienvenue à cette commission. Alors, vous mentionnez dans vos remarques que notre réseau a un urgent besoin de

rajeunissement, je pense qu'on le reconnaît en grande partie, puis vous dites également que notre réseau est de plus en plus chargé. Je pense qu'avec les années... Mais, en contrepartie, la consommation d'énergie, avec toutes les nouvelles technologies, est restée à peu près, je pense... elle a pas tellement augmenté proportionnellement à la charge du réseau, si on regarde un peu les statistiques.

Bon, ceci étant dit, vous proposez que les taxes qui sont perçues par les deux paliers de gouvernement doivent être réinvesties. Et vous mentionnez aussi dans votre mémoire que les États-Unis ont créé un fonds dédié de façon à garantir que l'argent serve exactement là où se trouvent les besoins le plus pressants, puis il y a une loi qui oblige le gouvernement fédéral de Washington à redistribuer à chaque État 90,5 % des taxes prélevées sur les carburants.

M. Delangis (Pierre): Exact.

M. Côté (La Peltrie): Bon. Vous nous dites que vous avez rencontré des... le gouvernement, les représentants du gouvernement fédéral, que ce soient les membres du gouvernement ou de l'opposition. Est-ce que vous avez abordé cette question-là avec le premier ministre du Canada, et aussi le ministre des Finances, et les autres représentants à l'effet qu'une loi soit adoptée pour qu'on redistribue dans chaque province un pourcentage équivalent que ce qui se fait aux États-Unis, pour pouvoir le réinvestir équitablement par la suite?

Le Président (M. Kieffer): M. Delangis.

M. Delangis (Pierre): Écoutez, lorsque j'ai rencontré M. Chrétien, vous comprendrez que j'ai pas eu l'occasion de m'asseoir avec lui un deux heures pour discuter à fond du problème du réseau routier du Canada. Ce que j'ai fait, j'ai fait un survol, puis on lui a dénoncé les grandes lignes de la problématique, et ça s'est arrêté là.

Cependant, avec le ministre Martin... j'ai eu l'occasion de le rencontrer une fois, je pense que c'est à Granby, et je lui ai mentionné qu'il fallait trouver les moyens de... lorsqu'on perçoit des taxes, qu'elles soient désignées aux routes. Lui, il me parlait à un moment donné peut-être d'un genre de fiducie puis qui serait peut-être applicable ou... je sais pas, il cherche un véhicule. Je peux rentrer dans les détails, là, faudrait peut-être lui poser la question à lui, mais je sais qu'ils sont sensibles à ça et ils essaient de trouver le moyen d'instaurer quelque chose à long terme. C'est la discussion que j'ai eue avec lui, mais, encore là, ça a été quand même assez bref, on n'a pas eu d'autres discussions dans ce sens-là.

M. Côté (La Peltrie): Donc, est-ce que vous êtes d'accord avec ce qui se fait aux États-Unis à cet effet-là, à l'effet qu'il y ait une loi et puis qu'on retourne aux provinces... eux autres, c'est 90 %. Ça pourrait être à peu près équivalent.

M. Delangis (Pierre): Et autant pour le Québec, hein.

M. Côté (La Peltrie): Pardon?

M. Delangis (Pierre): Et autant pour le Québec.

M. Côté (La Peltrie): Oui.

M. Delangis (Pierre): Aux deux paliers de gouvernement.

M. Côté (La Peltrie): Exactement. Oui. Alors, merci.

Le Président (M. Kieffer): M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: M. le Président, bonjour. Effectivement, tout le monde doit convenir que le réseau routier national a besoin de rénovations majeures. Par ailleurs, on regarde les données, ce matin, on a rencontré quelqu'un qui est député à Ottawa, qui est venu nous faire une présentation, qui nous dit que le fédéral a conclu une entente, dans le domaine des infrastructures, pour 600 millions de dollars sur six ans pour la rénovation des autoroutes. Tout à l'heure, vous nous disiez: Quand on sort du Nouveau-Brunswick, on se rend compte qu'on est au Québec. Par ailleurs, vous dites en même temps qu'il faut investir aussi dans toutes les provinces, ce c'est un problème majeur. Mais on va se contenter de rester au Québec.

Le budget du Québec, quand même, au niveau du transport, est assez élevé, mais les revenus du Québec s'en vont à des priorités nationales, et tout le monde le sait, la santé, l'éducation, etc. Par ailleurs, on le sait que les revenus d'Ottawa augmentent, ont augmenté si bien qu'on prévoit des surplus budgétaires, sur une période de cinq ans, au-delà de 150 milliards. Ça commence à être de l'argent, 157 milliards. Et, dans ce contexte-là, on sait aussi que le gouvernement fédéral s'est retiré, a transféré moins d'argent aux provinces et donc augmente le fardeau des contribuables de chacune des provinces canadiennes. On l'a vu dans la santé, on l'a vu dans d'autres domaines également.

Dans ce contexte-là, est-ce que... Quand vous proposez des investissements de cette nature, est-ce que vous envisagez aussi des modes alternatifs de transport des marchandises? Parce que, oui, on peut construire des autoroutes, on peut en construire, année après année, on peut reconstruire des routes, et je suis d'accord qu'on rénove notre réseau national. Mais, par ailleurs, à un moment donné, il va finir aussi par se dégrader, parce qu'on utilise très peu le train. On utilise... On regarde comment on va aller au plus pressant. Est-ce que chez vous, au lieu d'avoir une durée de vie de, je sais pas, moi, de 10 ans, de 15 ans du réseau routier, on pourrait le prolonger peut-être à 25 ans, 30 ans, avec des modes alternatifs de transport? Est-ce que vous avez envisagé ça?

Le Président (M. Kieffer): M. Delangis.

M. Delangis (Pierre): Bien, je pense que c'est difficile de généraliser le transport par train ou par bateau. Oui, le ministre Baril, je lisais dernièrement,

tente de favoriser la Côte-Nord par bateau jusqu'à Montréal. C'est une très bonne idée.

M. Lelièvre: C'est-à-dire le cabotage.

M. Delangis (Pierre): Pardon?

M. Lelièvre: Avec la politique maritime de cabotage.

M. Delangis (Pierre): C'est ça, oui, je suis d'accord avec ça. Ça sa place. Cependant, si vous voulez envoyer des matériaux à Val-d'Or, vous voulez envoyer des matériaux à Mont-Laurier, vous voulez envoyer des matériaux à Chicoutimi, c'est pas toujours évident. Et aujourd'hui je pense que tout le transport... Et mes chiffres sont peut-être pas tout à fait exacts, mais je pense que c'est autour de... 85 % de tout le transport qui se fait présentement, c'est par camion. Et autant aux États-Unis, en Ontario ou dans les autres provinces, il faut absolument, avec le contexte qu'on est présentement, en l'an 2000, que ça soit livré à temps. Donc, tu ne peux pas dire: On va embarquer ça sur le bateau, puis ils l'auront dans un mois et demi, ou l'hiver le fleuve est gelé, le bateau peut pas rentrer. Ça prend des alternatives et ça prend du transport routier dans toutes les régions du Québec, pas simplement dans le centre de Montréal.

Et le programme tripartite tantôt que vous avez parlé, malheureusement, ça va pas sur les autoroutes, ces montants d'argent là qui ont été annoncés par... Bien, c'est une entente qui a été signée par le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral, et, là-dedans, t'as les municipalités, t'as le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. Il y a un montant qui est géré par le ministère des Transports du Québec, un autre montant qui est géré par le ministère des Affaires municipales puis un autre 200 millions qui est en recherche et je sais pas trop quoi, là. Donc, c'est nettement insuffisant. Ça prendrait beaucoup plus que ça.

Actuellement, il y a des milliards de demandes de rénovation d'infrastructures souterraines, les égouts, aqueducs, parce que c'est un problème. Là, on parle de pavage, on parle d'autoroutes, mais il y a les problèmes souterrains également. Tant qu'à ouvrir la porte, on va parler de toute l'industrie. Rien que la ville de Montréal, je pense qu'il se perd 42 % de toute l'eau qui circule dans les aqueducs. Là, ce qu'on veut faire, c'est qu'on... Le gouvernement, je pense qu'il veut... vient de passer une loi pour dire qu'on va avoir une meilleure qualité d'eau. Oui, on va peut-être avoir une meilleure qualité d'eau, mais on va en perdre toujours 42 %, on va perdre 42 % de meilleure qualité d'eau. Je pense qu'il faudrait réparer ce qu'on a et aller par étape.

Le Président (M. Kieffer): M. Delangis, merci. Le temps étant écoulé, permettez-moi tout simplement une remarque. J'en conclus que vous êtes pas pour une réduction de taxes. Vous êtes pour qu'on utilise les taxes aux fins pour lesquelles elles ont été prélevées, c'est-à-dire de réinvestir dans le réseau routier.

M. Delangis (Pierre): Vous avez parfaitement compris.

Le Président (M. Kieffer): J'ai parfaitement compris. Je cède maintenant la parole au député de Kamouraska.

M. Béchard: Oui. Merci, M. le Président. M. le Président, un peu plus puis les gens d'en face commençaient... s'ils vous avaient répondu, M. Delangis, aurait peut-être dit que l'eau qui s'écoule, le 42 %, c'est aussi de la faute du fédéral sur l'île de Montréal.

● (14 h 50) ●

Moi, je trouve ça un peu particulier. On est dans une commission parlementaire ici, à Québec, face au gouvernement du Québec, et là tout à coup ces gens-là, qui ont fait aucune pression pour que Mme Marois, à qui on avait demandé de venir, vienne, elle est pas inscrite dans les listes d'invités, là, on vient de se trouver une cause: tout va être la cause et la faute du fédéral. Ça, vous allez l'entendre sûrement dans les prochaines semaines, les prochains mois. Donc, s'il y a pas de réduction de taxes sur l'essence au Québec, ça va être la faute du fédéral, si on a encore... Il y a 1 milliard de lousse, ce qu'on a su, au Québec, qui est pas réinvesti sur les routes, ça va être aussi la faute du fédéral. Et finalement, bien, je pense que ces gens-là ont pas compris le message que leur a envoyé leur organisateur en chef, M. Baril. Il faudrait peut-être être plus à l'écoute de la population. Et, quand les gens sont venus hier, la Fédération des entreprises indépendantes entre autres, vous dire presque 75 % de leurs membres demandent des diminutions de taxes sur l'essence en s'assurant que ça ait des répercussions chez les individus, chez les consommateurs, bien, c'est... c'est peut-être... ça mérite qu'on les écoute aussi.

Je comprends votre argumentaire aussi quand vous dites qu'il faut que les argents qui sont perçus par ces taxes-là soient mis sur les routes. Je suis assez d'accord avec ça, j'ai pas de problème avec ça. Le point que je veux vous mentionner: Est-ce que, selon vos analyses, le réseau québécois de routes se situe en meilleure position ou en moins bonne position par rapport à ce qui se fait en Ontario ou au Nouveau-Brunswick, par exemple? Tantôt, vous parliez d'une route, là. Cette route-là, c'est la 185, c'est dans mon comté, c'est dans le comté de Témiscouata, ça. Et c'est pas... Là, tout à coup, il y a un plan d'intervention, juste pour faire une petite parenthèse, qui est prévu depuis trois ans sur la 185: 55 millions annoncés à trois semaines des élections en 1998. Trois ans plus tard, les bulls viennent de rentrer sur le chantier, ils viennent juste, juste de commencer. Ça fait que les gens du Témiscouata en ont payé des taxes sur l'essence, puis tout, avant que les pelles rentrent, là. Ça fait que c'est juste une petite parenthèse comme ça. Mais je veux vous mentionner: Est-ce que, selon vous, le réseau routier québécois est en meilleur état ou en moins bon état que le réseau du Nouveau-Brunswick ou le réseau de l'Ontario?

M. Delangis (Pierre): Le réseau du Québec est dans un état pitoyable. C'est 1 km sur trois qui est dans un état délabré versus 1 km sur 10 en Ontario ou aux États-Unis. Et je pense qu'on est unique au Canada dans un système pitoyable de réseau routier. Et, au cours des 25 dernières années, on a négligé le réseau routier. C'est

pour ça qu'aujourd'hui on est dans un état comme ça. Et je vais vous donner juste un exemple. Vous bâtissez une maison puis, pendant 25 ans, vous ne faites pas d'entretien. Bien là la couverture va couler, les fenêtres vont être brisées puis les portes ne fermeront plus. Et là vous allez nous dire: Bien, qu'est-ce qui se passe? Oui, il fallait au moins à tous les ans mettre les sommes nécessaires à entretenir. Et, si vous ne faites pas ça, dans trois ou quatre ans, ça sera 40 et 50 % du réseau routier qui sera délabré.

M. Bécharde: Parfait, merci. Parce que dans les... quand vous dites: Dans les 25 dernières années, avant que les gens d'en face se mettent à applaudir et à sauter au plafond en disant qu'il y a eu un gouvernement libéral là-dedans, je veux juste leur rappeler qu'il y a eu 16 ans de gouvernement péquiste pour huit... huit, neuf de gouvernement libéral, d'une part.

D'autre part, quand vous mentionnez sur le réseau routier qu'on est dans un état pitoyable au Québec, je tiens à vous souligner qu'en même temps on est l'endroit où il y a le plus de taxes sur l'essence. Alors... C'est parce que le problème que je vois, c'est que, si on relie entretien du réseau routier à taxes sur l'essence, bien, au Québec, on devrait être en avance parce qu'on a 0,08 \$ de plus de taxes sur l'essence qu'à Toronto aujourd'hui.

Alors, je veux bien que les gens d'en face partent en peur, puis ça va être la faute du fédéral, puis là ça va être épouvantable, on est habitué à ça, ça nous surprend pas. Mais, quand on parle des chiffres, de ce qui se passe, on est l'endroit où on a le plus de taxes sur l'essence, M. Delangis. On est l'endroit où ça coûte le plus cher au consommateur pour faire le plein, et vous venez nous confirmer qu'on est l'endroit où notre réseau routier est dans le pire état. Bien, coudon, il y a quelque chose qui marche pas quelque part. Je veux bien, puis je suis d'accord, puis je vous dis que, oui, le fédéral doit investir dans les routes au Québec, doit entre autres investir pour terminer le réseau transcanadien, ce qui passe par la 185 dans le Témiscouata, j'ai aucun problème avec ça, sauf qu'un moment donné il faut aussi regarder les deux côtés. Et, moi, j'invite les gens d'en face à le faire et je suis heureux de voir que, de votre côté, les pressions doivent se faire partout.

Mais donc, est-ce que vous ne voyez pas, un peu comme moi aussi, le danger que, si on garde le raisonnement de dire: Les taxes doivent aller sur les routes, les taxes sur l'essence doivent aller sur les routes... Moi, c'est drôle, mais, quand tantôt vous parliez du réseau d'égout, d'aqueduc et des routes, moi, je vois ça davantage comme un choix de gouvernement au-delà des taxes sur l'essence. Et ça, là-dessus, M. Charest l'a mentionné à plusieurs reprises: La meilleure façon de relancer l'économie des régions... On l'a dit dans les élections partielles, il faut croire que ça a eu un certain succès, on l'a dit dans les élections partielles: Si on veut relancer des économies, il est urgent de mettre en place un programme d'infrastructures important, parce que c'est encore là... On a beau investir dans les nouvelles technologies, c'est noble, c'est souhaitable, mais il reste que, en région, le gars chez nous qui a un dix-roues parké dans la cour depuis six mois, il trouve ça bien le fun investir dans les nouvelles technologies, mais ce

qu'il se demande, lui, c'est quand les travaux vont repartir sur la 185 pour que son camion reparte aussi.

Alors là il y a des efforts à faire là qui, selon moi, sont plus qu'uniquement de dire: Il faut le relier aux taxes sur l'essence. Il y a aussi une nécessité de priorités budgétaires, et ça, vos interventions portent là-dessus. Et est-ce que vous croyez pas qu'en reliant uniquement les questions d'amélioration du réseau routier aux taxes sur l'essence on vient pas, je dirais, fermer un peu trop la problématique globale que sont les infrastructures québécoises autant au niveau des routes, des égouts et des aqueducs aussi?

Le Président (M. Kieffer): M. Delangis.

M. Delangis (Pierre): Bien, c'est-à-dire, nous, ce qu'on dit, c'est que le payeur, l'utilisateur-payeur qui dépense 2 milliards par année, à peu près, au travers du Québec devrait avoir une meilleure retombée sur son réseau routier, parce qu'en plus de dépenser 2 milliards de taxes il paie entre 400, 500, et des fois plus, dépendant du nombre de kilomètres qu'il fait, en réparations de sa voiture. Donc, c'est urgent de, premièrement, lui, de lui en redonner pour son argent. Et, naturellement, avec un réseau routier, avec un programme d'envergure, l'économie de toutes les régions naturellement s'en porterait mieux, ça, c'est mathématique. On sait qu'un 400 millions pourrait créer demain matin 10 000 emplois juste en partant des travaux dans toutes les régions du Québec. Bien, 10 000 emplois, je pense que c'est intéressant dans toutes les régions du Québec, surtout avec ce qu'on connaît depuis, malheureusement, le 11 septembre. Je pense que c'est urgent d'enclencher rapidement un programme.

Le Président (M. Kieffer): Merci. Vous avez terminé, M. le député de...

M. Bécharde: Bien, je reviendrai peut-être...

Le Président (M. Kieffer): Alors, M. le député de Beauce-Nord.

M. Poulin: Merci, M. le Président. M. le président de l'Association, Mme la directrice générale, vous avez parlé qu'il y avait 30 000 km. De ce 30 000 km là, moi, j'aimerais savoir, ça concerne-tu davantage... Le réseau est-tu plus en mauvais état dans les comtés ruraux ou, quand même, les comtés urbains sont-tu en meilleure condition? J'aimerais connaître un peu la situation de notre réseau. Vous dites qu'il y a 1 km sur trois qui est vraiment en mauvais état. Je sais, moi, que je suis dans un comté, comme celui de Beauce-Nord, par exemple, où il y a des municipalités qui crient après le ministère des Transports pour apporter beaucoup de corrections à leur réseau, d'apporter, on va dire, de l'amélioration. On a besoin, on va dire, d'auto-routes, on a besoin de routes nouvelles pour desservir nos populations. J'aimerais connaître un peu le portrait provincial de cette situation-là.

