



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

**Mandat d'initiative portant sur la
problématique des fluctuations du
prix de l'essence et leur impact sur
l'économie québécoise**

Rapport final

Juin 2002

Publié par le Secrétariat des commissions
Édifice Pamphile-Le May
Bureau 3.34
Québec (Québec)
G1A 1A3

Pour tout renseignement sur les travaux de la Commission de l'économie et du travail, veuillez vous adresser à la secrétaire de la Commission, Mme Nancy Ford, à l'adresse ci-dessus ou encore :

Téléphone : (418) 643-2722
Télécopieur : (418) 643-0248
Courriel : nford@assnat.qc.ca

Ce document est également disponible dans le site Internet de l'Assemblée nationale :

<http://www.assnat.qc.ca/fra/publications>

Rédaction : M. Renault Guillot, chercheur de la Commission
Direction des études documentaires
Assemblée nationale

Édition : Mme Nancy Ford

Secrétariat : Mme Madeleine Lévesque

ISBN 2-550-39473-9

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, juin 2002

Québec, le 13 juin 2002

Madame Louise Harel
Présidente de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Bureau 1.30
Québec (Québec) G1A 1A4

Madame la Présidente,

Il me fait plaisir de présenter le rapport de la Commission de l'économie et du travail qui a procédé au cours des derniers mois à un mandat d'initiative portant sur la problématique des fluctuations du prix de l'essence et leur impact sur l'économie québécoise.

Les conclusions et recommandations contenues dans ce rapport ont été adoptées à l'unanimité par les membres de la Commission.

Veillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments distingués.

MATTHIAS RIOUX

Commission de l'économie et du travail

Mandat d'initiative

MANDAT D'INITIATIVE PORTANT SUR LA PROBLÉMATIQUE DES FLUCTUATIONS DU PRIX DE L'ESSENCE ET LEUR IMPACT SUR L'ÉCONOMIE QUÉBÉCOISE

Rapport final

Juin 2002

LES MEMBRES DE LA COMMISSION DE L'ÉCONOMIE ET DU TRAVAIL

Le président

M. Matthias Rioux (Matane) P.Q.

Le vice-président

M. Christos Sirros (Laurier-Dorion) P.L.Q.

Les membres

Mme Diane Barbeau (Vanier) P.Q.

M. Claude Bécharde (Kamouraska-Témiscouata) P.L.Q.

M. Stéphane Bédard (Chicoutimi) P.Q.

M. François Corriveau (Saguenay) A.D.Q.

M. Michel Côté (La Peltrie) P.Q.

M. Rémy Désilets (Maskinongé) P.Q.

M. Robert Kieffer (Groulx) P.Q.

M. Guy Lelièvre (Gaspé) P.Q.

M. Normand Poulin (Beauce-Nord) P.L.Q.

M. André Tranchemontagne (Mont-Royal) P.L.Q.

Secrétaire de la Commission : Mme Nancy Ford

Recherchiste : M. Renault Guillot

Agente de secrétariat : Mme Madeleine Lévesque

Table des matières

Introduction	1
1. Les prix de l'essence au Québec	3
a) Les composantes du prix de l'essence	3
b) Les facteurs expliquant la hausse des prix de l'essence	7
c) Les prix de l'essence au Québec et ailleurs dans le monde	9
2. Les rôles et pouvoirs des différentes instances en matière de prix des produits pétroliers	13
a) Le gouvernement du Québec	13
b) La Régie de l'énergie	13
c) Le Bureau de la concurrence	15
3. Le bilan de la consultation générale	16
a) Recommandations concernant les taxes	16
b) Recommandations concernant l'efficacité énergétique	17
c) Recommandations concernant la concurrence	18
d) Recommandations visant à mieux connaître le marché	20
4. Les recommandations de la Commission	20
a) Les taxes	20
b) La Régie de l'énergie.....	21
c) La concurrence.....	23
d) L'efficacité énergétique.....	23