M. Delangis (Pierre): Écoutez, l'hiver passé, le 27 février, je faisais une conférence de presse ici, à Québec, pour dénoncer l'état pitoyable du réseau routier

et j'informais la presse cette journée-là qu'on aurait à l'oeil le réseau et qu'on ferait une tournée provinciale. Et on a fini hier justement à Trois-Rivières, dans la ville de Trois-Rivières, notre tournée des régions. Et je peux vous dire, moi, en ayant discuté avec les gens sur place, en ayant fait de la voiture, en ayant discuté avec nos membres, les camionneurs artisans, les employés: C'est dans toutes les régions du Québec, c'est le même phénomène. Naturellement, quand vous prenez Montréal, Québec, des grands centres, c'est plus difficile de cerner la problématique. Premièrement, il y a beaucoup plus de monde dans un nombre de kilomètres. Mais, si vous prenez la route entre... je sais pas, moi, Québec et Chicoutimi, la 175, bien, je peux vous dire que c'est quand même dangereux. Le 11 novembre, j'étais... Le 11 septembre dernier, j'étais à Baie-Comeau et j'ai repris la route pour m'en venir jusqu'à Québec, puis de Québec à Joliette, parce que je demeure à Joliette... et c'est comme ça dans toutes les régions du Québec. Arrêtons de faire le tour pour essayer de trouver des places qui sont pires que les autres, c'est partout pareil, le même phénomène dans toutes les régions du Québec.

M. Poulin: Vous dites que vous avez de besoin d'un 400 millions additionnel pendant les cinq prochaines années pour répondre aux besoins du réseau. Avez-vous évalué comment que ça pourrait être de création d'emplois au Québec, 400 millions de travaux de nature d'infrastructures...

M. Delangis (Pierre): 10 000 emplois.

M. Poulin: 10 000 emplois annuellement?

M. Delangis (Pierre): Oui.

M. Poulin: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Kieffer): Vous avez terminé? Je retourne à vous, M. le député de Kamouraska.

● (15 heures) ●

M. Béchard: Merci, M. le Président. M. Delangis, quand on regarde les chiffres que vous amenez, c'est sûr que c'est beaucoup d'argent. Les gouvernements, là... Parce que souvent on a l'impression que justement, dans les priorités, puis on l'a entendu déjà, si on diminue les taxes ou si on bouge là-dessus, tu as l'impression que c'est à la fois le réseau de la santé, de l'éducation et tout le monde. Vous l'avez mentionné vous-même tantôt, il y a des problèmes partout. Qu'est-ce qui fait en sorte qu'à un moment donné, selon vous, il y ait des secteurs économiques dans des régions qui ont davantage de problèmes? Ce que je veux dire par là, c'est que... jusqu'à quel point, selon vous, le réseau de transport, le réseau routier... Parce que, vous avez raison, ça donne rien de faire le tour des routes chercher quelle est la pire. Je suis allé, moi aussi, à Baie-Comeau au mois de mars, l'année passée, puis il y a des ponts sur la 138 tu es rendu sur la structure du pont. Puis ça, ça arrive dans différentes routes, là.

Quel est, selon vous, l'impact économique sur des entreprises exportatrices de la région — elles doivent sortir les marchandises — sur leurs frais de fonctionnement? Parce que, moi, j'ai des transporteurs chez nous, que ce

soit Levasseur, Morin, Pohénégamook, tout ça, qui disent: Ça nous coûte une fortune parce qu'on brise nos camions, on a des bris, il faut augmenter les coûts de transport, pas nécessairement juste à cause de l'essence, mais aussi parce que — nos routes — on brise notre machinerie. L'impact économique de ça et aussi, en même temps, l'impact de localisation de nouvelles entreprises.

Est-ce que, selon vous, ça devient un frein à la localisation de nouvelles entreprises dans la région quand, par exemple, on le voit, là, l'usine forestière qui veut s'en aller sur la Côte-Nord, leur plus gros problème de localisation en est un de transport? Comment je vais faire pour sortir ma marchandise d'ici? Et quel est l'impact de ça, selon vous, sur nos économies régionales?

Le Président (M. Kieffer): M. Delangis, il vous reste 1 min 30 s.

M. Delangis (Pierre): Oui. Écoutez, un camion qui circule sur une route en mauvais état, ça peut coûter entre 20 et 30 % plus cher à opérer, que ça soit en suspension, en carburant diesel, parce qu'on sait qu'une route qui est en mauvais état coûte plus cher. Donc, normalement, le camionneur qui s'en va à Sept-Îles produit des matières premières ou n'importe quel produit pour amener soit à Montréal ou à Québec, dans la facture, veut, veut pas, le gars, il ne fait pas du bénévolat, lui, à un moment donné il additionne ses coûts et, à la fin de l'année, il dit: Moi, pour aller à Sept-Îles, au lieu de charger — je ne sais pas, moi — 500 \$, c'est 575 \$ que je vais charger. Naturellement, ça, c'est tout le monde qui va payer pour le coût additionnel.

Le système d'autobus, c'est la même chose. Le système d'autobus qui se promène, on a discuté avec ces gens-là, et juste le fait de se promener sur des routes en mauvais état cause des dommages additionnels à la suspension et à l'autobus même. Donc, c'est des coûts additionnels. C'est pour ça que c'est important de parler d'économie mais, en parlant d'économie, de parler d'un réseau routier.

Et je fais juste ouvrir une parenthèse. J'ai été dernièrement en Afrique, moi, à Ouagadougou, et ces gens-là ont des problèmes là-bas justement parce qu'ils n'ont pas de réseau routier. Et la Banque mondiale les aide à faire un réseau routier pour être capables d'exporter. C'est la pierre angulaire de toute une économie d'un pays, d'une province ou d'une région, passer par le réseau routier.

Le Président (M. Kieffer): Merci, M. Delangis. Je vous remercie beaucoup d'être venus rencontrer la commission. Le temps qui nous était imparti est maintenant terminé.

Alors, nous allons suspendre quelques minutes, et j'inviterais les représentants d'Option consommateurs à venir prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 15 h 3)

(Reprise à 15 h 5)

Le Président (M. Rioux): Alors, Mme Rozon, bienvenue. Vous allez nous présenter votre collègue.

Option consommateurs

Mme Rozon (Louise): Oui. Alors, merci, M. le Président. M. le vice-président, Mme, MM. les députés, il me fait donc plaisir, à titre de directrice d'Option consommateurs, de venir vous voir aujourd'hui, de vous faire part du point de vue d'Option consommateurs à l'égard du prix de l'essence au Québec.

Je suis accompagnée aujourd'hui de M. Yannick Vennes qui a été à l'emploi d'Option consommateurs jusqu'à la fin août à titre d'analyste dans les dossiers de la Régie de l'énergie. Il est maintenant consultant en réglementation économique et agit toujours comme analyste principal pour Option consommateurs dans les dossiers de la Régie de l'énergie.

Le Président (M. Rioux): Alors, Mme Rozon, vous avez 15 minutes pour nous présenter votre projet.

Mme Rozon (Louise): Merci beaucoup.

Le Président (M. Rioux): Votre mémoire, dis-je bien.

Mme Rozon (Louise): Alors, en guise d'introduction, je désire simplement rappeler rapidement qu'Option consommateurs est une association vouée, depuis plus de 20 ans, à la protection des consommateurs et plus particulièrement des consommateurs à faibles revenus. Notre organisme est impliqué depuis plusieurs années dans le secteur de l'énergie, notamment en offrant divers services gratuits aux consommateurs, comme le service de médiation dans des dossiers de plaintes et de difficultés de paiement auprès des services publics québécois tels qu'Hydro-Québec, Gaz Métropolitain et Bell Canada, en particulier.

Comme vous le savez probablement déjà, Option consommateurs est intervenu devant la Régie de l'énergie depuis sa création, soit en 1997. Dans la plupart des dossiers que la Régie a traités, parmi ces dossiers se trouvent, bien entendu, ceux reliés au prix de l'essence à la pompe qui nous occupent plus particulièrement aujourd'hui.

Le prix de l'essence est en effet un sujet qui est très important pour les consommateurs québécois. C'est un secret pour personne, l'essence est un produit de grande nécessité pour les nombreux consommateurs qui doivent se déplacer pour leurs activités quotidiennes, professionnelles ou encore personnelles.

Le problème important dans le marché de l'essence, selon nous, est le fait qu'un petit nombre de compagnies se partagent de grandes parts de marché — on parle ici des pétrolières — et la préoccupation des consommateurs à cet égard-là est à l'effet que ces compagnies tentent de profiter de leur position dominante pour tirer des profits inacceptables de leur vente d'essence. L'intérêt du consommateur, dans ce marché, réside dans une concurrence vigoureuse. Il est essentiel, pour les consommateurs, qu'il soit impossible de manipuler les prix.

Dire ça peut sembler évident, mais les consommateurs ont beaucoup de difficultés — nous-mêmes d'ailleurs — à saisir ce qui se passe dans le marché, et c'est tout à fait normal: la seule chose qu'ils

voient est le prix qui est affiché, ce qu'il y a derrière le prix est moins connu du public. Malheureusement, c'est là que ça se passe, les fluctuations de prix, les changements structurels dans l'industrie. Reconnaissons que le prix est une information un peu limitée pour se faire une idée sur l'état de la concurrence dans le marché. Et c'est là le message important que nous voulons vous transmettre aujourd'hui, c'est-à-dire que l'absence d'une source d'information fiable et désintéressée crée beaucoup de suspicion dans l'esprit des consommateurs.

Et, quant à nous, comme on le mentionne dans notre mémoire, et bien humblement, nous ne sommes pas en mesure de poser actuellement un diagnostic clair quant aux problèmes qui se vivent actuellement dans le marché de l'essence. Il est donc impossible, à ce stade-ci, pour nous, en tant qu'association de consommateurs, de vous proposer d'intervenir de telle façon plutôt que de telle autre pour corriger ce problème qui mérite d'être davantage documenté pour être en mesure de trouver la bonne solution.

C'est pourquoi nous avons proposé, dans notre mémoire, la création d'un comité d'experts. Ce comité pourrait être composé d'experts externes, de gens de l'industrie, de consommateurs, et qui auraient pour mandat, entre autres, de combler cette lacune au niveau de l'information. Ces personnes devraient aussi avoir le mandat de proposer des pistes d'action si on se rend compte de problèmes dans le marché de l'essence au Québec.

Finalement, Option consommateurs ne peut venir discuter avec vous aujourd'hui sans dire quelques mots sur la Régie de l'énergie et sur le prix plancher. Notre message à ce sujet est très simple: Prenez garde d'intervenir plus dans le marché sans avoir l'assurance que vous allez régler un problème.

À notre avis, il y a, à ce moment-ci, une incertitude sur la valeur du prix plancher comme mécanisme de soutien à la concurrence dans le marché et quant à sa pertinence et son utilité. À ce jour, nous avons de la difficulté d'en arriver à une conclusion claire et satisfaisante sur l'impact que ce mécanisme peut avoir sur les prix et sur le comportement des joueurs dans le marché. C'est pour cela que nous vous recommandons également, dans le mémoire, de faire faire une étude indépendante — ou vous pouvez trouver d'autres mécanismes — sur la question afin d'orienter de futures actions législatives et gouvernementales, si cela s'avère éventuellement nécessaire après avoir une bonne connaissance des problèmes.

Alors, c'est un peu particulier, pour notre organisme, d'arriver en commission parlementaire et de ne pas avoir de solutions concrètes à vous proposer, mais on tenait quand même... on jugeait important de venir vous dire qu'il est extrêmement difficile de trouver des solutions concrètes. Et je pense qu'il faut être prudent avant d'intervenir, parce que les interventions peuvent peut-être avoir pour effet de nuire aux consommateurs plutôt que de les aider. Donc, je pense qu'il est nécessaire de réfléchir davantage avant d'apporter des solutions concrètes. Alors, il me fera plaisir de répondre à vos questions. Merci.

● (15 h 10) ●

Le Président (M. Rioux): Alors, merci beaucoup, madame. Je vais donner la parole au député de

l'opposition officielle, M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

M. Bécharde: Oui, merci beaucoup, M. le Président. Mme Rozon, M. Vennes, bienvenue à notre commission parlementaire. Et si vous avez la chance... Je sais pas si c'est des gens d'Option consommateurs, mais il y a beaucoup de gens qui sont entrés en même temps que vous. Ça fait que... Je sais pas si c'est relié, mais on va les saluer avant qu'ils repartent. Ha, ha, ha!

Mais je veux vous mentionner d'abord...

Le Président (M. Rioux): Ce sont des militants.

M. Bécharde: Oui, c'est ça, ce sont des militants de votre... Oui. Mais je veux vous mentionner et vous remercier de votre mémoire et vous dire que, écoutez, la commission parlementaire est là pour entendre les différents groupes, et on est conscient des limites que tous et chacun ont dans la proposition de solutions.

Cependant, l'éclairage que vous amenez est un point différent en ce sens que, quand vous parlez du prix plancher, entre autres, et quand vous venez dire qu'au niveau du prix plancher vous avez certaines questions sur le fonctionnement et sur les effets qu'a eus ce prix plancher là... Je dirais que j'aimerais vous entendre un peu plus longuement là-dessus, sur les effets du prix plancher et, en même temps, sur bien sûr un autre point qui doit concerner définitivement les consommateurs. Vous parlez de l'information et tout ça. C'est certain, dans les variations, qu'il y a lieu d'avoir de l'information, mais... Vous mentionnez que cette information-là serait extrêmement importante, mais est-ce que ces informations-là seraient aussi suffisantes pour exercer une pression adéquate, je dirais, ou un peu gênante, rendre gênant le fait de faire varier les prix?

Et, en même temps, est-ce que le fait d'améliorer l'information et la transparence serait ou pourrait être une garantie que, en cas de diminution des taxes sur l'essence... parce que, comme on l'a vu, on paie plus de taxes sur l'essence qu'ailleurs au Canada et qu'on a aussi l'effet pour ceux qui parlent au niveau des routes. Tantôt, on a eu les gens qui vous précédaient qui disaient que, malgré les taxes sur l'essence plus élevées, il y avait une route... un kilomètre sur trois qui est en mauvais état au Québec, alors que c'est un sur 10 en Ontario. J'imagine aussi que le phénomène des taxes vous a préoccupés.

Donc, si je reprends la question, je veux savoir, un, les effets du prix plancher, comment vous voyez ça et si vous pouvez aller plus loin là-dessus. Deux, au niveau de l'information, est-ce qu'une source d'information ou un mécanisme permanent d'information pourrait être suffisant pour éviter les variations? Et, en même temps, sur le troisième point, c'est-à-dire: Si, demain matin, le gouvernement du Québec décidait de diminuer les taxes sur l'essence et de les ramener à un niveau de la moyenne canadienne, est-ce que, ça, votre source d'information, vos mécanismes d'information permettraient de faire en sorte que les consommateurs y verraient une différence en bout de ligne?

Mme Rozon (Louise): Peut-être que...

Le Président (M. Rioux): Mme Rozon.

Mme Rozon (Louise): Oui, merci. Je vais aborder le deuxième et le troisième point et laisser Yannick vous parler du prix plancher.

En ce qui a trait à l'information, non, on juge pas que cela va être suffisant, mais je pense que c'est quelque chose qui pourrait aider les consommateurs à mieux comprendre qu'est-ce qui se passe dans le marché, parce qu'il y a des situations qui sont tout à fait incompréhensibles, et c'est normal que les gens se posent des questions. Donc, je pense que c'est quelque chose qui devrait être fait.

Mais ce qu'on dit également, c'est qu'il y a effectivement un problème dans le marché. Encore faut-il bien comprendre quelle est la source de ce problème-là pour être en mesure de faire une intervention qui va être efficace et qui va corriger réellement le problème. Et c'est là où on se dit, nous: Il est trop tôt, pour nous, pour vous donner une solution, pour vous proposer une intervention concrète à cet effet-là, mais on dit pas que c'est pas nécessaire qu'il y en ait une éventuellement, mais il faut davantage de réflexion et d'étude avant d'en arriver à proposer une solution. Donc, c'est en ce qui a trait à votre deuxième question.

La troisième question, en ce qui a trait aux taxes, on s'est pas penché sur ce sujet-là à notre association. De façon générale, notre position, c'est que les taxes à la consommation, ça constitue une taxe... en fait, une forme régressive de la part de l'État pour recueillir des sommes de la part des citoyens. Maintenant, si on réduit les taxes sur le prix de l'essence, cela ne va certainement pas aider à améliorer l'état des routes au Québec. Donc, on n'a pas de position claire à ce sujet-là, mais je pense que ça mériterait effectivement... en fait, ça mérite une réflexion, là, parce que... C'est pas parce qu'on réduit les taxes qu'on va nécessairement régler d'autres problèmes, là, on va peut-être aggraver certains problèmes par ailleurs.

M. Bécharde: Bien, si on peut juste revenir là-dessus puis, après, sur le prix plancher.

Mme Rozon (Louise): Oui.

M. Bécharde: Mais vous êtes quand même un organisme, là, Option consommateurs, qui... À la base, comme vous le mentionnez, pour vous, les taxes, c'est régressif, là, c'est un moyen d'enlever le pouvoir d'achat des contribuables, toutes taxes confondues, là. J'imagine que vous devez pas sortir dans les rues avec des pancartes, si un gouvernement vous annonce qu'il va diminuer les taxes à la consommation ou les taxes sur l'essence.

Le Président (M. Rioux): Mme Rozon.