Annexes

I- Liste des personnes et des organismes qui ont été entendus par la Commission

II - Liste des organismes qui ont transmis un mémoire pour dépôt seulement

III - Liste des recommandations

IV - Bibliographie sélective

Introduction

Sur une période de 3 ans, entre les mois de mai 1998 et mai 2001, le prix moyen de l'essence au Québec est progressivement passé de 57,1 ¢ à 82,6 ¢ le litre. Inquiets, les consommateurs se demandaient alors s'ils n'auraient pas à déboursier 1 \$ le litre ou plus avant la fin de l'été. Cette hausse de 45 % a bien sûr touché tous les automobilistes qui se déplacent sur le vaste territoire du Québec mais aussi plusieurs entreprises commerciales et industrielles qui, dans certains cas, ont encaissé très difficilement ces hausses de prix.

C'est dans ce contexte que, le 16 mai 2001, la Commission de l'économie et du travail s'est donné un mandat d'initiative sur le prix de l'essence et ses effets sur l'économie du Québec. Dans le cadre de ce mandat, les membres de la Commission ont reçu en séance de travail des experts du secteur de l'énergie et de la taxation. Ils ont aussi entendu en consultation générale, les 3, 4 et 16 octobre 2001, 17 personnes et organismes venus présenter leurs mémoires. Enfin, le ministre des Ressources naturelles et le président de la Régie de l'énergie ont également été consultés en séance publique. Ces échanges ont permis aux membres de la Commission de mieux cerner la problématique entourant la formation et l'évolution des prix de l'essence et de recommander des avenues qui pourraient alléger le fardeau que représentent les hausses effrénées de prix auxquelles les contribuables sont épisodiquement soumis.

Les renseignements recueillis par la Commission de l'économie et du travail au cours du mandat d'initiative ont permis de produire le présent document qui constitue le rapport final des travaux de la Commission. Il est structuré de la façon suivante. La première partie explique comment sont établies les différentes composantes du prix de l'essence, identifie les éléments responsables des hausses de prix et montre comment se comparent les prix entre les différentes régions du Québec et aussi avec d'autres juridictions. La deuxième partie rappelle les principaux rôles et pouvoirs du ministère des Ressources naturelles et de la Régie de l'énergie en ce qui a trait aux produits pétroliers. La troisième partie fait état des points de vue formulés et des recommandations proposées lors de la consultation générale, en les regroupant sous les 4 thèmes suivants : la taxation, la concurrence, l'information aux consommateurs et les économies d'énergie. Enfin, la dernière partie présente les recommandations de la Commission de l'économie et du travail.

1. Les prix de l'essence au Québec

a) Les composantes du prix de l'essence

Le prix de l'essence peut être décomposé en quatre parties : le prix du pétrole brut, la marge du raffineur, la marge de commercialisation et les taxes.

Les taxes sont l'élément le plus important. Ainsi, à la mi-mai 2001, dans la région de Montréal, celles-ci représentaient 45 % du prix de l'essence ordinaire sans plomb, soit 25 % en taxes provinciales, 18 % en taxes fédérales et 2 % en taxe urbaine. Comparativement, le coût d'acquisition du pétrole brut comptait pour 32 % alors que les marges de l'industrie du raffinage et de commercialisation représentaient respectivement 18 % et 5 %.

- Le prix du pétrole brut

Le prix du pétrole brut est déterminé à l'échelle internationale par les fluctuations mondiales de l'offre et de la demande. Toutefois, malgré le fait que le marché détermine le prix du pétrole brut, l'OPEP s'avère la force dominante pour ce qui est de l'orientation que prennent les prix. Les onze membres du cartel sont l'Algérie, l'Indonésie, l'Iran, l'Iraq, le Koweït, la Libye, le Nigeria, le Qatar, l'Arabie saoudite, les Émirats arabes unis et le Venezuela. Ensemble, les pays membres de l'OPEP représentent près de 40 % de la production mondiale de pétrole. Même si le désaccord de certains membres et les actions des non-membres contribuent souvent à affaiblir la position de l'OPEP, aucun autre pays ou groupe n'exerce une telle influence sur les prix du pétrole brut.