Mme Rozon (Louise): Non, sauf que, avant de réduire les taxes sur l'essence, je pense qu'il faut voir ce problème-là dans un cadre beaucoup plus général. Alors, si on réduit les taxes sur l'essence, il faut revoir la fiscalité pour faire en sorte que l'État dispose par ailleurs des sommes dont il a besoin pour faire le travail qu'il a à faire. Donc, c'est dans cette perspective-là qu'il faut qu'on voie le problème. D'accord?

Le Président (M. Rioux): Merci.

M. Vennes (Yannick): En ce qui a trait au prix plancher, je pense, la meilleure façon de répondre, en fait d'en dire plus sur les questionnements qu'on a et qui sont, mettons, résumés en page 11 du mémoire... Ce qui est important de voir, dans le fond, c'est de se ramener au principe de la concurrence et pourquoi c'est si important pour le consommateur. L'objectif de la concurrence, c'est de pouvoir... en fait que des compagnies se battent entre elles pour pouvoir desservir certains clients. Dans le processus de concurrence, ils cherchent à innover, à rendre leurs produits plus compétitifs, donc moins chers et aussi qui rencontrent mieux les besoins des consommateurs. Et tout cela dans un... en tout cas, sans rentrer dans les principes économiques, je veux pas vous perdre avec ça comme... je veux pas qu'on se perde là-dedans dans le fond. Ce qui est important, c'est de dire que les compagnies doivent être en mesure d'offrir un produit qui répond toujours plus aux besoins du consommateur. Et, dans le cas de l'essence, si j'en crois la Régie de l'énergie, dans le fond, c'est de pouvoir offrir une gamme de services au même endroit, de l'essence et autres choses, afin de maximiser dans le fond la satisfaction que ressent le consommateur de son arrêt dans une station-service.

Et le prix plancher de l'essence là-dedans, selon certains des experts qui sont venus témoigner à la Régie de l'énergie, aurait pour effet de réduire cette incitation à l'innovation et à la réduction des coûts d'opération d'un site. Donc, si on se fie à ces gens-là — nous, on sait pas trop, on n'est pas des gens de l'industrie et là on se fie à ces gens-là — si c'est vrai que le prix plancher vient réduire cette incitation-là à améliorer le produit et à le rendre moins onéreux pour le consommateur, c'est clair qu'il y a un effet pervers là-dedans. Cependant, nous, on le sait pas. Et c'est là où on vient vous dire: Ça fait quatre ou cinq ans que ce mécanisme-là existe, on croit qu'il est temps de faire le point sur ce mécanisme-là, sur cette intervention du législateur dans l'économie et, donc, de voir si ça a pas créé certains effets pervers ou si les consommateurs en ont été bénéficiaires en bout de ligne. Et je pense que c'est une bonne chose de faire ça après quelques années d'application du mécanisme.

Le Président (M. Rioux): Merci, monsieur. M. le député de Mont-Royal.

● (15 h 20) ●

M. Tranchemontagne: Je veux juste, M. le Président — d'abord bonjour, bienvenue ici — poursuivre sur le domaine du prix plancher parce que vos inquiétudes me surprennent un peu. Je vais vous expliquer pourquoi. D'une part, on dit qu'au niveau du réseau de la distribution, au Québec, on a des gens qui sont bannières, si vous voulez, et ces gens-là appartiennent à une entreprise, ce groupement-là appartient à une entreprise qui est totalement intégrée à partir du brut, au raffinage et, finalement, à la distribution. Et, d'autre part, on a des indépendants qui, eux, ne sont pas reliés de la même façon. Et le prix plancher a été introduit justement pour éviter que les supposées grosses méchantes entreprises écrasent le petit indépendant et le fassent disparaître. Oui, à court terme, le prix pour le consommateur serait plus bas pendant la période,

de guerre, mais après, à long terme, s'il n'y a plus d'indépendants, donc, on dit que ces entreprises-là feraient la pluie et le beau temps sur le marché et donc augmenteraient le prix pour le consommateur à long terme.

Alors, la raison, la seule et unique raison que j'ai comprise, moi, en tout cas, pour l'introduction du prix plancher, c'est justement pour essayer de protéger... qu'il demeure au Québec un réseau d'indépendants qui est évalué à peu près à 45 % du réseau global en termes de nombre de stations, tout au moins, si ce n'est en termes de volume. Alors donc, j'ai un petit peu de misère... Vous qui prétendez protéger les consommateurs, j'imagine que vous les protégez à long terme, là, pas juste demain matin. À ce moment-là, j'ai de la misère un petit peu à comprendre les doutes que vous avez à l'égard du prix plancher.

M. Vennes (Yannick): Il y a plusieurs aspects. En fait, je pourrais répondre à un paquet de volets, mais, mettons, il y en a deux qui me viennent à l'esprit de façon plus particulière. Si on était méchant, si on se mettait dans la peau d'une pétrolière qui raffine et qui distribue, en fait, qui est grossiste pour un indépendant comme Crevier ou un autre, son intérêt serait peut-être pas... stratégiquement, là, son intérêt serait peut-être pas d'essayer de faire les plus grandes marges possibles au détail, mais d'augmenter ses marges de raffinage pour tout le monde. Donc, tous les raffineurs qui seraient au Canada, mettons, ou dans le nord-est de l'Amérique du Nord pourraient s'entendre sur le prix que pourrait avoir l'essence raffinée au niveau du gros, et donc tout le monde paierait le gros au total. Donc, l'essence au détail, c'est peut-être pas le bon lieu de concurrence où faire des manipulations de prix. Ça, c'est une première considération économique à avoir.

La deuxième, c'est qu'on doit tenir en compte qu'il y a des entrants potentiels, qu'il peut y en avoir et que votre... Mettons, votre question repose sur une certaine prémisse, c'est-à-dire que le nombre de concurrents est grosso modo fixe et qu'il y a les pétrolières, les grandes, les majeures qui sont là, puis il y a les autres à côté qui détiennent environ 25 % du volume, pour votre information. Dans la mesure où il y a des gens qui veulent potentiellement rentrer dans le marché, ça crée une pression sur le marché, et donc peut-être que le prix plancher peut servir d'incitatif à rentrer dans le marché, parce qu'ils ont l'assurance que les prix descendront pas en dessous d'un certain seuil, mais peut-être que ça peut servir aussi de... La contrepartie de ça, c'est qu'il peut y avoir des nouveaux entrants qui rentrent dans le marché et qui n'offrent pas le meilleur produit aux consommateurs, qui est donc plus coûteux... c'est-à-dire qu'ils sont moins aptes à subir une guerre de prix, par exemple, et ils ont pas une offre de services qui satisfait grosso modo les besoins des consommateurs, quelle que soit cette offre de services ou quels que soient les besoins des consommateurs.

Donc, il faut tenir ça en compte et se dire: Oui... Vous avez tout à fait raison de dire: Notre objectif, c'est de protéger le consommateur dans le long terme, et la meilleure façon de le faire, c'est par la concurrence, une concurrence qui est vigoureuse, qui permet d'assurer qu'il y aura un grand nombre de joueurs et qu'aucun

d'entre eux sera capable de manipuler le prix. S'il y a plein de joueurs qui ont chacun des bonnes parts de marché, qui se battent entre eux pour être capables d'aller chercher des parts de marché et que ça a comme conséquence de faire diminuer les prix, c'est pas nécessairement à l'encontre de l'intérêt public, au contraire. Par contre, ce qui est à l'encontre de l'intérêt public, c'est lorsque des guerres de prix résultent en un accroissement des parts de marché et du pouvoir de marché de l'un ou de plusieurs de ces joueurs-là. C'est ça, la difficulté dans laquelle on se trouve, c'est qu'on n'est pas capable de dire si le prix plancher répond à ce besoin-là, permet d'assurer une concurrence vigoureuse dans le long terme ou bien ne permet pas, dans le fond, le maintien de concurrents qui sont inefficaces au point de vue de l'offre de services et au point de vue des prix qu'ils sont capables de donner aux consommateurs.

Le Président (M. Rioux): Merci, M. Vennes. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. On a vu, depuis que nous avons commencé l'exercice de déterminer, dans le fond, les effets sur l'économie du Québec et les causes, ce qui peut intervenir dans la fixation des prix, que, dans le fond, les grandes entreprises intégrées à l'échelle internationale ont plus de facilité à manipuler les marchés, manipuler les prix, faire des guerres de prix également, à la pompe, en ayant des marges bénéficiaires très élevées au niveau de la transformation du pétrole. On l'achète brut et ensuite le raffinage génère des profits considérables, donc on peut se permettre de partir des guerres de prix.

Ce matin, on a entendu... Depuis hier et ce matin, on a entendu les groupes qui sont venus nous dire que... nous demander des intervention. Hier, certains ont demandé une baisse de taxes, d'autres sont venus nous dire: Surtout n'allez pas là-dedans; on n'a pas l'assurance que l'État va pouvoir réglementer le secteur dans la mesure où le consommateur va en bénéficier. Il est apparu une idée, qui nous a été présentée ce matin, concernant le raffinage, à l'effet que le Québec pourrait, avec les intervenants québécois, avoir une industrie qui se lance dans le raffinage par le biais des sociétés d'État — par exemple, il y a quelqu'un qui nous parlait d'Hydro-Québec — pour nous permettre d'arriver à concurrencer ou à intervenir d'une certaine manière, à faire en sorte que, le raffinage, on puisse aller chercher des marges bénéficiaires intéressantes. C'est important pour la rentabilité du projet mais également pour les consommateurs parce que le prix du mazout... il y a des gens qui se chauffent encore au mazout, donc ça intervient là-dessus. Les consommateurs qui se déplacent en véhicule, c'est la même chose, les camionneurs, les gens qui gagnent leur vie avec des entreprises reliées à l'utilisation de pétrole. Donc, qui n'est pas dépendant du pétrole?

Alors, j'aimerais vous entendre là-dessus. Qu'est-ce que vous en pensez? Est-ce que vous avez fait une réflexion sur ce sujet? C'est une grande question à laquelle vous ne vous attendiez pas, mais j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Rioux): M. Vennes.

M. Vennes (Yannick): Merci. Je dirais, l'idée... À vrai dire, j'avais jamais pensé à ça. Effectivement, vous me surprenez un peu. Mais, grosso modo, ce que je vous dirais, c'est: le consommateur, ce qu'il cherche, en bout de ligne, dans ce marché-là, c'est pas tellement de savoir qui fournit le produit, parce que le produit est homogène et qu'il y a pas de différence entre un litre puis un deuxième litre, à part si c'est un super ou de l'essence ordinaire, mais, grosso modo, le consommateur cherche le plus bas prix. Quand je fais mon essence, je regarde toutes les stations qui sont alentour de chez moi puis je choisis celle qui a le prix le plus bas et la station qui est la plus proche de là où je me trouve quand je suis en voiture. Donc, c'est deux... Il y a une dimension spatiale puis une dimension monétaire dans le choix d'un consommateur.

Dans l'industrie du raffinage et toujours en lien avec ce que je viens de dire, c'est que le consommateur va quand même aller choisir là où l'essence est la moins chère. Et, si l'État construit une raffinerie dans l'est de Montréal, par exemple, ou ailleurs et que ça s'adonne qu'elle est pas aussi compétitive que celles des grandes pétrolières, ça se pourrait fort bien que les contribuables se retrouvent avec une raffinerie, dans le fond, qui sert à rien ou qui est pas aussi efficace que le marché le demanderait. Donc, il y a un risque à ça, et ça, c'est le risque des actionnaires. C'est le principe économique d'un risque quand on décide d'investir des centaines de millions de dollars dans une raffinerie, je crois que c'est, minimum, un milliard de dollars une raffinerie d'une taille moyenne. Donc, si le gouvernement du Québec ou quelqu'un d'autre, un consortium d'entreprises de l'État, décidait d'investir là-dedans, il se trouverait à supporter un gros risque de ne pas voir rentabiliser son investissement. Ce qui serait pas... Mettons, du point de vue du contribuable, ça serait peut-être pas une bonne chose.

Le Président (M. Rioux): M. le député de Gaspé.

● (15 h 30) ●

M. Lelièvre: Oui. C'est parce que je lisais, ce matin puis hier, dans un autre document que, dans le fond, les pays de l'OPEP puis les grandes pétrolières se sont entendus pour déterminer un maximum de production. On sait que le prix de vente d'un baril brut est basé sur le prix de remplacement — curieusement, là — et les données nous indiquent que, en Arabie Saoudite, par exemple, la région du Golfe, il est à 0,50 \$ le baril, le prix de remplacement, et aux États-Unis et au Canada il se situe entre 13 \$ et 15 \$. Ça, c'est le baril brut, donc c'est le prix qu'on paie; et on parle de 0,50 \$ là-bas lorsqu'on s'approvisionne. Il y a des mécanismes là-dedans qui font qu'à un moment donné les prix explosent entre une fois qu'on a le produit brut puis le raffinage. Et là, c'est là que les marges bénéficiaires sont très élevées même si on peut faire des guerres, puis avoir des pertes.

L'idée, c'est de regarder, dans le fond... ce que je vous soumettais, c'est de voir si, du point de vue des consommateurs — je ne parle pas du gouvernement du Québec plus que l'opérateur, le financier, etc., mais il peut y avoir d'autres entreprises québécoises ou de sociétés d'État qui seraient intéressées — si vous aviez réfléchi à cette question-là, d'amener, dans le fond, une

entreprise dans le raffinage qui pourrait alimenter d'autres pétrolières ou des indépendants qui, eux, sont sur le marché, et qui permettent, semble-t-il de baisser, de baisser, de garder un peu bas le prix du pétrole au litre.

Le Président (M. Rioux): Mme Rozon.

Mme Rozon (Louise): Merci. Dans le fond, on n'a pas réfléchi à cette question-là, comme le soulignait Yannick. Mais, si une étude de faisabilité démontrait que, oui, il serait effectivement rentable pour une entreprise x d'investir dans ce domaine-là, et que ça pourrait avoir des effets positifs sur le prix à la pompe, c'est sûr qu'on ne pourrait pas s'opposer à une telle initiative. Mais il faudrait être, je pense, assez certains au départ que les risques sont relativement mesurés pour ne pas se retrouver avec finalement une situation où on corrige rien parce que les coûts sont trop importants, et qu'on réussit pas à vendre l'essence à un taux aussi bas que ce que les autres vont être en mesure de faire.

Le Président (M. Rioux): M. le député de Gaspé, ça répond à vos questions? M. le député de Groulx.

M. Lelièvre: Je vais laisser la chance à des collègues de la relève.

M. Kieffer: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Rioux): ...interprété que le député de Groulx est de la relève. C'est bien.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lelièvre: Ah! Moi, je parle pour moi, M. le Président.

M. Kieffer: J'accepte tous les compliments.

M. Lelièvre: On n'est pas dans une course à relais. Cette fois-ci, c'est moi. Ha, ha, ha!

M. Kieffer: Y compris les flatteries. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Kieffer: Mme Rozon, M. Vennes, bonjour. Oui, M. le Président, tantôt, alors que je quittais votre siège, il m'est venu à l'idée de répliquer au député de Kamouraska, mais contrairement au député de Dorion qui hier s'est permis des remarques partisanses, je considérais que la fonction que j'occupais à ce moment-là était trop importante pour ne pas garder la plus complète neutralité. Cependant, je suis revenu à mon siège...

Une voix: ...

M. Kieffer: Je suis revenu à mon siège... voilà, je vais donc répliquer. Si on était en Ontario ou si on était en Alberta ou dans toute autre province canadienne, et qu'on avait une discussion de ce type-là sur l'utilisation des mesures fiscales que nous payons tous,

comme Québécois ou Canadiens — je tiens à le préciser — pour maintenir notre réseau routier en bon ordre, et que l'un ou l'autre des ordres de gouvernement ne remplit pas cette fonction-là et cet objectif-là, il serait tout à fait justifié pour les députés, qu'ils viennent du Québec, de l'Alberta, de l'Ontario... et ils le font, ils ne se gênent pas. En Ontario, quand on considère que le gouvernement fédéral utilise à mauvais escient les taxes des citoyens et des citoyennes, le premier ministre et les députés ne se gênent jamais pour le dire, et ils ont raison.

Ce que je veux signifier au député de Kamouraska, c'est que, moi, je me gênerai pas pour demander effectivement que le gouvernement fédéral vienne devant les élus du peuple québécois, que nous sommes tous et toutes, pour m'expliquer comment il se fait que, alors qu'il ramasse annuellement 6 milliards et quelques, j'en conclus, puisque nous représentons plus ou moins 25 %, que la part du Québec doit être d'à peu près 1,5 milliard en taxes d'accise et en TPS que nous envoyons au fédéral, et le retour — et encore une fois, je me fie sur le budget global de 1 milliard et quelques — je calcule qu'il en revient à peu près 250 millions au Québec, puisque, encore une fois, nous représentons à peu près 25 % de la population.

Moi, je me gênerai pas. Puis, je vois pas pourquoi vous auriez des craintes, pourquoi vous vous gênez, pourquoi vous refusez d'envoyer une invitation, pourquoi, quand nous soulevons la question, hein, vous nous accusez immédiatement de faire de la vulgaire propagande souverainiste. Si j'étais en Ontario, là, vous pourriez m'accuser d'être un conservateur ou un libéral ou un NPD, mais vous pourriez pas dire que j'ai pas raison de demander des comptes au fédéral, et ça, c'est ça que j'ai envie de faire.

Il y a de perçu au Québec, 1,5 milliard; il y a un retour de 250 millions approximativement. Il y a un manque à gagner de 1 250 000 000 \$.

Tantôt, M. Delangis a souligné qu'il fallait réinvestir à la hauteur de 800 millions. Bien, moi, je regarde: 1 250 000 000, 800 millions, mon Dieu! les fédéraux seraient encore capables d'en mettre 400 millions dans leurs coffres, puis ils satisferaient les problématiques soulevées par M. Delangis.

Il faudrait faire la même chose ici aussi. Vous avez raison, il faudrait faire la même chose ici aussi. Sauf qu'on a toujours toutes les responsabilités, comme entre autres celle de la santé, qui est un trou sans fond. D'ailleurs, les premiers ministres de toutes les provinces du Canada l'an dernier se sont réunis, et ont fait front commun pour demander justement au gouvernement fédéral de réinvestir dans la santé, de réinvestir dans l'éducation, de réinvestir dans les infrastructures routières.

J'ai pas de problème. Moi, je vais m'asseoir n'importe quel temps avec des députés de l'Alberta, de l'Ontario, des provinces maritimes. On va se tenir la main, puis on va dire: Le 6 milliards que vous empochez, y a-tu moyen qu'il revienne, y compris dans les municipalités pour l'entretien des routes, y compris pour les routes du Québec, de l'Ontario et des autres provinces? J'ai aucune difficulté là-dessus.

Alors, M. le député, si, vous, vous avez des problèmes à inviter les fédéraux, moi, j'en ai pas. Moi,

je veux leur poser les questions: Qu'est-ce que vous faites avec le 1,5 milliard qui devrait nous revenir et que vous ne... Alors, dois-je comprendre que vous acceptez qu'on les invite? Si c'est ça, parfait. On règle le problème.

Ceci étant dit...

Une voix: ...

M. Kieffer: Oui. Bien, il fallait faire la mise au point et je la fais, et c'est mon droit de parole, et j'ai le droit de le prendre, à ce moment-ci.

Ceci étant dit, Mme Rozon, je m'excuse. Je croyais important de dissiper quelques malentendus qui auraient pu se glisser. Vous soulevez la question de l'intégration verticale des grandes pétrolières, les trois grandes bannières — vous les mentionnez d'ailleurs — comme étant un des facteurs qui rendent difficile la compétitivité, pour ne pas dire qu'ils l'annulent.

Moi, je pense qu'ils l'annulent. Sans prétendre au complot, moi, je pense pas qu'ils se réunissent nécessairement à tous les vendredis pour fixer le prix. À la longue, ils ont pas besoin. Je veux dire, elles sont tellement interconnectées entre elles, c'est quasi un automatisme.

Vous avez dit dans votre mémoire: On n'a pas vraiment de solution, mais vous présentez quand même ce fameux comité spécialisé sur le pétrole qui aurait plus une fonction informative que décisionnelle, si je peux comprendre le sens de votre mémoire. Pourquoi vous avez pas envie d'aller plus loin?

Le Président (M. Rioux): Mme Rozon.

Mme Rozon (Louise): En fait — merci — le comité aurait pas uniquement une fonction informative. Il aurait aussi une fonction d'analyse des problèmes, comme je le mentionnais tantôt, pour être en mesure de voir quel type d'intervention pourrait être faite par le gouvernement du Québec pour régler finalement les problèmes qui sont constatés dans le marché et où, comme simples consommateurs, on se dit: Il y a quelque chose qui marche pas. C'est certain que, quand on voit les prix changer aussi rapidement, et que, d'une région à l'autre, même si les régions sont très proches, il y a des différences importantes, on se dit: Il y a un problème.

Mais ce comité-là aurait pas uniquement comme fonction de transmettre une plus grande information et avoir une plus grande transparence quant à la façon dont les prix sont fixés, mais également comme fonction de faire des études. Donc, c'est pourquoi on dit qu'il faut qu'il y aient des experts, les plus neutres possible éventuellement autour de la table, pour être en mesure d'avoir un meilleur éclairage, quant à cette situation-là.

Donc, ce serait une fonction beaucoup plus large que simplement dire: Il faut être mieux informé. Tu sais, on prétend pas que les consommateurs, s'ils sont insatisfaits, c'est parce qu'ils manquent d'information, puis on a juste à les informer, puis ils vont être contents. Je pense que le problème est beaucoup plus complexe que ça.

Cependant, on a, nous, comme association, à ce stade-ci de la difficulté à vous dire: Voici. Il est là, le

problème, et voici la solution pour régler ce problème-là, et faire en sorte qu'on ait accès à des prix raisonnables pour le prix de l'essence, et qu'on n'est pas en train de finalement financer les grandes pétrolières qui en ont déjà... déjà plein les poches.

Le Président (M. Rioux): Merci, madame. M. le député.

M. Kieffer: Vous avez pas fait de recommandations spécifiques...

Le Président (M. Rioux): M. le député de Groulx, c'est terminé.

M. Kieffer: Ah, je m'excuse! Je pensais que vous me donniez la parole en disant: M. le député, à vous la parole.

Le Président (M. Rioux): Non.

M. Kieffer: Alors, merci, Mme Rozon. Merci. Ha, ha, ha!

● (15 h 40) ●

Le Président (M. Rioux): Alors, Mme Rozon, M. Vennes — M. Yannick Vennes — merci infiniment. Alors, comme citoyens du Québec, vous avez assisté quand même à un bon débat parlementaire, et considérez-vous comme des citoyens privilégiés. Merci beaucoup.

Mme Rozon (Louise): Ha, ha, ha! Merci, M. Rioux.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Rioux): Nous allons prendre une pause de cinq minutes.

M. Côté (La Peltrie): Combien?

Le Président (M. Rioux): Cinq minutes, M. le député de La Peltrie.

(Suspension de la séance à 15 h 41)

(Reprise à 15 h 56)

Le Président (M. Kieffer): Alors, j'inviterais les personnes ici présentes à reprendre leur place.

Alors, nous allons recommencer de nouveau nos travaux. Nous recevons maintenant M. Philippe Barette qui est préfet de la MRC de Témiscamingue et maire de Témiscaming. Alors, M. Barette, vous connaissez les règles du jeu, plus ou moins 15 minutes; vous êtes pas obligé de les faire. Si vous préférez qu'on partage plus de temps au niveau des échanges, libre à vous, et ensuite de ça, il y aura 15 minutes, de part et d'autre. Alors, à vous la parole.

MRC de Témiscamingue

M. Barette (Philippe): Alors, merci, M. le Président. Alors, au nom de la MRC du Témiscamingue,

je dois vous remercier d'avoir retenu notre MRC comme... pour vous présenter les différences que nous avons dans notre territoire.

Premièrement, je devrais vous situer. Nous avons une... nous sommes situés le long de la rivière des Outaouais. Alors, géographiquement, nous sommes à quatre heures de Hull et à trois heures de Rouyn-Noranda. Alors, il y a des grands espaces de forêts publiques, de boisés qui nous séparent, et nos villes de services, naturellement, c'est l'Ontario, nous sommes à proximité de l'Ontario.

Alors, c'est un territoire, la MRC, de 18 000 personnes sur un vaste territoire de 20 000 km². Vous avez 20 municipalités, dont deux ont une population de 3 000 habitants, et les 18 autres sont moins que 1 000 habitants.

Alors, 70 % de la population vivent à plus de 20 kilomètres des centres de services. Le transport en commun est inexistant chez nous, ce qui augmente la fréquence de l'utilisation d'automobiles dans les déplacements locaux. Nous avons un chômage qui est pas tellement... du 15,7 % contre l'ensemble du Québec qui est à 11,8.

Le prix de l'essence a des impacts importants sur l'économie témiscamiennne. Chaque hausse de prix affecte directement le budget des consommateurs et à plusieurs niveaux: augmentation du prix à la consommation des biens, transport scolaire, taxi, transport de marchandises, etc.

Alors, une autre chose qu'on doit vous dire: Le chemin de fer est inexistant chez nous. Dans l'ensemble, il y a seulement qu'à la partie sud à Témiscamingue qu'il vient, la balance a été démantelée vers les années 1980.

Je voudrais aussi attirer votre attention que l'industrie du camionnage en souffre beaucoup avec le prix de l'essence. Nous avons aussi des irritants, comme les impôts personnels, les lois sur la construction, la CCQ, les services de fourniture, l'éducation et la transformation des matières ligneuses.

● (16 heures) ●

Alors, on estime chez nous... les gens ont la possibilité que beaucoup d'autres n'ont pas. Ils sont à 45 milles d'une ville qui est North Bay, qui a une population de 60 000 habitants, et qui a tous les services. Les gens, ce qu'ils font, vont chercher les services à North Bay. La même chose que le secteur nord, par exemple, à Notre-Dame-du-Nord, les gens se rendent vers New Liskeard qui est une ville de 5 000 habitants, et les gens vont chercher des services là. Premièrement, ils commencent avec le pétrole, l'essence, et on a des fuites de 22 millions, que nous avons évaluées, que les gens vont non seulement acheter de l'essence, mais ils vont faire la grocerie, l'habillement, ainsi de suite, vont chercher ça dans les centres autres qu'au Québec.

Alors, je vous emmènerais sans plus tarder... Si vous avez mon mémoire, je vous emmènerais peut-être à la page 5. Quand on dit, par exemple, que vous avez une région comme Sudbury, qui représente un bassin... North Bay, qui représente un bassin de 200 000 personnes, alors, nous, on veut échanger avec ces gens-là, on les invite à venir chez nous comme touristes. Il y en a 40 % de ces gens-là qui... des 2 200 chalets que nous avons au Témiscamingue qui sont de propriété ontarienne. Alors, nous, on a des échanges commerciaux

d'une façon continue avec ces gens-là, et on veut continuer d'avoir ces échanges-là avec eux. Cependant, nous avons des inégalités, et ces inégalités-là, ça part... On peut partir de l'industrie forestière, on a la construction, le transport. L'harmonisation des normes n'existe pas encore. On tente, on essaie, on en a fait un peu, mais il en reste encore à faire. Et ça, ça nuit à l'économie du Québec. Je vais vous démontrer tantôt, là, qu'on exporte en Ontario, à Toronto principalement, les industries de sciage au Témiscamingue, pour 73 millions annuellement, et nous, on achète pour 30 millions en Ontario comme échange commercial.

Je vous apporterais à la page 10 de 29, et c'est là que ça fait mal. Le prix moyen du carburant — c'est ce petit tableau là, n'est-ce pas — le prix moyen... Et c'est là qu'on a... Vous regardez, par exemple, dans la région de Hull, il est à 0,622 \$, le prix moyen, depuis 1998, alors qu'au Témiscamingue on est à 0,676 \$. Bon, ces variances-là, nous sommes à quatre heures de Hull, on nous dit que le prix de transport du carburant de Montréal au Témiscamingue est de 0,03 \$. Alors, si les gens principalement du Témiscamingue vont chercher une rampe à Ottawa, vont chercher leur pétrole là, alors, ces écarts-là, on a de la difficulté à les différencier. Comment se fait-il qu'on a une marge de 0,05 \$, alors que, si vous mettez ces écarts-là, 4 000 L par personne, par propriétaire d'automobile, on parle de 200 \$ par année qu'en plus qu'on doit payer, sans compter que je vais vous revenir tantôt avec les impôts? Alors, ça, c'est une question qu'on a de la difficulté à comprendre, et qu'on dit: Comment peut-on arriver?

On a aussi, quand l'essence est élevée, comparativement dans la région de Hull ou comparativement à l'Ontario, les touristes... Les touristes, ils viennent se chercher... ils apportent probablement une partie de leur carburant, ça nuit à notre industrie touristique. Parce qu'on a plusieurs motoneigistes chez nous, c'est un par 10 citoyens qui a une motoneige chez nous. Alors, c'est... Ensuite, les bateaux. Alors, ce sont des choses qui sont des irritants, et comment on va être capables de les contrôler ou essayer de trouver des alternatives?

On a, par exemple, l'industrie de la construction. Alors, North Bay étant notre ville de services, pas personne de North Bay qui peut venir nous desservir parce qu'ils ont pas les cartes, les reconnaissances du Québec. Il faut qu'ils viennent de Val-d'Or ou de Rouyn-Noranda, qui est à trois heures de chez nous. Alors, ça aussi, c'est un autre intrant qui est difficile à accepter chez nous.

Et, enfin, je vous emmènerais peut-être à la page 18 de 29 lorsque vous voyez les écarts. Moi, j'ai une rivière qui me sépare, un pont, à Témiscamingue principalement, et New Liskeard, c'est un deux kilomètres pour traverser de l'autre côté de la ligne Maginot, qui est l'Ontario. Alors, les écarts d'impôts, ça aussi, ça nous fait mal. Vous regardez, par exemple... Vous avez le tableau qui démontre que... À la page 18 de 29, vous avez le tableau qui démontre... Vous avez près de 7 000 \$, pour un couple, donc, qui gagne, un, 35 000, et l'autre, 65 000. Et le célibataire, lui, qui gagne 65 000, bien il a 4 746 net qu'il met dans sa poche en allant rester de l'autre bord, en plus du carburant. Et là ça les incite à aller rester de l'autre bord. Et la papetière, un des... le principal employeur au Témiscamingue, qui est

Tembec, a une politique, il dit à ses gens: Je ne peux pas vous obliger à demeurer au Québec, mais je peux vous obliger à demeurer... Par exemple, comme condition d'emploi, condition d'engagement chez nous, vous allez rester à l'intérieur d'un rayon de 15 milles. Alors, ce qui arrive, moi, je veux développer ma ville comme n'importe lequel autre, on veut développer notre milieu, et là on est pris avec des écarts insurmontables. Et comment on peut le régler ensemble, c'est ça qui est ma présentation.

Alors, un autre juste pour vous suggérer, pour vous informer, côté... Le gouvernement a arrivé à un moment donné en disant que l'impôt foncier au Québec était beaucoup moins cher que l'Ontario. Alors, on l'a fait sortir, et votre... Mme Harel a eu une copie de ça. Si vous prenez, par exemple, le compte de taxes municipales et scolaires, je peux vous donner, par exemple, à Rouyn-Noranda, c'est... Pour une résidence évaluée à 70 000 \$, en l'an 2000, à Rouyn-Noranda c'est 1 715 \$; à Gatineau, c'est 1 843. Et je vous emmène à Témiscaming, qui est 1 521; à Sudbury, 1 766, ça se ressemble; Ottawa, 1 691; et, enfin, North Bay, qui est 1 572. Alors, il y a pas des écarts, là... Bien, ça, ça comprend, foncier et scolaire. Quand on nous dit, là, qu'il y a des gros écarts dans les évaluations foncières et les taxes, alors j'ai pensé de rajouter ça ensuite.

Alors, on a 231 travailleurs chez Tembec qui demeurent en Ontario, qui ont préféré... Alors, on essaie de les rapatrier au Québec, mais on a de la difficulté. Quand ils arrivent — ces gens-là savent compter, eux autres aussi — ils voient ça, ils disent: Bien, là c'est deux. Quand t'engages un professionnel, bien il vient pas tout seul, il a sa blonde. Alors, lui... Ou l'inverse. Alors, ces gens-là veulent absolument... Regarde, ils vont demeurer l'autre bord, puis les deux, bien ils mettent quasiment 10 000 \$ dans leurs poches. Et, nous autres, bien on a des infrastructures pour les recevoir, là, ces gens-là.

Alors, je terminerais sur ça pour le moment et j'attendrais de répondre à vos questions.

Le Président (M. Kieffer): Merci, M. Barette. J'ai remarqué que la distance vous empêche pas de ratisser large. Vous avez ratisé large, c'est bien. Alors, les députés auront la possibilité de vous interroger sur toute une série de sujets. Alors, là-dessus, je cède la parole au député de... Ah, je m'excuse, c'était au tour... Alors, M. le député de Maskinongé, c'est ça? Et, après ça, M. le député de La Peltrie.

M. Désilets: Merci beaucoup, M. le Président. D'abord, merci beaucoup de votre présentation. Je trouve ça intéressant. Je trouve aussi intéressante la présentation que vous avez faite justement parce que vous l'avez faite large. Vous avez fait un... Vous nous avez brossé un tableau de toute une région — et c'est tout à votre honneur — pour essayer de sortir votre région du marasme économique qui vous afflige. Moi, je pense, c'est important, là, qu'on en prenne compte, qu'on l'analyse, qu'on essaie de voir, au niveau de notre commission économique, la commission de l'économie et du travail, qu'est-ce qu'on pourrait faire pour vous soutenir à ce niveau-là, un peu comme le gouvernement a sorti cette année, là, dans le dernier budget les régions-

ressources, un budget spécifique pour les régions-ressources pour essayer de créer de l'emploi, pour justement baisser les écarts qui existent entre certaines régions par rapport à d'autres. Donc, il y a une augmentation... Il y a de l'argent, il y a des abris fiscaux qui sont octroyés à ces régions-là pour relancer l'économie des régions-ressources.

Mais vous êtes un bel exemple qu'il y aurait encore un effort spécifique à faire de la part du gouvernement pour soutenir une économie comme la vôtre. Dans ce cadre-là, il y a quelques informations où j'aimerais avoir un petit peu plus de votre part. Concernant vos recommandations, une entre autres, c'est... Vous disiez: «Prévoir une formule fiscale de compensation pour les consommateurs d'essence, incluant les municipalités, à partir de l'augmentation des revenus provenant des taxes perçues sur le carburant en raison de la hausse du prix de l'essence.» J'aimerais avoir un petit peu plus d'explications, là, concernant cette problématique-là.

• (16 h 10) •

M. Barette (Philippe): La première chose, d'ailleurs, on sait que le gouvernement, s'il réduit les taxes... Moi, je veux pas qu'il vienne remettre ça dans les municipalités, nous charger un autre... Alors, il le prend dans une main puis il le remet de l'autre. Je sais que vous avez de la difficulté à rejoindre le budget. C'est facile, critiquer, mais trouver des solutions, c'est pas si facile. Alors, ce qu'on dit: Lorsque vous mettez la taxe sur l'essence, bien les régions sont pénalisées. Le rural est pénalisé parce qu'il y a pas de transport en commun, il y a pas rien de ça, alors que là on se dépêche à mettre de l'argent pour essayer d'améliorer les conditions, les... Comment est-ce qu'on appelle ça? Les engorgements de trafic à Montréal, on dit: Bien, on met des millions, bâtir d'autres ponts, faire un autre allongement de métro, ainsi de suite, pour permettre aux gens d'essayer d'y aller en commun. Puis, hier soir, j'étais pris justement sur le boulevard Décarie, le boulevard Métropolitain, et je voyais la plupart des gens qui étaient là, ils étaient un par véhicule, là, dans le gros Montréal. Alors, il y a encore place à amélioration.