Le Québec s'approvisionne en pétrole brut à partir des gisements de la mer du Nord (Royaume-Uni et Norvège). Cette région est le principal fournisseur du Québec avec près de 60 % des approvisionnements totaux du secteur québécois du raffinage. Des achats sont aussi effectués en Algérie; ils représentent près de 20 % des approvisionnements totaux. Les autres livraisons proviennent surtout du Venezuela, environ 15 %, et du Mexique, avec un peu plus de 6 %.

- la marge des raffineurs

Le secteur du raffinage du pétrole correspond à l'étape de fabrication dans le processus de production de l'essence. À partir du pétrole brut, les raffineries fabriquent une gamme de

produits pétroliers raffinés, y compris l'essence, le carburant diesel, le mazout domestique, les carburateurs et les lubrifiants. Différents produits sont obtenus à diverses températures ou à divers stades du procédé de raffinage. L'essence demeure, et de loin, le principal produit de raffinage du pétrole brut au Québec, soit plus des deux cinquièmes de la production totale de produits pétroliers énergétiques.

Trois raffineries sont en activité au Québec. Il s'agit des raffineries de Petro-Canada et de Shell, dans la région de Montréal, et de la raffinerie Ultramar, à Saint-Romuald. Les raffineries de Montréal reçoivent leur brut du pipeline Montréal-Portland, et celle de Saint-Romuald est approvisionnée par des pétroliers empruntant le fleuve Saint-Laurent. La raffinerie moderne est un ouvrage d'ingénierie complexe dont les coûts en capitaux sont élevés et qui nécessitent habituellement un investissement initial de plus d'un milliard de dollars, à l'exclusion des frais d'immobilisation. L'exploitation de ces usines est également coûteuse et entraîne une consommation élevée d'énergie, de main-d'œuvre et de maintenance. Par ailleurs, les raffineries exigent régulièrement des modernisations et des investissements élevés afin de garantir la sécurité des travailleurs et de répondre aux nouvelles normes et réglementations sur l'environnement.

La marge du raffineur est la différence entre le prix de gros de l'essence (ou « prix à la rampe ») et le prix du pétrole brut, soit le montant que reçoit le raffineur pour couvrir ses frais d'exploitation. **Or, le prix à la rampe du port de New York est probablement le plus important facteur dans la détermination des prix à la rampe au Québec.** Comme les produits de l'essence peuvent s'importer et s'exporter librement entre le Canada et les États-Unis, le marché de gros considère les produits américains et les raffineries américaines comme de la concurrence. Le résultat de cette concurrence continentale, du point de vue du consommateur, est que les prix à la rampe sont aussi influencés par le marché, beaucoup plus important des États-Unis, et pas seulement par le nombre limité d'acteurs qui évoluent dans l'industrie québécoise et canadienne du raffinage.

- La marge de commercialisation

Cette composante comprend les frais de distribution ainsi que les dépenses d'exploitation et de commercialisation au niveau du marché de détail. Elle devrait permettre également d'obtenir un rendement raisonnable sur l'investissement consenti par le détaillant.

Cette composante est aussi étroitement liée aux conditions locales du marché, notamment au débit moyen et à la densité de la population qui peuvent avoir un impact significatif sur le prix. Il existe en effet une relation étroite entre le débit et le prix. Étant donné que la majorité des frais d'exploitation pour une station-service sont fixes, le détaillant exploitant un point de vente dans une ville ayant un débit élevé n'a pas besoin d'une marge aussi grande qu'un détaillant dans une ville dont les ventes sont relativement plus faibles en moyenne par point de vente. Dans le dernier cas, l'exploitant a besoin d'une marge plus élevée pour compenser le fait que le point de vente a un volume moins élevé.