Alors, c'est ça que... quand... la taxe... Et c'est pas une alternative. Quand vous mettez une taxe, par exemple, vous touchez tout le monde dans le rural presque. Tabac, la boisson, il y a une alternative, si la taxe vient trop cher, on arrête de fumer. Si la taxe vient trop cher sur la boisson, bien, soit... Nous autres, les gens vont aller l'autre bord, ils vont aller en Ontario — ça, ça me dérange pas, mais... — ou ils vont arrêter d'en prendre, ils vont modérer. Tandis que l'essence, c'est une nécessité dans nos régions. C'est ça qui fait qu'il faudrait en tenir compte.

Le Président (M. Lelièvre): M. le député de...

M. Désilets: Oui. Dans votre mémoire, vous parlez aussi... Tantôt, à la dernière... Vous parlez de taxes, justement parce qu'en Ontario c'est moins cher de taxes, les gens s'en vont là. Mais, souvent aussi, ce qui est important, c'est de tenir compte de l'ensemble de la problématique économique, là. C'est pas simple comme ça, là, dans le sens, c'est vrai qu'on paie plus d'impôts que partout ailleurs, ça, on le reconnaît puis on l'a dit à

plusieurs reprises, et un des objectifs... L'un des trois objectifs, c'est soutenir davantage, investir davantage en santé; deuxièmement, en éducation; et, le troisième, c'est des baisses d'impôts. Ça fait qu'on est vraiment conscients de la problématique. Mais ce que je veux dire, en même temps qu'on dit ça, il faut voir aussi le portrait de l'ensemble, quels sont les autres avantages sociaux qu'on a autour, puis souvent ça s'équilibre. Mais, effectivement, on a une priorité aussi sur la baisse d'impôts, et il faut vraiment aussi s'occuper des régions comme la vôtre.

Un dernier petit point, vous me dites: «Reconnaître le territoire de la MRC de Témiscamingue comme une zone désignée sans tenir compte de l'artificielle échelle des distances de la frontière comme c'est le cas présentement.» L'artificielle frontière, c'est l'exemple que vous donnez dans votre tableau?

Le Président (M. Lelièvre): M. Barette.

M. Barette (Philippe): Oui. Et ce qui arrive, c'est qu'il y a seulement qu'un pont qui nous traverse. Et, lorsque vous arrivez à Ville-Marie, le lac s'élargit, et là vous avez peut-être cinq kilomètres, mais les gens voyagent en motoneige ou en bateau, ils viennent de New Liskeard, qui est à la tête du lac. Les gens viennent vers Ville-Marie ou c'est nos gens qui y vont. Les magasins, les grands magasins, les surfaces à magasins sont là, à New Liskeard, et là, bien, ils appellent ça le Témiscamingue Square. Alors là les gens, ils ont été... Eux autres aussi, c'est des gens d'affaires, l'Ontario, ils ont bien établi ça. Ça fait que là les gens du Témiscamingue s'en vont là.

Et, pour répondre à votre question, on a d'autres embûches chez nous qui est très... Et ça, bien, c'est pas d'aujourd'hui, et j'ai pris connaissance de ça encore aujourd'hui. Vous arrivez avec des irritants comme la CCQ. C'est contrôlé par le grand centre de Montréal. Ensuite, ça s'en va, c'est dirigé vers les régions comme Val-d'Or, Rouyn-Noranda. C'est eux qui contrôlent le Témiscamingue, et là l'émission des cartes, c'est contrôlé par ces gens-là. Les gens du Témiscamingue ne peuvent pas travailler. Vous arrivez... Un nouveau, par exemple, qui arrive, je sais pas, moi, de la Nouvelle-Écosse, vous l'importez au Témiscamingue, il arrive pour se construire une maison, il peut pas se construire une maison, là, parce que là il faut qu'il ait les gens avec les cartes puis... Ou l'inspecteur vient le voir puis il dit: T'as pas le droit d'engager ce gars-là, il a pas sa carte. Ça, c'est un gros...

Et, chez Tembec, c'est la même affaire, hein? Quand vous dites que vous payez 10 % de votre contrat pour les frais d'hébergement et de transport. Sur un contrat de 10 millions — et M. Rochon a été saisi de ça voilà pas longtemps encore — sur un contrat de 10 millions, il y a 1 million qui a été payé en frais d'hébergement et de voyage pour les travailleurs de la construction parce qu'on est obligés... C'est contrôlé par un petit groupe, et là les gens viennent de l'extérieur. Ça, c'est un autre irritant, ça nous coûte 20 % plus cher construire à Témiscaming, au Témiscamingue, qu'à Joliette, par exemple. On a fait des résidences résidentielles identiques. Nous avons fait les... 20 % plus cher.

L'autre affaire que je remarquais ici... D'ailleurs, vous êtes après faire des travaux ici, là, j'aimerais bien voir s'il y a quelqu'un qui a passé pour voir si tout ce monde-là a leur carte. Puis il y a pas beaucoup de monde qui a des chapeaux durs, que j'ai remarqué aussi. Ça, ça m'a frappé. Puis vous avez pas d'enseigne: Interdit au public. Il y a des clôtures, mais là, moi, j'ai passé en quelque part ici, là, puis tout le monde... J'étais sur le chantier de construction. On est pas supposés d'être là. Chez nous, ils nous surveillent. L'inspecteur vient puis il nous met à l'amende.

Une autre affaire qu'on a eue, la langue française. La Commission de la langue française, en 1999, est venue à Témiscaming puis elle est venue dire à un Chinois... Il parle pas français ni anglais, là, mais il est capable de faire un repas en chinois. Il est venu nous dire, par exemple: «Won Ton Soup», pas bon, ça. Puis, ici, là, au Parlementaire, allez voir où est l'anglais, vous avez mis l'anglais en premier. Je le sais pas, c'est-u rien que chez nous que ça existe, ça? On est-tu ciblés, notre Témiscamingue, nous autres, avec ces lois-là? Alors, ça aussi...

Parce qu'on a des anglophones... L'autre affaire, la loi 101, là, ça, ça nuit à Témiscaming lorsqu'on arrive pour emmener, par exemple, un anglophone. Il vient de l'Ontario. Bon, bien là, on croirait qu'il enverrait ses enfants en français. Bien là, des fois, il les envoie pas. Parce qu'il est obligé de les envoyer en français, ça fait qu'il part puis il va rester l'autre bord. Mais il ramasse tous les profits du Québec. Il vient chercher son travail au Québec, mais il paie ses impôts en Ontario. Ça fait qu'on est perdants au Québec. J'ai démontré d'ailleurs à Rémy Trudel que... Je lui ai envoyé, puis je pense que je l'ai mis dans mes notes, là, qu'on perd 5 millions minimum avec ces 261 employés que je vous disais tantôt qu'on perd en impôts. Vous avez 5 millions qu'on perd, là, parce que les impôts personnels, ce que ces gens-là consommeraient sur place... Alors, tout ça, ce sont des irritants chez nous.

Transport. Aïe! Le transport routier, si vous venez au... Hier, justement, les contrôleurs routiers se placent à l'entrée du pont. Alors que, nous, on essaie par tous les moyens d'attirer du tourisme à Témiscamingue, ces gens-là... Ça fait trois ans qu'on travaille ça, puis on l'a pas réglé encore. Ce qu'on leur dit: Restez à l'écart du pont. On veut qu'ils vérifient les gens, d'ailleurs, mais là il faut qu'ils se placent à l'intérieur pour être visibles. Ils placent leur grosse vanne. Alors, les gens arrivent, oups! Dret vis-à-vis l'enseigne du Québec, Bienvenue au Québec. Quelle image ça donne, ça, là, du Québec? Nous qui essaie de travailler avec ces gens-là et apporter du tourisme. Alors, ça aussi, c'est un irritant.

M. Désilets: Je vais laisser la chance à mon confrère de La Peltrie.

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

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. Alors, M. Barette, on vous salue et on vous souhaite la bienvenue à cette commission. Alors, vous venez d'une région qui est éloignée, qui a un immense territoire. Donc, je pense que, en ce qui concerne le carburant,

c'est très important pour chez vous parce que vous avez toujours à parcourir des très, très longues distances. Donc, je voudrais revenir plus particulièrement à ce qui a trait justement à l'économie de votre région ou l'impact que ça peut avoir. Je pense que vous l'avez déjà mentionné un peu. La plupart des mémoires qu'on a entendus jusqu'à date ne recommandent pas de... sont pas favorables à une baisse de la taxe sur le carburant, et vous, dans votre mémoire, vous dites que... Bon, vous dites que tous les moyens possibles doivent être pris pour y maintenir des prix à un niveau acceptable.

Alors, c'est quoi, pour vous, ça, dans votre région? Est-ce que vous pourriez nous donner un petit peu plus de détails en ce qui concerne un niveau acceptable?

M. Barrette (Philippe): Alors, le niveau acceptable, naturellement, ça serait, numéro un... Pour être honnête, là, numéro un, c'est d'être comparable à l'Ontario. Je sais que c'est pas facile, parce qu'on a déjà, en tout cas, tous les... On peut parler du fédéral si vous voulez, là, mais... J'accepte pas ça, là, mais en tout cas... On peut... Numéro un, ça serait d'être comparable à l'Ontario, parce que, à 6 km, il y en a un poste d'essence, là. Les gens vont là tout de suite pour aller... Parce qu'ils disent qu'ils sauvent 2 \$. En tout cas, moi, j'accepte pas ça, parce que, si je sauve 2 \$, ça me coûte peut-être bien 0,50 \$ de gaz pour aller... ou 0,75 \$ de gaz. En tout cas, les gens acceptent, pour aller, dire: Le gaz est meilleur marché l'autre bord. Deuxièmement, bien là ça se planifie avec la famille. On va aller faire le plein à North Bay, on va aller au magasin, on va aller acheter. Et là on perd ça.

● (16 h 20) ●

Deuxième, que je dirais... Ma deuxième priorité serait: Pourquoi que j'ai un écart à ce point-là avec Hull, alors qu'il y a seulement... Toutes les taxes, là, tout le monde a pigé dans la cagnotte, là. Quand, à Hull, quand ils sont à 62 point quelque chose, eux autres aussi, le gouvernement, les deux gouvernements, vous avez pigé dans la cagnotte, puis ils sont à 0,62 \$. Et, moi, j'arrive puis je suis à 0,71 \$ puis 0,72 \$ ou 0,68 \$, là, comme la moyenne, là. Alors, il y a 0,03 \$. Mettons qu'il part de Montréal, il y a 0,03 \$... Laissons-le à 0,03 \$. Mettons nous un petit jeu, là, 0,03 \$ partir d'Ottawa, qui est quatre heures de route à venir à Témiscaming. Alors, j'ai encore 0,04 \$. Où est-ce qu'il est, là, mon 0,04 \$, là? C'est là. C'est ça, ma différence, là. Voyez-vous, 0,676 \$ puis 0,622 \$, qui est la moyenne dans les derniers... depuis 1998. C'est là que je dis: Si j'avais le prix de l'Outaouais, avec quelques cennes, deux cennes de plus, je l'accepterais, puis on dirait pas un mot.

M. Côté (La Peltrie): Pour arriver aux prix de vos voisins de l'Outaouais, bon, est-ce que... De quelle manière il faudrait procéder? C'est-u par une diminution ou un retour aux consommateurs dans votre région? Parce qu'il y en a beaucoup...

M. Barrette (Philippe): Moi, je pense que...

M. Côté (La Peltrie): ...de mémoires qui ont manifesté le... qui nous ont proposé que la taxe sur

l'essence soit réinvestie surtout au niveau de nos routes pour avoir des routes beaucoup plus acceptables au Québec, et ainsi de suite, et ils sont pas tellement favorables à une baisse de taxes comme telle.

M. Barrette (Philippe): Moi, je vous dis...

Le Président (M. Lelièvre): M. Barrette...

M. Barrette (Philippe): ...qu'il y a pas de baisse de taxes.

Le Président (M. Lelièvre): M. Barrette, je vous demanderais d'essayer de finir ça en deux minutes environ.

M. Barrette (Philippe): Alors, la baisse de taxes... Donnez-moi le même prix que vous avez à Hull ou à peu près, puis on serait pas rendus ici aujourd'hui.

M. Côté (La Peltrie): Est-ce que vous êtes conscient également que la taxe sur les carburants, il y a un 0,10 \$ du litre du gouvernement fédéral, il y a un 0,152 \$ au niveau du Québec?

M. Barrette (Philippe): Oui.

M. Côté (La Peltrie): Est-ce que... Lorsque vous dites dans vos recommandations, bon, que vous recommandez qu'il y ait une révision de la Loi sur la concurrence du côté fédéral puis, au niveau du Québec, vous dites «une mise en place d'un cadre législatif offrant aux consommateurs et aux victimes de prix abusifs un recours de nature civile», moi, ça, j'ai de la difficulté, là, à éclaircir ça, là.

Le Président (M. Lelièvre): M. Barrette, il vous reste très peu de temps pour le temps alloué à l'aile parlementaire du gouvernement. Donc, rapidement.

M. Barrette (Philippe): Alors, pour vous dire exactement, trouvez un processus... Parce que, juste à titre d'exemple, vous avez, octobre, le 2, à Montréal, la raffinerie est à 0,297 \$, vous avez les taxes qui sont 0,281 \$, le 0,10 \$, là, puis 0,152 \$ de... Alors, on rajoute le 0,04 \$ pour le détaillant, le transport est à 0,03 \$, le livreur — parce qu'ils livrent dans les petites localités — ça fait 0,665 \$, 0,6655 \$, et on le vend 0,719 \$. Qui prend là... Je sais que les pétrolières ont fait des profits records, j'ai pas à... Vous lisez les journaux comme moi, vous autres aussi. De 0,665 \$ à 0,71 \$, là, il y a 0,0545 \$ de différence. Il va où, ce 0,05 \$ là? Pourquoi ça nous coûte ça, alors qu'il était... Au rack, là, ils sont à 0,71... Hier, c'était à 0,719 \$?

L'autre aspect — brièvement, je termine — à Ville-Marie, c'est une heure plus loin que chez nous, pendant des mois, le gaz était à 0,679 \$, Témiscaming, 0,729 \$. Cinq cennes de différence qu'on... On les a appelés, là, puis... Mais je termine sur ça, là, parce que... la raison.

Le Président (M. Lelièvre): Alors, merci, M. Barrette. Je vais céder maintenant la parole au député de Kamouraska-Témiscouata.

M. Béchard: Merci, M. le Président. M. Barrette, bienvenue. M. Barrette, je vous écoutais, puis vous nous faisiez, je dirais, le profil de, finalement, tout ce que vous payez de plus. Ça coûte plus cher, vivre chez vous, il y a plus de taxes sur l'essence, les familles ont moins d'argent dans leurs poches. Vous nous dites que ça coûte plus cher dans votre région qu'en Ontario. Puis qu'est-ce que vous avez de plus pour tout ça? Qu'est-ce que vous avez de plus pour tout ça en étant au Québec, en payant plus de taxes, en payant plus d'impôts, en payant plus de taxes sur l'essence? Notre réaction serait de dire: Bien, vous devez avoir des routes phénoménales, vous devez avoir des choses qui sont fantastiques comparativement à vos voisins d'Ontario pour tout ça. Parce que c'est un peu ce que nous disent les gens d'en face, ils disent: On peut pas baisser les taxes sur l'essence, parce que les routes vont être moins belles. On n'aura plus d'argent pour les routes, puis on n'aura plus d'argent pour la santé, puis on n'aura plus d'argent pour rien. Puis, pourtant, on a vu tantôt qu'au Québec c'est un kilomètre sur trois qui est en mauvais état, alors qu'en Ontario c'est un sur 10. Ils disent: On peut pas baisser non plus les impôts parce que là on n'arrivera plus dans nos budgets, on sera plus équilibré. Et, hier, M. Harris disait qu'il allait devancer encore les impôts... les diminutions d'impôts pour faire face à la récession économique. Au Québec, on nous dit qu'on n'a pas les moyens.

Moi, j'ai le goût de vous demander: Qu'est-ce que vous avez de plus pour tout ça dans votre région?

Le Président (M. Lelièvre): M. Barrette.

M. Barrette (Philippe): C'est un peu pour la raison que nous sommes venus aujourd'hui, mon cher ami, là. C'est que, oui, on est inquiets pour la MRC du Témiscamingue et principalement à Témiscaming. La ville de Témiscaming a donné aux nouvelles constructions, cette année, 4 500 \$. On dit: Venez vous construire à Témiscaming, on va vous... Maintenant, nos gens, on en a certains qui ont l'appartenance québécoise et d'autres, là, qui viennent de Montréal ou qui viennent... qui sont un peu plus... Comment est-ce qu'on pourrait appeler ça? Qui voyagent... Ils ont moins le degré d'appartenance du Québec, là, ils ont... Ces gens-là disent: Bien, aïe! On va rester de l'autre bord. Et, moi, j'ai une inquiétude, avec tous les irritants, ça se parle, ça, les gens... Les nouveaux arrivés, on a un comité d'accueil, on les reçoit, on essaie de leur vendre notre marchandise... les bienvenus. Mais ces gens-là regardent ça, puis là, bien, de plus en plus...

Moi, je veux pas attendre que la ville... On est à 3 072, on a 1 000 employés à l'usine, la papetière de Témiscamingue, et ces gens-là, on essaie de les rapatrier chez nous. Mais c'est pas facile. Justement, je veux que les irritants qu'on... Puis, avec toutes les lois, on est superréglémenté d'ailleurs au Québec. On est réglémenté, ça, sur tous les aspects. Et comment on les applique, bien là je pense que Témiscaming, la ville de Témiscaming, et le Témiscamingue sont ciblés davantage.

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

M. Béchard: Dans le fond, vous êtes en train de nous dire que, malgré le fait que vous payez plus de taxes, plus d'impôts, et tout ça, ce que vous avez de plus finalement, c'est de la réglementation puis des irritants. C'est ce que vous avez en plus, là. En boni de tout ça, là, vous avez, en plus, ça.