De même, un autre facteur expliquant les différences de prix entre diverses villes est la densité démographique par point de vente. Dans une ville où il y a une forte densité de population, il est vraisemblable que les consommateurs feront plusieurs fois le trajet au point de vente pour y acheter non seulement de l'essence, mais aussi des produits et services complémentaires, par comparaison avec les villes ayant une plus faible densité de population. Par conséquent, les villes ayant une densité de population élevée par point de vente devraient avoir des marges de détail et des prix plus bas. On sait bien que les postes d'essence ont évolué avec les années et sont devenus des points de vente offrant de nombreux produits et services. Les dépanneurs dans de nombreuses grandes stations-service offrent un éventail de produits d'épicerie et, dans certains établissements, une boulangerie, la location de vidéos et les guichets automatiques ainsi que d'autres produits et services. La prolifération des dépanneurs est conçue pour créer des revenus provenant d'activités non pétrolières étant donné qu'il est nécessaire d'accroître les ventes des autres produits et services pour compenser la diminution des marges d'essence et pour aider à couvrir les frais fixes.

- les taxes

L'essence constitue une source importante de revenus pour les deux paliers de gouvernement. En fait, les taxes sont l'élément le plus important du prix à la pompe, partout au Canada.

Au fédéral, il y a deux taxes : la taxe d'accise de 10,0 ¢ le litre et la TPS (taxe sur les produits et services de 7 %).

Au provincial, l'essence est assujettie à deux taxes : la taxe sur l'essence de 15,2 ¢ le litre (modulée en fonction des zones de taxation) et la TVQ (taxe de vente du Québec de 7,5 %). La TVQ est une taxe ad valorem et elle est calculée sur le coût total de l'essence, lequel inclut le prix hors taxes de l'essence, la taxe d'accise fédérale, la taxe sur la consommation provinciale et le TPS. De plus, depuis le 1^{er} janvier 1996, l'agglomération de Montréal et une partie des régions avoisinantes sont assujetties à une taxe supplémentaire de 1,5 ¢ le litre dans le but de financer le développement du transport en commun de cette région. Pour la taxe sur l'essence, on distingue quatre zones de taxation : les régions centrales, les régions périphériques, les régions spécifiques et les régions frontalières.

Comme on le constate au tableau 1, la taxe sur la consommation d'essence imposée par les gouvernements provinciaux varie considérablement d'une province à l'autre. C'est à Terre-Neuve qu'elle est la plus élevée, à 16,5 cents le litre. Le Québec suit à 15,2 cents le litre. Le Yukon vient en dernier avec une taxe de 6,2 cents par litre. Cependant, le Québec est la seule province au Canada à exiger explicitement une taxe de vente provinciale (TVQ) de 7,5 %. Par contre, toutes les provinces canadiennes paient la TPS, sauf qu'au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve, elle fait partie de la taxe de vente harmonisée (TVH) de 15,0 %.

Tableau 1
Taxes appliquées à l'essence en 2000
Dans les provinces et territoires

Provinces	Taxe d'accise fédérale (c.p.l.)	Taxe de consommation provinciale (c.p.l.)	TPS (%)	TVP (%)	TVH (%)
Colombie-Britannique	10,0	11,0	7,0	0	0
Alberta	10,0	9,0	7,0	0	0
Saskatchewan	10,0	15,0	7,0	0	0
Manitoba	10,0	11,5	7,0	0	0
Ontario	10,0	14,7	7,0	0	0
Québec	10,0	15,2	7,0	7,5	0
Nouveau-Brunswick	10,0	10,7	0	0	15,0
Nouvelle-Écosse	10,0	13,5	0	0	15,0
Île-du-Prince-Édouard	10,0	13,0	7,0	0	0
Terre-Neuve	10,0	16,5	0	0	15,0
Yukon	10,0	6,2	7,0	0	0
Territoires-du-Nord-Ouest	10,0	10,7	7,0	0	0

Source : M.J. Ervin

b) Les facteurs expliquant la hausse des prix de l'essence

La hausse des prix de l'essence à la pompe depuis 1998 s'explique essentiellement par la hausse des prix du brut et de la marge des raffineurs. Les marchés du pétrole brut ont été ébranlés en 1998 à la suite de la grave récession en Asie de l'Est et d'un excédent de production pétrolière. Cependant, par la suite, des réductions importantes de la production de pétrole par les producteurs mondiaux, en particulier ceux de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP), et une forte demande dans nombre de pays asiatiques en plein rétablissement et en Amérique du Nord ont entraîné une remontée des prix.

La hausse des prix du brut s'est donc amorcée au printemps 1999 et, à la fin de cette même année, les prix avaient plus que doublé, étant passés de 10,6 ¢ le litre en janvier 1999 à 23,3 ¢ en janvier suivant. En 2000, après une certaine accalmie, ils ont repris leur progression particulièrement à compter du mois d'avril jusqu'à un sommet de 33,7 ¢ pour la semaine du 4 septembre. En décembre 2000, ils ont chuté de près de 8 ¢ et, jusqu'au milieu de l'année 2001, ils se maintenaient en moyenne entre 24 ¢ et 28 ¢ le litre.

En ce qui concerne la marge des raffineurs, les prix à la rampe au Québec suivent de très près les prix sur le marché de New York puisque les produits pétroliers s'échangent librement entre le Canada et les États-Unis. Or, en moyenne, cette marge serait passée de quelque 4,4 ¢ le litre en 1999 à 7 ¢ en 2000 et à 9,3 ¢ à la mi-année en 2001. Elle aurait atteint un sommet de l'ordre de 13 à 14 ¢ le litre, de la mi-avril à la mi-mai.

Le tableau 2 permet d'illustrer à quel point les hausses de prix du brut et de la marge des raffineurs sont les principaux facteurs responsables de la hausse des prix à la pompe entre 1998 et 2001.

Tableau 2
Composantes des prix de l'essence
Prix moyen à la pompe de l'essence ordinaire sans plomb à Montréal
Semaines du 15 mai
1998 à 2001
 (En cents par litre)

	15 mai 1998	15 mai 1999	15 mai 2000	15 mai 2001
Prix du brut	13,2	13,4	26,9	27,3
Marge du raffineur	6,5	6,6	9,3	15,1
Prix de gros	19,7	20,0	36,2	42,4
Coût de transport	0,3	0,3	0,3	0,3
Taxe d'accise	10,0	10,0	10,0	10,0
Taxe provinciale	15,2	15,2	15,2	15,2
Taxe urbaine	1,5	1,5	1,5	1,5
TPS (7 %)	3,5	3,7	4,6	5,1
TVQ (7,5 %)	3,9	4,2	5,3	5,9
Prix minimum	54,1	54,9	73,1	80,4
Marge de commercialisation	2,9	5,3	3,0	3,8
Prix moyen à la pompe	57,0	60,2	76,1	84,2

Sources : Régie de l'énergie, Bloomberg Oil Buyer's Guide et Direction des études documentaires

c) Les prix de l'essence au Québec et ailleurs dans le monde

Si on compare les prix de l'essence au Québec avec les prix observés dans les principaux pays industrialisés, on constate un certain nombre de disparités importantes. En 1999, les prix de l'essence au Québec étaient supérieurs de 38 % à ceux pratiqués aux États-Unis, mais inférieurs de 51 % à 66 % aux prix observés dans les principaux pays d'Europe. Comme on le constate au tableau 3, les taxes expliquent en grande partie ces différences.