Mais, quand vous venez ici puis vous nous dites ça, j'imagine, on est sûrement pas les premiers à qui vous le dites. Mais, à moyen terme, pour votre municipalité... Parce que ce que vous nous dites finalement, c'est que c'est vous en tant que municipalité qui essayez d'absorber ces irritants-là pour faire en sorte que les gens aient encore le goût d'aller s'installer chez vous plutôt que de l'autre côté, en Ontario. Mais ça, ça a des limites. Je veux dire, à un moment donné, les rabais de taxes que vous donnez, puis l'impôt, puis les nouvelles... de taxes pour les nouvelles constructions, c'est la ville qui les absorbe. Donc, vous vous privez d'autres services ou d'autres outils récréotouristiques, ou quoi que ce soit, que vous pourriez donner aux gens, alors que, si le gouvernement faisait sa job et diminuait les irritants ou rendait les choses comparables à ce qui se passe en Ontario, bien là vous auriez... vous seriez pas obligés d'absorber tout ça vous autres mêmes.

Le Président (M. Lelièvre): M. Barrette.

M. Barrette (Philippe): C'est sûr que vous avez un gouvernement comme M. Harris, il a fait des massacres, là. Allez voir les gens des syndicats, puis ils voteront pas pour M. Harris. Mais je pense qu'au Québec, nous, on a une place... Qu'est-ce qu'on peut faire de plus avec moins? C'est là qu'il va falloir faire, nous autres aussi... Il va falloir être plus performant.

La globalisation. Dans l'industrie privée, ce qu'on dit... Le boss, lui, il dit: Il faut que vous baissez vos coûts d'opération de 10 %. Quand on parle du prix du pétrole, là, au brut, on peut rien faire pour ça. Mais la balance, partir du brut, qu'est-ce qu'on peut faire que de partir des raffineries, livraison, ainsi de suite? On peut faire des... Il y a des places qu'on peut faire des améliorations.

M. Béchard: Sur la diminution des taxes ou la réunion... Quand vous dites: «Répartir différemment l'exemption de taxes sur l'essence pour les régions dites périphériques», ce que vous nous dites aussi, c'est que finalement les rabais de taxes qu'il y a présentement, vous autres, vous voyez pas la différence de ça, là? Ce qu'il y a présentement, vous voyez aucune différence de ça chez vous?

M. Barrette (Philippe): Non, non. Le 0,045 \$ pour les régions limitrophes, ça fait longtemps qu'on a oublié ça, là.

M. Béchard: Qu'est-ce qu'il faudrait faire pour que vous voyiez la différence, pour que ce 0,045 \$ là... Et disons que, quand le député de La Peltre disait tantôt que la majorité des groupes qui sont venus ici sont pas d'accord avec des baisses de taxes, on n'a pas tous la même notion de majorité, là. La majorité des gens sont d'accord avec une diminution de taxes si on garantit que

ça va se retrouver dans les poches des contribuables. Ça, c'est clair.

Mais, selon vous, là, qu'est-ce qu'il faudrait faire pour que les gens, autant le rabais de taxes pour les régions périphériques que toute autre baisse de taxes, que ça se rende dans la poche des consommateurs? Moi, j'aime beaucoup l'idée que vous disiez, d'afficher le prix, là. On met des comparatifs puis on affiche les prix. Pensez-vous que ça, ça serait suffisant pour montrer au moins, d'une semaine à l'autre, c'est lequel de la gang qui met de l'argent dans ses poches?

M. Barette (Philippe): Ça sensibiliserait les consommateurs, parce qu'il y en a, je dirais 90 %, qui ne savent pas qu'il y a 50 % de taxes sur l'essence. Alors, moi, je pense que ce qu'il faut faire, il faut naturellement baisser nos dépenses. Et comment on va le faire? Vous avez le processus... Comme j'ai dit tantôt, quand arrive le brut, il y a rien qu'on peut faire. Mais, à partir de là, c'est de travailler ensemble. Vous êtes les législateurs, qu'est-ce qu'on peut faire pour livrer aux consommateurs à meilleur coût?

Le Président (M. Kieffer): Excusez-moi, M. Barette. Alors, M. le député de Mont-Royal.

M. Tranchemontagne: Merci, M. le Président. Cher monsieur, je voudrais vous saluer bien bas et vous remercier de votre document. Je pense qu'il est excellent, et il démontre clairement ce que les gens du Parti libéral essaient de démontrer aux péquistes depuis de nombreuses années.

• (16 h 30) •

Vous, vous vivez un problème régulier, immédiat, vous avez l'Ontario à vos portes, et là vous êtes en train de nous dire que vous avez plus de taxes sur l'essence que l'Ontario, que vous payez plus cher votre facture sur les taxes municipales pour vos maisons, puis vous avez... vous payez, selon vos tableaux, là, entre 4 ou 5 000 à 7 000 \$ d'impôts de plus. Alors, vous payez sur tous les bords. Puis, pourtant, l'Ontario, elle m'a pas l'air si mal administrée que ça. Les routes de l'Ontario... Tantôt, M. Delangis, qui est venu nous voir, il nous a dit que, eux autres, ils ont des problèmes pour un km sur 10; nous autres, on en a pour un sur trois. On a des problèmes en santé qu'ils semblent aussi peut-être avoir.

Mais, ce que je veux vous dire, c'est: Je trouve que votre message est absolument clair et limpide parce qu'il part d'un exemple pratique, précis. O.K.? Mais ce problème-là existe partout au Québec. Il n'est pas juste chez vous, il est plus aigu chez vous parce que vous êtes adjacents à la province ontarienne.

Il y a une chose que vous avez pas touchée dans votre document, et c'est là-dessus que je voudrais vous poser — maintenant que j'ai fini mon introduction — une question. On remarque dans les données que, nous, nous avons que dans le coin de l'Abitibi-Témiscamingue, il y a une grande concentration, un grand nombre de stations par 1 000 habitants. On nous dit qu'il est de 1.28. Et ça, évidemment, ça n'aide pas le niveau des prix global. Parce que, si vous avez un trop grand nombre de stations par rapport à la population, bien, ils ont moins de volume par station, et donc, les frais fixes étant les

mêmes, il faut... Ils ont tendance à vendre plus cher l'essence. Est-ce que vous reconnaissez ce problème-là dans votre région?

Le Président (M. Kieffer): M. Barette.

M. Barette (Philippe): Alors, naturellement, étant 20 localités, c'est ce que... Oui, vous avez raison, jusqu'à un certain point. Mais, dans la localité, c'est comme la petite école, ça prend quasiment un... Mais si tu n'as pas de poste d'essence... Dans nos petites localités, on en a 20. Témiscaming a trois, quatre postes d'essence et Ville-Marie en a trois, et le restant, c'est dans les petites localités, 500, 600 habitants, et là, bien, ces gens-là, ils ferment des foies, l'hiver. Et là, vous arrivez avec les motoneiges. Ces gens-là... Wo! Comment ça se fait, ici, il y a pas de... Alors, on essaie... C'est un service. Il faut penser que c'est un service, et la plupart sont des généralistes, ils ont un dépanneur avec ça, et ainsi de suite.

Et là, pour répondre de plus près à votre question, comment ça se fait... Quand on dit ça, une automobile que j'achète dans l'Outaouais, moi, je ne la paie pas 5 % meilleur marché si je l'achète dans nos régions. Alors, c'est la même affaire, puis ils en vendent pas le même nombre; le volume qu'ils vendent dans l'Outaouais ou à Montréal est beaucoup plus élevé que dans nos régions.

Le Président (M. Kieffer): M. le député de Mont-Royal, toujourns.

M. Tranchemontagne: Merci, M. le Président. Je vais juste repoursuivre là-dessus par contre, puis je réalise que votre géographie, par rapport à celle de Montréal, il n'y a pas rien de comparable, là, tu sais, puis je suis d'accord avec vous que, s'il y a un village, ça prend peut-être une station-service. Mais, il semblerait, d'après les informations qu'on nous donne, il semblerait qu'il y aurait lieu pour une rationalisation en région, particulièrement dans la vôtre, pour diminuer le nombre de stations d'essence, faire en sorte que ces gens-là, ceux qui resteront en tout cas, puissent vivre un peu plus décentement, sans nécessairement abuser du consommateur, au niveau du prix.

Le Président (M. Kieffer): M. Barette.

M. Barette (Philippe): Alors, moi, je suis pas prêt à dire qu'on a trop de stations-service chez nous. Ces gens-là vont livrer, vont travailler à moindre coût, à moindre profit que dans les grands centres, parce que généralement c'est le propriétaire ou la famille qui livre le carburant. Alors, à la fin de la soirée, ils vont travailler 15 heures par jour, sept jours par semaine, puis ça les satisfait d'avoir un revenu qui leur permet de vivre. C'est pas comme dans les grands centres, là, puis il y a pas de syndicat là pour dire: Bien, là, après huit heures de travail, tu vas payer temps supplémentaire, puis ainsi de suite. Alors, ils sont pas régis par des conventions collectives, ces gens-là.

Le Président (M. Kieffer): Merci, M. le député de Beauce-Nord.

M. Poulin: Merci, M. le Président. M. Barette, vous avez fait part tout à l'heure que Témiscaming, c'est une ville de 3 000 de population. Il y a 1 000 emplois, vous me dites, qui sont reliés à de la grosse entreprise. On sait qu'un emploi de cette nature-là devrait créer deux autres emplois. Ces gens-là, si je comprends bien, leur commerce, les entreprises de service, même des petites et moyennes entreprises ne se retrouvent pas du tout dans l'environnement de votre municipalité. Elles se retrouvent en Ontario?

Le Président (M. Kieffer): M. Barette.

M. Barette (Philippe): Non. Nous, l'entrepreneuriat n'existe pas, presque pas chez nous parce que les gens veulent aller à la grande entreprise, et là, on a de la difficulté. Justement, les petites PME, comme la restauration, le service, les PME de service ont une certaine difficulté à recruter des gens à Témiscaming; il faut qu'ils les importent. Et là, bien, t'as une ville de 50, 60... t'as 60 000 habitants à North Bay. C'est une ville qui est bilingue, française; tu as beaucoup de franco-phones qui sont allés là avec les années, comme Sudbury. Alors, ils vont chercher ces gens-là là, puis ils viennent travailler chez nous. Et il y en a qui retournent l'autre bord, parce qu'il y a des économies.

M. Poulin: Gardez-vous votre jeunesse dans une MRC comme la vôtre?

M. Barette (Philippe): Oui. Oui, parce qu'on est obligés d'investir justement pour essayer de les attirer. On a un centre récréatif qui a tous les services, à partir de la piscine, le squash, le hockey, l'aréna, salle de spectacles.

M. Poulin: Vous dites aussi, en contrepartie, qu'il y a des gens qui déménagent du Québec vers l'Ontario...

M. Barette (Philippe): Oui.

M. Poulin: Des jeunes familles qui se fondent, bien souvent, ils s'installent en Ontario plutôt qu'au Québec en raison des coûts de taxes qu'ils ont à payer, à faire face, tant au niveau des impôts qu'à l'impôt foncier, qu'au coût de la vie qui est plus élevé qu'en Ontario.

M. Barette (Philippe): C'est ça.

Le Président (M. Kieffer): M. Barette.

M. Béchard: C'est en plein ça.

Le Président (M. Kieffer): C'est exact? Il vous reste une minute, là. Je peux bien vous... Ça va?

M. Poulin: D'autres questions...

M. Béchard: S'il nous reste une minute. Oui, selon vous...

Le Président (M. Kieffer): Pas trois, une.

M. Béchard: Non, non, juste une. Comment on pourrait concrètement s'assurer — je reviens là-dessus — s'assurer que, s'il y a une baisse des taxes sur l'essence, les contribuables voient ça dans leurs poches à la fin de la journée?

Le Président (M. Kieffer): En 30 secondes, M. Barette.

M. Barette (Philippe): En 30 secondes, c'est bien simple, là. Je vais vous répondre, je réponds pas à votre question: Emmenez M. Harris au Québec puis amenez M. Landry en Ontario, vous allez voir le gros écart qu'il va y avoir entre... C'est gras, ce que je vous dis là, là, mais ça va régler une partie du problème.

Le Président (M. Kieffer): Vous avez le droit de terminer sur une note politique. Sur ce, je vous remercie, et on suspend deux minutes maximum, et on invite le prochain groupe à venir prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 36)

(Reprise à 16 h 37)

Le Président (M. Kieffer): ...vous presser indûment, messieurs. Nous sommes déjà quelques minutes en retard. Alors, la commission reçoit le dernier groupe de la journée, la Coalition pour la défense des consommateurs de carburant, avec M. Daniel Giguère, maire de Jonquière, et M. Claude Girard, c'est bien ça, membre de la Coalition. Vous connaissez les règles du jeu, messieurs: 15 minutes, vous êtes pas obligés de les prendre, et ensuite de ça, c'est des échanges à part égale, 15 minutes chacun. Je Vous donne donc la parole.

Coalition pour la défense des consommateurs de carburant

M. Giguère (Daniel): Merci beaucoup, M. le Président. Salutations, tant du côté ministériel que du côté de l'opposition. Tout d'abord, je tiens, au nom de la Coalition du Saguenay—Lac-Saint-Jean, à vous remercier sincèrement d'être présents devant vous aujourd'hui pour faire suite un peu à des démarches que nous avions faites depuis deux ans, devant la Régie de l'énergie.

La Régie de l'énergie est un peu à l'origine de mon implication en 1998 dans le dossier des prix de l'essence. À l'époque, j'étais conseiller municipal de la ville de Jonquière; maintenant depuis deux ans, maire de cette municipalité.

Et, ce qui avait motivé mon implication à l'époque, c'était le fait que depuis une décennie les prix du carburant dans notre territoire étaient en moyenne 0,05 \$ le litre plus élevé qu'à Québec et Montréal, malgré le fait qu'il y avait des mesures gouvernementales d'implantées: le rabais de taxes de 0,0465 \$ le litre, et également un retour sur les droits d'immatriculation de 50 \$.

J'ai été mandaté par mon conseil municipal à l'époque, appuyé par toutes les municipalités du Saguenay—Lac-Saint-Jean, et depuis deux ans, vous avez été à même de constater que plus de 500 municipalités

québécoises, un très grand nombre de MRC également ont appuyé une résolution initiée par le conseil municipal de Jonquière en avril 2000, demandant un ajustement des taxes sur le carburant.

● (16 h 40) ●

Et la raison pour laquelle le conseiller municipal, devenu maire par la suite, n'a pas lâché le combat, c'est que l'impact, depuis un peu plus de deux ans, de la hausse des prix du carburant sur les finances publiques est énorme, est énorme. Cet impact-là se traduit, et je vous ai amené des documents que je pourrai vous laisser comme références, pour une municipalité comme Jonquière qui est de 57 400 habitants, depuis deux ans et demi, exactement depuis le 1er janvier 1999 jusqu'au 1er septembre 2001, les coûts du litre d'essence ordinaire sont passés de 0,452 \$ le litre à 0,64 \$. C'est une hausse de 0,414 \$. Et, quand on parle de carburant, on peut pas faire autrement aussi de parler d'huile à chauffage. Et là, c'est encore plus dramatique, le prix a littéralement doublé: 90,8 % d'augmentation dans la même période de janvier 1999 à septembre 2001. Le prix du litre d'huile à chauffage est passé de 0,212 à 0,406 \$ le litre pour une municipalité comme Jonquière. Multipliez ça par toutes les municipalités québécoises, et vous voyez des centaines de millions de dollars d'impact que ça a.

Je pourrais également parler de l'impact sur l'économie des régions. Sur les petites et moyennes entreprises d'une région comme le Saguenay—Lac-Saint-Jean, c'est véritablement dramatique. Mais il y en a d'autres qui vous ont témoigné là-dessus, et je m'attarderai pas davantage.

Également, chez nous, on s'est rendu compte qu'on a besoin de l'aide du gouvernement pas uniquement pour alléger le fardeau fiscal, mais pour mieux réglementer ce qui se passe actuellement, parce que les pétrolières sont littéralement laissées à elles-mêmes; elles font ce qu'elles veulent, où elles le veulent et quand elles le veulent.

Les prix du carburant actuellement sont regardés et suivis par la Régie de l'énergie du Québec qui émet... et ça, ça été une bonne initiative de la Régie de l'énergie, d'émettre un bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers. Mais, la Régie de l'énergie, contrairement à son pouvoir concernant les tarifs d'électricité et le gaz naturel, n'a pas de pouvoir d'intervention sur le prix du carburant.

Moi, je vous demanderais de venir en aide aux consommateurs qui sont des payeurs de taxes, des payeurs d'impôts. C'est un véritable cri d'alarme qu'on vous lance aujourd'hui, de les aider en réglementant les prix du pétrole, au Québec. C'est pas à moi à vous dire comment le faire, le gouvernement l'a déjà fait dans bien des domaines. On a besoin du support du gouvernement, des députés élus par la population. On a besoin de votre aide, parce qu'actuellement on est laissés à nous-mêmes, face à un appétit sans cesse démesuré.

Et, l'appétit, chez nous, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, il fait encore plus mal qu'ailleurs. Vous me direz qu'actuellement, quand on compare les prix entre le Saguenay—Lac-Saint-Jean et le reste du Québec, c'est quand même pas si mal: 0,72 \$ le litre aujourd'hui 4 octobre, alors que, dans la vieille capitale, c'est 0,74 \$ le

litre. Encore là, avec le rabais de taxes, on devrait payer 0,046 \$ le litre moins cher que dans la vieille capitale, par exemple. Or, c'est pas le cas.

Mais on a établi nous-mêmes, à force de bras, depuis deux ans et demi, un rapport de force avec les pétrolières. Ce sont les consommateurs... la Coalition qui regroupe, je dirais, un arc-en-ciel de mouvements sociaux du Saguenay—Lac-Saint-Jean, des mouvements humanitaires comme les Services budgétaires populaires, des syndicats, des regroupements sociopolitiques, les chambres de commerce et les conseils municipaux qui s'y sont joints, qui, à force de discours publics et de cris, ont réussi à rétablir un rapport de force.