Tableau 3
Les prix de l'essence dans le monde
Québec et principaux pays industrialisés
En cents par litre, année 1999

	Prix de l'essence	Taxes	Taxes (en %)
Etats-Unis	45,5	15,0	33,0
Québec	62,8	31,8	50,7
Japon	128,2	76,3	59,5
Allemagne	134,3	101,6	75,6
Danemark	152,2	110,6	72,7
Belgique	153,1	116,2	75,9
Suède	156,6	122,6	78,3
France	157,8	127,8	81,0
Italie	158,6	118,0	74,4
Royaume-Uni	185,6	151,3	81,5

Source : Ministère des Ressources naturelles du Québec

Par ailleurs, une analyse des prix de l'essence en avril 2000 dans les principales villes du Canada permet de constater qu'au cours de cette période les prix les plus élevés (taxes comprises) étaient observés à Saint-Jean, Terre-Neuve, suivie au deuxième rang de Montréal et Halifax. Les prix à Montréal étaient supérieurs de 12 % aux prix appliqués à Calgary, qui sont les plus bas au Canada.

Tableau 4**Les prix de l'essence dans les principales villes canadiennes
En cents par litre, avril 2000**

	Prix de l'essence	Taxes	Taxes (en %)
Calgary	64,7	23,2	35,9
Charlottetown	66,0	27,3	41,4
Vancouver	66,2	29,8	45,1
Winnipeg	68,7	26,2	38,2
Toronto	70,2	29,3	41,8
Saint-Jean (N.-B.)	71,2	30,0	42,1
Regina	71,4	29,6	41,4
Montréal	72,4	36,2	49,9
Halifax	72,4	32,9	45,5
Saint-Jean (T.-N.)	80,9	37,1	45,8

Source : Ministère des Ressources naturelles du Québec

Enfin, à l'intérieur même des frontières du Québec, les prix varient considérablement d'une région à l'autre en raison, bien sûr, des frais de transport, mais aussi des rabais de taxe et surtout des conditions locales du marché.

Ainsi, l'examen des données rapportées en mai 2001 révèle que l'Outaouais était la région affichant les prix les plus bas à 77,7 ¢ le litre alors que le Nord-du-Québec était la région où les prix étaient les plus élevés, soit 90,9 cents le litre. Au second rang des régions affichant les plus bas prix, on trouve celle des Laurentides (80,1 ¢), suivie de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (81,5 ¢) et du Saguenay-Lac-Saint-Jean (81,7 ¢). Par ailleurs, après le Nord-du-Québec, la région Centre-du-Québec était celle affichant les prix les plus élevés (85,4 ¢) en mai 2001, suivie de l'Estrie (85,3 ¢) et de Chaudière-Appalaches (84,2 ¢).

Le rang des régions peut évidemment varier beaucoup dans le temps et même sur une très courte période. Par exemple, la région de Montréal se classait au 2^e rang des régions affichant les prix les plus élevés en avril 2001 et au 14^e rang en juin 2001. C'est pourquoi il est difficile de tirer des conclusions très robustes lorsque l'on compare les régions entre elles. Cependant, on peut généralement constater les faits suivants.

- La région Nord-du-Québec est toujours celle, et de loin, où les prix de l'essence sont les plus élevés, souvent autour de 10 ¢ le litre de plus que la moyenne au Québec.
- La région de l'Outaouais affiche des prix substantiellement inférieurs à ceux des autres régions; par exemple, en février, mars et avril 2001, ils étaient de 6 ¢ à 7 ¢ inférieurs à la moyenne du prix de l'ensemble du Québec.
- La Capitale-Nationale, était l'une des régions où les prix étaient parmi les plus bas au cours des années 1998, 1999 et 2000. Cependant, sa position relative s'est considérablement détériorée par la suite et, en mars 2001, elle se classait même au 2^e rang des régions les plus chères, après le Nord-du-Québec.
- Quelques régions suivent en général de très près (moins de 1 ¢ d'écart) la moyenne observée dans l'ensemble du Québec; ainsi en est-il des régions suivantes : Montérégie, Lanaudière, Laval, Montréal et Bas-Saint-Laurent (sauf pour l'année 1998 et données très récentes).
- Les prix dans la région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine sont jusqu'à juin 2001 systématiquement plus bas que la moyenne pondérée de l'ensemble du Québec; l'écart était de 2 ¢ le litre en 1998 et 1999, et de 0,5 ¢ en 2000.