Mais, maintenant, on a besoin de votre aide pour réglementer. Actuellement, il y a aucune raison que les Saguenéens et les Jeannois acceptent que ce soit dans leur région, pas seulement au Québec mais dans tout le Canada, que la marge de distribution et de raffinage, la marge de profit du distributeur et du raffineur soit la plus élevée au Canada. C'est 0,086 \$ le litre, la marge du distributeur, et 0,066 \$ le litre, la marge du raffineur. Actuellement, la moyenne québécoise... la moyenne canadienne est de 3,1, la marge d'un distributeur, alors que, chez nous, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, c'est 8. Pourquoi? Ailleurs au Québec, les marchés de Montréal, c'est 4,5; à Québec, c'est 5,1; Sherbrooke, 7,1; Saguenay—Lac-Saint-Jean, 8,6. Pourquoi?

Nous, on pense — et on n'a jamais pu le prouver — que les détaillants, les pétrolières, n'étant pas réglementés, ont une espèce de forme tacite d'entente qui leur permet de maintenir toujours les prix à un niveau de stabilité pour le moins suspect. On peut pas accuser personne de collusion, mais on subit les effets qui sont les mêmes actuellement.

Donc, avant de répondre à vos questions, j'aimerais vous rappeler les cinq recommandations qu'on soumet respectueusement à la commission parlementaire. On aimerait que l'écart entre le prix moyen vendu par les détaillants et le prix minimum fixé par la loi... le prix moyen estimé par la Régie de l'énergie du Québec, actuellement chez nous, le prix moyen à la pompe, c'est 0,72 \$, et le prix moyen estimé de la Régie aujourd'hui, c'est 0,57 \$. Il y a un écart de 0,15 \$ le litre, alors que la moyenne québécoise est de 0,04 \$. On voudrait que cet écart-là, chez nous, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, ne soit pas plus élevé que l'écart québécois.

Dès demain matin, si cette situation-là prévalait, bien, on baisserait les prix d'à peu près 0,10 \$ le litre. C'est vous montrer l'ampleur du problème. Chaque cent chargé en trop aux consommateurs du Saguenay—Lac-Saint-Jean, c'est tout près de 3 millions de dollars annuellement que ça représente, siphonnés dans les poches direct des consommateurs de chez nous. Ça, c'est inacceptable, il faut que ça arrête.

Deuxièmement, on voudrait que les pétrolières et les détaillants aient l'obligation légale d'informer les consommateurs de façon claire, prouvée à l'appui, des justifications de tout mouvement à la hausse du prix, mais aussi de justifier tout refus de baisser les prix quand le prix à la rampe est baissé de 0,07 \$ le litre depuis une semaine, comme c'est le cas actuellement. Le prix à la rampe de chargement a baissé de 0,07 \$, et le prix à la pompe a pas bougé; c'est pas normal. On a besoin de vous pour réglementer dans ce domaine-là.

On aimerait également qu'il y ait création d'une zone spécifique dans certaines régions périphériques, comme le Saguenay—Lac-Saint-Jean, pour déterminer les coûts d'exploitation. La Régie de l'énergie s'est déjà penchée sur les coûts d'exploitation des stations d'essence, et a déterminé que c'était 0,03 \$ le litre, le coût normal d'un détaillant avec un dépanneur. S'il a un libre-service avec dépanneur, à ce moment-là... sans dépanneur, s'il est seulement une pompe à essence, bien, c'est 0,05 \$ à 0,07 \$ le litre.

Donc, nous, on aimerait connaître, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, c'est quoi le coût d'exploitation, parce qu'il y a toute sorte d'écoles de pensée là-dessus. Et ça donne lieu à des justifications chez certains détaillants et chez les pétrolières du maintien à la hausse des prix.

Également, j'aimerais beaucoup — puis toute la Coalition partage la même opinion — que le ministre des Ressources naturelles du Québec puisse appliquer son pouvoir d'un prix plafond dans des situations particulières. Si, au cours de la dernière année, le ministre des Ressources naturelles du Québec avait utilisé son prix plafond, ça aurait permis d'éviter la flambée au-delà des 0,80 \$ le litre, et même des 0,90 \$ le litre du super sans plomb et de l'ordinaire sans plomb. Et, encore là, ce serait une mesure de protection du consommateur et du contribuable que le gouvernement appliquerait et qui serait très bien vue, et qui dit «prix plafond», veut pas dire «permanence». Donc, s'il y a un prix plancher au Québec, il devrait y avoir un prix plafond pour protéger également le consommateur dans des situations d'urgence.

Et, évidemment, nous, on revient, malgré tout ce qui a été dit par certains organismes, sur l'importance de maintenir le rabais de taxe en régions périphériques de 4,65 cents le litre, et non seulement le maintenir, mais d'analyser une façon de réduire les taxes, ou encore, d'établir un équivalent sur le plan fiscal. Parce que, pour les PME d'une région comme la nôtre, pour des camionneurs que représente celui qui est avec moi aujourd'hui, M. Girard, de la Corporation des camionneurs en vrac du Saguenay—Lac-Saint-Jean, comme directeur général, il sait très bien l'impact négatif que ça représente pour ses membres.

Bien, en fait, c'est toute l'économie régionale qui est affectée par la situation actuelle. Et on va maintenir le flambeau tant et aussi longtemps qu'il y aura pas d'intervention, et on mise beaucoup sur les conclusions et vos recommandations, parce que c'est vraiment ici que le coup d'envoi peut être donné et le signal, tant aux pétrolières qu'à tous les intervenants du marché du pétrole, pour aider ceux et celles qui paient quand même 50 % du prix en taxes de toutes sortes.

Le Président (M. Rioux): Alors, M. Barette, merci. Monsieur...

M. Giguère (Daniel): Giguère, M. le Président.

Le Président (M. Rioux): Giguère, je dis bien, excusez, merci. Et nous allons maintenant céder la parole à l'opposition officielle.

● (16 h 50) ●

M. Bécharde: Merci, M. le Président. M. Giguère, M. Girard, bienvenue, et merci de votre mémoire, de

votre présentation. C'est pas la première fois qu'on vous entend effectivement sur la question des prix de l'essence. C'est pas la première fois non plus qu'on vous entend demander certains éléments soit les diminutions de taxes ou autres. Et, cependant, c'est la première fois que ça se fait dans le cadre d'une commission comme telle sur le prix de l'essence. Et votre mémoire a un impact...

Il y a un aspect qui est intéressant, c'est que dans le fond, ce que vous nous dites en introduction de votre présentation, c'est que... à Jacques Brassard, le ministre des Ressources naturelles, qui disait que dans le fond le gouvernement n'a pas les moyens de baisser les taxes pour ne pas se priver de revenus. Ce que vous répondez un peu, c'est que pendant ce temps-là vous avez pas plus les moyens mais vous vous privez de ces argents-là. Ça vous occasionne, au niveau municipal, des dépenses supplémentaires. Ça, c'est un premier point.

Le deuxième point. Quand vous parlez de réglementer les prix versus des baisses de taxes, est-ce que... Parce que vous mentionnez que vous voulez le maintien des rabais de taxes consentis en région. Parce qu'il y a plusieurs intervenants qui, sans remettre en question carrément l'existence de ces rabais de taxes là, disent presque: Bien, vu qu'ils s'appliquent pas, ça vaut-u la peine de les garder?

Vous, ce que vous dites, c'est: Faut les garder, mais faut s'assurer que ça s'applique, et qu'il y ait une différence au bout de la ligne. Il semble que le gros du problème est là et pas dans le fait que finalement, est-ce que c'est fondé ou pas que ces rabais de taxes là pour les régions périphériques existent?

Mais, le problème, c'est qu'on a l'impression qu'il y a quelqu'un quelque part qui fait pas sa job, parce que ça s'applique pas. Parce que dans votre région, c'est pas vrai que le quatre point quelques cents de réduction, vous le voyez au bout de la pompe. Moi, ce que je vous pose comme première question là-dessus, c'est: Votre premier... Entre une réglementation supplémentaire du fonctionnement de l'industrie pétrolière et les réductions de taxes applicables avec un suivi, avec des moyens pour s'assurer qu'il y ait une différence, lequel des deux retiendrait d'abord votre attention?

M. Giguère (Daniel): Bien, écoutez, moi, je pense qu'il faut, tout en maintenant le rabais de taxes, donner des dents à la Régie de l'énergie qui pourrait devenir un chien de garde du consommateur qui est un payeur de taxes important. On nous a dit parfois, pour justifier le fait de ne pas baisser les taxes, que ce sont les pétrolières, qui en profiteraient, et qui siphonnerait ça, comme on les soupçonne de le faire, actuellement. Bon.

Pourquoi ne pas réglementer et demander aux pétrolières de comparaître devant un organisme pour réclamer une hausse des prix? Il existe bien, au Canada et au Québec, des organismes devant lesquels vous devez vous présenter pour renouveler un permis, par exemple. Si, demain matin, le prix du litre de lait doublait ou triplait, il faudrait bien que quelqu'un du domaine agricole témoigne devant quelqu'un pour augmenter ce prix et demander la permission de le faire.

Donc, nous, on pense que en région périphérique, comme mon collègue du Témiscamingue l'a dit tantôt, le pétrole, c'est un bien essentiel; c'est pas un

luxé. La plupart de nos concitoyens doivent utiliser leur véhicule pas seulement par loisir, mais pour se déplacer. Les réseaux routiers commencent à s'améliorer, chez nous; on commence à voir un peu des retours. Mais, il reste un fait, c'est qu'actuellement les gens doivent utiliser leur véhicule pour gagner leur pain, et ça, tant le gagne-petit qui gagne des fois moins de 20 000 \$ par année que celui qui est le mieux nanti. Mais les propriétaires de PME actuellement sont dans l'obligation de couper certains postes pour demeurer concurrentiels et arriver en affaires. Et c'est arrivé, même, certains, dans le domaine du camionnage, qui ont carrément retourné leur véhicule à la banque parce qu'ils étaient plus capables de le payer. Donc, dans le fond, ce que je vous dirai, c'est qu'il faut aider ces gens-là à faire face à l'appétit vorace. C'est pas normal que, du jour au lendemain, le prix fluctue de façon aussi importante sans que l'État intervienne. Il faut que le gouvernement intervienne avec des mesures nouvelles, et ose faire des choses qui n'ont pas été faites jusqu'à maintenant.

M. Bécharde: Ça veut donc dire... Ce que je comprends un peu de votre intervention, c'est que vous seriez d'accord pour qu'il y ait une intervention directe du gouvernement dans, je dirais, le fonctionnement de l'industrie. Et est-ce que vous êtes aussi d'accord... Quand vous dites qu'on devrait aller faire des demandes devant un organisme quelconque avant de hausser les prix, ça veut dire dans toutes les étapes après l'achat au prix du brut, là. Ça veut dire autant sur le raffinage, autant chez les détaillants aussi, là.

M. Giguère (Daniel): Oui, oui.

M. Bécharde: Et ça, le défi, c'est comment en arriver à un mécanisme efficace et souple pour qu'on puisse... Faut pas que ça prenne trois mois non plus à répondre. S'il y a une demande de hausse parce que le prix du brut vient d'augmenter, il faut qu'il y ait... pas le prix du brut mais que les marges après... Ça serait de fixer, disons, la marge de raffinage à 0,04 \$, point final, puis ça vient de finir. Comment, à ce moment-là, cette étape-là pourrait... Parce qu'on nous a dit souvent: Bien, on a presque pas de marge de manoeuvre là-dessus. Il faut se fier sur le prix continental, et ce qui se passe au niveau continental, la demande, comment vous voyez la réaction à ce niveau-là par rapport aux autres marchés, aux autres raffineurs ailleurs?

M. Giguère (Daniel): Bien, voyez-vous, le problème qui se pose, c'est que ça monte toujours très vite mais ça baisse toujours très lentement. Et, actuellement, le prix à la rampe de chargement, tout le monde le reconnaît, a baissé de 0,07 \$ le litre, dans la dernière semaine. Avez-vous vu une baisse rapide des prix à la pompe?

Donc, il faudrait que quelqu'un ait des comptes à rendre, en quelque part. Et, actuellement, il faut toujours réclamer à hauts cris la justice dans ce domaine-là. Et, nous, on pense qu'actuellement le prix du brut est le même partout. Quand on regarde les marchés québécois et canadiens, dans le dernier rapport de la firme MJ Ervin et associés, de Calgary, qui publie,

sur le plan canadien, à toutes les deux semaines, un rapport, on voit que, à Montréal, Québec, Sherbrooke et le Saguenay, par exemple, le prix du brut était de 0,278 \$ le litre. C'était la même chose partout. Donc, il a baissé depuis ce temps-là. Sauf que les marges de raffinage chez nous et de distribution sont beaucoup trop élevées.

Les pétrolières se servent d'abord. Est-ce qu'elles vont chercher une partie du rabais de taxes? Sans doute. Mais comment le prouver? Donc, on vous demande de nous aider en réglementant, de demander à ces gens-là d'avoir des comptes à rendre quand à la fois ils refusent de baisser les prix et qu'ils les augmentent sans justification.

M. Bécharde: Mais, M. Giguère, ça veut dire aussi sur le raffinage mais ça veut dire aussi à la dernière étape. Parce que, ce qui est mentionné dans plusieurs rapports, on le sait, par rapport à votre région, c'est que finalement les détaillants aussi perçoivent une grosse marge de profits, et c'est même chez vous qu'ils perçoivent la plus grosse, et ça, au-delà du fait qu'ils sont sous une bannière ou indépendants ou quoi que ce soit, là, c'est l'ensemble.

Donc, vous êtes prêts aussi à dire que là-dessus, on va... Ce que vous proposez, c'est de limiter aussi les marges bénéficiaires à la fin, au-delà du fait que ce soit des indépendants ou des grandes bannières. Parce que, présentement, c'est à 0,799 partout, là; que ce soit un Crevier, que ce soit, peu importe, un Shell ou la bannière, tout le monde se suit. Donc, vous dites: Aussi sur cette étape-là, limitons les profits dans le fond que tous ces gens-là font.

M. Giguère (Daniel): Parce que, actuellement, le problème, c'est qu'il y a des profits déraisonnables. Un profit raisonnable, je pense que M. et Mme Tout-le-monde est prêt à l'accepter. C'est la raison pour laquelle la Régie de l'énergie a fixé des coûts d'exploitation, qu'elle qualifiait de raisonnables, entre 0,03 et 0,07 \$, dépendamment que vous soyez un dépanneur avec une station-service ou uniquement une station-service.

Malgré le fait que dans notre région il y a près de 40 % des détaillants qui sont des indépendants, il y a jamais de fluctuation des prix. Quand ça baisse chez un indépendant, tout le monde baisse en même temps, mais c'est très rare que ça arrive. Mais, quand un monte, qu'il soit indépendant ou banniéré ou affilié à une grande marque, bien, tout le monde monte. C'est quoi, le problème?

Nous, on pense qu'une partie du problème aussi vient dans la source d'alimentation quasi unique des détaillants du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Tout près de 100 % des détaillants de chez nous, on dit à peu près 97, 98 %, sont alimentés en pétrole par la raffinerie de Saint-Romuald. Donc, tout le pétrole traverse la réserve des Laurentides, se retrouve chez nous, et après des ententes entre pétrolières, bien, c'est Saint-Romuald qui alimente pratiquement tout le monde. Et, après ça, on nous dit que l'essence chez Petro-Canada a des additifs spéciaux. On nous dit après ça que, chez Esso, il y a du Tigre dedans. Puis on nous dit après ça que, chez Irving, bien, c'est le meilleur carburant en hiver, l'essence la plus nette. Et ça vient toute de la même raffinerie. Donc,

on a essayé de trouver la formule magique jusqu'à maintenant, et même la Régie de l'énergie a pas eu de réponse.

Le Président (M. Rioux): C'est merveilleux qu'on soit pas naïfs, hein?

M. Giguère (Daniel): Ha, ha, ha!

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

M. Tranchemontagne: Merci. C'est intéressant. M. Giguère, bienvenue, M. Girard aussi. Écoutez, je voudrais essayer de comprendre. Vous dites que dans votre région vous payez plus cher qu'à peu près partout ailleurs, grosso modo, là.

● (17 heures) ●

M. Giguère (Daniel): Oui, si on retourne sur 10 ans.

M. Tranchemontagne: Oui, O.K. Puis on taponnera pas avec les chiffres, là, bon. On accepte votre prémisses: le brut, c'est tout le même prix partout, O.K. La marge de raffinage dans votre région est pas différente de celle de Montréal, à titre d'exemple. La raffinerie fait la même marge. Peut-être qu'elle est exagérée, peut-être qu'elle l'est pas, mais la marge de raffinage est la même au Québec. Peut-être qu'on pourrait dire différemment si on parlait d'une autre province, mais au Québec elle devrait être la même.

Donc, la différence de prix vient du réseau du détail, vient des distributeurs, qu'ils soient bannières ou indépendants. Et à ce moment-là, vous, vous parlez que peut-être qu'il y a une entente tacite ou des choses comme ça. En tout cas, vous glissez sur ce sujet-là dangereusement. Mais vous n'avez pas parlé, par exemple, du nombre de stations par 1 000 habitants. Quand on regarde, par exemple, votre région, on se rend compte que vous êtes dans une région où il y a un plus grand nombre de stations par 1 000 habitants que la moyenne provinciale ou... etc., ou que d'autres régions similaires.

On comprend qu'il y a des villages qui doivent en avoir une, station, puis ça en prend au moins une. Mais il y a peut-être des villages où ils en ont quatre puis ils devraient en avoir juste une, ou deux, ou des choses comme ça, parce qu'il reste que le volume par station est un... est vraiment déterminant aussi sur la rentabilité de la station. Si vous avez pas de volume, bien, vous allez demander un prix plus élevé, et donc, si, par exemple, les pétrolières augmentent le prix dans votre région et les indépendants vont avoir tendance à suivre peut-être parce qu'ils sont trop petits, je le sais pas... Mais je veux pas juste accuser les indépendants qui sont trop petits. C'est peut-être l'ensemble des stations qui sont trop petites. Alors...

Et la deuxième partie de cette question-là, c'est: D'après moi, dans votre région, en tout cas... puis ça semble être le cas aussi ailleurs, ça l'était cette semaine à Montréal, il semble que les indépendants qui devraient être là pour assurer une concurrence objective dans le marché, ça se matérialise pas, puisque, quand les hausses de prix arrivent, ils sont... s'ils sont

pas premiers, ils sont deuxièmes, et pas loin derrière, pour augmenter les prix aussi.

Alors, je le sais pas si vous voulez commenter sur le nombre de stations et aussi sur le rôle que les indépendants nous disent qu'ils jouent, mais qu'ils semblent pas jouer, en tout cas, à court terme.

Le Président (M. Rioux): M. Giguère.

M. Giguère (Daniel): Lors de la Régie de l'énergie, M. le Président, l'ICPP, l'Institut canadien des produits pétroliers, avait utilisé ces affirmations-là également. Il y a 270 détaillants d'essence au Saguenay—Lac-Saint-Jean pour une population d'un peu moins de 300 000 habitants. On pourrait prétendre que c'est une partie du problème, mais, dans un marché où la concurrence exerce des règles normales, plus il y a de compétition, il me semble que plus les prix devraient être à la baisse. Ceux qui vendent des hamburgers ou des hot-dogs ont bien compris ça, et ça les gêne pas de s'installer à des coins de rue face à face pour vendre aux consommateurs des prix... des produits à des prix toujours les plus bas.

Donc, moi, ce que je vous dis, c'est que, en région périphérique, nous avons besoin, per capita, d'un peu plus de stations-service pour bien servir la population, parce qu'il y a des endroits beaucoup plus éloignés où au moins une station-service est nécessaire, même s'il y a pas un débit de 2 à 3 millions de litres par année, par exemple. Mais, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, nous avons des indépendants qui sont les plus gros vendeurs d'essence toutes catégories. C'est, dans les rapports, également vérifiable. Lors des audiences de la Régie de l'énergie, on avait indiqué que les stations Canadian Tire étaient les plus gros vendeurs d'essence au Saguenay et au Lac-Saint-Jean. La station de Chicoutimi, sur le boulevard Talbot, sur le boulevard Harvey, à Jonquière, et sur la rue Dupont, à Alma, étaient les plus gros débiteurs d'essence. Pourquoi? Vous savez que Canadian Tire donne des coupons qui est l'équivalent de 3 % de l'achat. Le consommateur cherche le gain additionnel. À défaut d'avoir un prix plus bas, il se dit: Au moins, quand je vais là, j'ai des coupons.

Donc, s'il y avait des règles de concurrence normales, comme on retrouve à Montréal et à Québec, où il y a parfois des fluctuations des prix, bien, les consommateurs seraient mieux servis. Mais actuellement, chez nous, on paie toujours le plus haut prix et on n'a jamais droit à des règles de concurrence normales.

Le Président (M. Rioux): Merci. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. M. Giguère, je vous ai écouté attentivement. J'ai pris connaissance également des... des différents éléments de votre mémoire et également du résumé qui trace un portrait. Je suis originaire d'une région-ressource située sur le bord de l'eau, où le pétrole débarque, hein, on le pompe directement dans les réservoirs. Nous aussi, on connaît la problématique des prix très élevés. Vous disiez cette semaine que ç'avait pas bougé. Ce matin, on nous a

informés qu'à Montréal le prix de l'essence avait augmenté de 0,06 \$. Alors, je pense que c'est hier que le prix avait augmenté de 0,06, il a fait un bond. Il est pas parti pour la baisse, il est parti pour le haut, alors que vous dites que le prix a baissé au niveau du brut.

Ce matin, il y a des gens qui sont venus nous voir, et hier aussi, puis on nous parle que, bon, les importateurs indépendants sont importants dans le processus, parce que, s'ils sont éliminés, c'est peut-être 350, 400 millions de dollars de plus qu'on va payer par année, s'il y a plus de concurrence, là, ça éliminerait le principe de la concurrence. Il y a quelqu'un ce matin qui a lancé l'idée, peut-être, d'avoir de la concurrence dans le raffinage. Exemple: une société privée et publique, mixte, qui pourrait faire la concurrence aux grandes entreprises. Parce que, lorsqu'on regarde le marché comment il est organisé au niveau du brut, le raffinage, il y a une intégration jusqu'à la pompe, jusqu'au réservoir du client qui se présente pour avoir de l'essence pour voyager, puis on en a besoin dans nos régions. Les moyens de transport existants, c'est l'autobus, un train et une voiture, c'est à peu près à ça que ça se résume, puis chez vous je pense c'est pas mal la même chose.

Donc, si on ne peut pas avoir des garanties puis mettre des mécanismes en place... Parce que, mettre un plafond au prix de l'essence, j'aimerais bien vous entendre là-dessus, comment on réussirait à le faire, à l'ajuster à la vitesse qu'ils modifient les prix... et que les prix sur le marché semblent évoluer ou régresser. Et ils régressent moins souvent qu'ils augmentent. Il y a une mécanique à regarder et aussi, peut-être, des avenues à explorer pour... comme société, à savoir: Est-ce qu'on se lance dans la concurrence collectivement avec les outils que nous avons au niveau du raffinage et ensuite, peut-être, faire une marge bénéficiaire intéressante, importante, comme on l'a fait avec l'électricité, d'une certaine manière, en appliquant certains principes? J'aimerais ça vous entendre là-dessus, parce que ce matin il y a quelqu'un qui a lancé l'idée peut-être qu'Hydro-Québec, qui a de l'expertise dans le domaine énergétique, pourrait y aller. Il y a quelqu'un d'autre qui avait lancé l'idée de se lancer sur la concurrence. J'aimerais ça vous entendre là-dessus.

M. Giguère (Daniel): Écoutez, la possibilité d'avoir une nouvelle source d'approvisionnement pour une région comme la nôtre pourrait ramener des règles de concurrence plus intéressantes pour le consommateur. Le raffinage pourrait être une option à regarder. Vous avez évoqué Hydro-Québec, qui a une expertise détaillée dans le domaine de l'énergie. Il touche au gaz naturel actuellement et à l'électricité; le pétrole serait un domaine nouveau. Je pense ça mériterait qu'on y regarde de plus près. Mais, encore là, il faudra s'assurer que les marchés ne soient pas laissés à une seule source d'approvisionnement, c'est bien important, et, encore là, qu'on puisse demander des comptes régulièrement à ceux qui fixent les prix. Ces gens-là ont un pouvoir énorme et, à mon point de vue, démesuré sur le marché en pouvant établir du jour au lendemain un ajustement, comme vous venez de dire, de 0,06 \$ le litre dans la région de Montréal, malgré le fait que le prix à la rampe de chargement baisse. C'est inacceptable. Donc, moi,

j'aimerais bien voir le résultat d'une étude de faisabilité d'une entreprise comme Hydro-Québec concernant le pétrole. C'est bien évident qu'on pourrait sûrement apprendre des choses intéressantes.

Mais, encore là, je pense que la clé de la façon de respecter le consommateur réside dans une action gouvernementale importante. Tant et aussi longtemps que ça n'aura pas été fait, tant au niveau de la fiscalité que de moyens nouveaux comme celui que vous évoquez, on aura un problème parce qu'on laissera les grands joueurs du marché du pétrole tout seuls sur la patinoire, puis, nous, on n'est pas au centre de la glace, on est constamment accoudés sur le bord de la rampe et on est mis en échec par eux autres au coin de la rue quand on paie le prix du pétrole.

● (17 h 10) ●

Donc, moi, je pense que, définitivement, il faut regarder ces possibilités-là, je trouve l'avenue intéressante. Mais, encore là, plus rapidement, il va falloir trouver une façon d'aider le consommateur, parce que, avant d'arriver à du raffinage, il va y avoir des étapes antérieures qui vont prendre un certain temps, et, pendant ce temps-là, on continue de payer. Et je vous rappelle que ça fait des années que le petit monde comme le monde de la classe moyenne paie beaucoup trop cher pour un bien essentiel.

M. Lelièvre: Sur la question du plafond, vous en avez pas parlé, je l'avais évoqué, mais ceux qui sont venus nous rencontrer, certains nous disent catégoriquement: Ne touchez pas aux taxes, de toute façon, les consommateurs n'y gagneront pas parce que les pétrolières vont le récupérer. D'autres nous disent, sont plus nuancés, nous disent: Allez-y si vous avez la certitude qu'on va pouvoir éventuellement faire en sorte que les consommateurs vont en bénéficier. Puis d'autres qui ont un slogan, bon, c'est très électoraliste, d'une certaine manière, dire: On va baisser les taxes, c'est bon, puis s'arrêter là, puis ça aucune... aucun effet à long terme, à moyen terme, ça peut durer quelques semaines. Ils ont fait au Nouveau-Brunswick puis, une fois que le gouvernement avait éliminé ce champ-là, ils l'ont récupéré dans quelques semaines. Donc, c'est des avenues à regarder de façon très, très attentive.

Mais, si, effectivement, vous mettez un prix plafond, à quel niveau on va le mettre, comment... ça va être quoi, les règles, comment on change le plafond, là? Parce que, s'il y a une fluctuation dans les prix, mettons, au niveau de l'approvisionnement, parce qu'il y a beaucoup d'entreprises intégrées là-dedans, hein, du brut jusqu'au consommateur... Ça, c'est... ça fait penser un peu à certains intégrateurs, là, dans le domaine agricole. On sait qui, en bout de piste, bénéficie de tous les revenus et les bénéfices. Il y a quelqu'un en bas qui travaille, mais celui qui fournit la matière première, etc., empoche les bénéfices. Donc, c'est un milieu qui est très complexe, mais en même temps qui se comprend, sauf... Si je comprends pas, c'est que c'est des informations que nous n'avons pas, qui permettent pas de voir les marges bénéficiaires des grandes entreprises pétrolières.

M. Giguère (Daniel): Écoutez, tout d'abord, au départ, il y a eu un prix plancher de fixé. Pourquoi l'a-t-on fixé? Pour éviter qu'il y ait des guerres de prix

sauvages qui fassent mourir des détaillants d'essence. Ça, ça a été clair devant la Régie de l'énergie, et je pense que ça partait d'une très bonne intention, et pour également sauvegarder des investisseurs puis les petites entreprises. Maintenant, pourquoi faudrait-il qu'il y ait un prix plafond? Bien, c'est pour prévenir et protéger le consommateur des abus des prix fixés par les détaillants et les pétrolières. Parce que, trompons-nous pas, les pétrolières aussi fixent les prix à la pompe lorsqu'elles sont propriétaires de la station-service. Et c'est ça le grand problème que, dans ce pays, on soit à la fois... qu'on puisse à la fois être producteur, raffineur et distributeur. Aux États-Unis, vous savez que le gouvernement fédéral est intervenu pour scinder Microsoft à peu près pour les mêmes raisons. Microsoft et M. Gates se faisaient accuser d'être à la fois producteur et distributeur d'un logiciel et d'être non concurrentiels, donc de faire ce qu'ils voulaient. Donc, ça, ça relèverait, cette partie-là, du gouvernement fédéral. Mais, nous, on pense qu'au Québec, dans un processus de réglementation nouveau, il faudrait déterminer les paramètres qui permettraient au gouvernement de demander des comptes aux détaillants, qu'ils soient indépendants ou non, avant d'accepter d'augmenter les prix. Et, si les prix augmentent quand même, le ministre pourrait intervenir pour plafonner.

Et c'est pas vrai de dire que plafonner... tout le monde va s'aligner sur le plafond. Le plafond... le principe du prix plafond, ce serait pour colmater temporairement une brèche qui donne lieu à des abus des compagnies. Donc, c'est un bouclier pour le consommateur en quelque sorte, temporaire, jusqu'à temps que le monde ait compris le bon sens, parce que, actuellement, on fait face depuis des années à des hausses de prix subites et à des refus de baisser même si le prix du baril de pétrole baisse sur le plan international. Donc, dès que le prix du baril du pétrole monte de 1 \$ sur le plan international, à la pompe vous avez une augmentation le lendemain matin. Je pense pas que les barils ont eu le temps de traverser l'Atlantique pour se rendre au Québec et rentrer dans le réservoir du coin de la rue Saint-Dominique à Jonquière pour qu'on ait le prix tout de suite fixé comme ça. Donc, vous voyez, il y a toutes sortes de situations qui donnent lieu à des abus parce qu'on ne contrôle pas assez les joueurs de ce domaine-là.

Le Président (M. Rioux): M. Giguère...

M. Giguère (Daniel): Oui.

M. Lelièvre: M. le Président.

Le Président (M. Rioux): Oui, allez, M. le député.

M. Lelièvre: Au niveau de... au niveau des approvisionnements, on sait que l'OPEP s'est entendue à un moment donné avec les pays producteurs non-OPEP, et c'est là qu'ils ont commencé à réduire la production, puis c'est là qu'ils ont commencé à créer une rareté pour faire en sorte que le prix du baril de pétrole il a augmenté. Quand vous me dites qu'on peut pas prouver qu'il y a des cartels, moi, j'ai un document qui nous a été

transmis, ça vient d'un économiste chez Desjardins qui faisait une synthèse de ce qui s'était passé un peu dans le monde pétrolier en février 2001, c'est récent, ça, dans ce monde-là, ces données-là, et là ils sont en train de s'organiser pour faire plus d'argent que d'habitude.

Alors, moi, je veux voir comment le ministre peut intervenir pour dire: Je fixe un prix plafond à tant. C'est ça, là, ça va être quoi, le prix? Est-ce que, par exemple, 0,80 \$ le litre, c'est acceptable, ou 0,75 \$, ou 0,70 \$? C'est là l'ambiguïté où j'ai de la misère avec le prix plafond.

Le Président (M. Rioux): M. Giguère.

M. Giguère (Daniel): Pourquoi le ministre a-t-il ce pouvoir-là s'il ne l'utilise jamais?

M. Lelièvre: ...que je vous demande, c'est: Comment déterminer le prix plafond? C'est ça.

M. Giguère (Daniel): Bien, absolument, ça demande une analyse puis une réflexion. J'espère sincèrement que la commission parlementaire va contribuer à trouver la façon, mais fixer le prix... Le ministre des Ressources naturelles nous a déjà répondu qu'il pouvait pas dire à Saddam Hussein quel prix fixer à la pompe. Bien, moi, je pense que c'est moins simpliste que ça, là, il faut y aller avec le bon sens et la volonté de protéger notre monde ici. Je pense que le gouvernement l'a fait dans beaucoup de domaines, je vois pas pourquoi il trouverait pas la façon de le faire au niveau du pétrole.

Mais on voit très bien, il y a beaucoup de paramètres qui existent, il y a de l'information au niveau canadien, au niveau québécois, la Régie de l'énergie existe, il existe au niveau fédéral le Bureau de la concurrence, je vous ai cité tantôt la firme MJ Ervin et Associés, de Calgary, qui est une sommité dans le domaine, une référence du marché, l'Institut canadien des produits pétroliers, vous avez toutes sortes de sources d'approvisionnement d'information pour déterminer quand ça du bon sens puis quand ça n'a pas. Et ce que les consommateurs, qui sont des contribuables au Québec, demandent à leur gouvernement, c'est de les aider, parce que, actuellement, on est complètement laissé à nous-mêmes, sans aucun bouclier pour se défendre. Non seulement on n'a pas d'armes, on n'a même de boucliers pour se protéger actuellement.

Donc, le ministre des Ressources naturelles, avec le gouvernement, pourrait utiliser cette mesure-là comme bouclier et, comme arme, donner à la Régie de l'énergie des dents nouvelles qui lui permettraient de demander des comptes à ceux qui ont le droit de vie et de mort sur le prix de l'essence au Québec.

Le Président (M. Rioux): M. Giguère, c'est le représentant de la CSN, je crois, dans la présentation de son rapport ce matin, qui disait qu'il serait peut-être intéressant d'examiner un mécanisme comme celui des tarifs pour le téléphone, où il y a un organisme réglementaire au niveau fédéral qui décide de l'augmentation des tarifs. C'est un peu le cas également pour l'électricité au Québec, hein, Hydro-Québec vient devant la commission, plaide son dossier, demande des augmentations.

Parfois, le gouvernement donne... se dit d'accord, mais parfois il l'est pas. Bon.

Est-ce que ça serait une voie qui pourrait être envisageable au cours des prochaines années, au cours des prochains mois? Est-ce que c'est une piste qui, pour vous, semble réaliste, ou si c'est absolument utopique de penser à ça, étant donné qu'on est dans un système capitaliste avancé et que les sociétés qui fabriquent et qui distribuent du pétrole évidemment l'entendraient pas de cette façon?

M. Giguère (Daniel): Bien, moi, je pense, M. le Président, que ça serait un pas dans la bonne direction, oui, parce qu'une espèce d'office — appelons-le comme ça pour les besoins de la cause — un office québécois de l'énergie qui aurait ce pouvoir... ou encore, si le gouvernement donnait ce pouvoir à la Régie de l'énergie de faire comparaître devant elle des compagnies, des détaillants, indépendants ou non, pour justifier des demandes d'augmentations ou encore pour leur demander des comptes: Pourquoi vous n'avez pas baissé les prix alors que le marché était à la baisse, bien, je pense que les Québécois apprécieraient que ce travail de chien de garde se fasse. Et ça, je pense que ce serait un pas dans la bonne direction.

Le Président (M. Rioux): M. Giguère, je vous remercie. Merci également à votre collègue. Alors, nous, ça termine nos travaux pour aujourd'hui. Alors, j'ajourne les travaux au 16 octobre prochain à 9 h 30. Merci tout le monde et à bientôt.

(Fin de la séance à 17 h 20)