La hausse des prix de l'essence depuis 1998 est donc une réalité ayant affecté toutes les régions du Québec. En moyenne, elle a été de 47 % (entre les prix de 1998 et ceux de mai 2001) pour l'ensemble des régions du Québec, mais elle a atteint 55 % en Estrie et 56 % sur la Côte-Nord.

Tableau 5
Essence ordinaire
Prix moyen affiché en cents le litre
Années 1998, 1999 et 2000 et 7 premiers mois de 2001

		1998	1999	2000	01-2001	02-2001	03-2001	04-2001	05-2001	06-2001	07-2001
1	Bas-Saint-Laurent	53,9	61,7	76,3	74,8	76,6	76,2	81,4	82,7	79,5	71,6
2	Saguenay-Lac-Saint-Jean	58,5	62,0	75,9	75,0	75,8	74,7	78,7	81,7	78,8	69,6
3	Capitale-Nationale	55,3	61,5	73,2	75,6	77,1	78,3	82,4	83,6	78,7	69,3
4	Mauricie	55,7	62,0	74,7	73,8	76,4	76,4	78,5	83,5	79,8	70,8
5	Estrie	54,9	63,4	77,5	75,8	79,1	77,1	81,0	85,3	79,1	70,2
6	Montréal	56,1	63,4	77,6	75,2	77,4	76,2	83,2	82,1	75,3	71,4
7	Outaouais	53,7	58,6	72,8	70,9	70,0	69,1	75,2	77,7	72,7	65,3
8	Abitibi-Témiscamingue	60,7	65,7	77,6	75,0	77,1	75,2	81,2	82,4	75,1	69,3
9	Côte-Nord	53,5	63,6	76,8	74,9	76,6	75,0	78,7	83,7	78,8	71,4
10	Nord-du-Québec	66,4	70,8	86,4	87,1	84,9	84,7	86,3	90,9	88,9	80,4
11	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	54,1	60,8	75,8	74,5	75,8	74,9	80,4	81,5	78,8	71,5
12	Chaudière-Appalaches	56,1	62,8	74,1	75,7	77,3	78,1	81,9	84,2	79,1	69,5
13	Laval	56,7	63,7	77,0	75,6	77,2	76,2	82,9	82,1	75,6	71,1
14	Lanaudière	56,6	63,1	77,8	75,2	77,9	75,8	82,9	82,7	76,1	71,0
15	Laurentides	56,9	63,4	77,0	71,8	74,5	73,2	79,5	80,1	73,5	68,0
16	Montérégie	56,2	62,6	77,2	74,9	77,1	75,8	82,3	82,9	75,8	70,6
17	Centre-du-Québec	56,2	63,3	76,6	75,3	77,6	76,9	81,7	85,4	80,2	70,1
	Moyenne pondérée	56,1	62,8	76,3	74,8	76,7	75,9	81,4	82,6	76,9	70,2

Source : Régie de l'énergie
 Compilations : Direction des études documentaires

2. Les rôles et pouvoirs des différentes instances en matière de prix des produits pétroliers

a) Le gouvernement du Québec

La *Loi sur les produits et les équipements pétroliers* a pour objet d'assurer la sécurité des personnes et la protection des biens et de l'environnement contre les risques liés à l'utilisation de produits ou d'équipements pétroliers. De plus, elle vise à assurer la qualité des produits et des équipements pétroliers et le contrôle des prix de vente des produits pétroliers.

En vertu de l'article 68 de cette loi, le gouvernement du Québec a le pouvoir de fixer, par décret, un prix maximum pour la vente ou la distribution d'un produit pétrolier.

La décision de fixer un prix maximum peut se prendre lorsque le gouvernement est d'avis que l'intérêt public l'exige. Ce décret peut porter sur un ou plusieurs produits pétroliers et sur le prix ou ses composantes, sauf les droits ou les taxes imposés par le gouvernement fédéral. Le décret peut être applicable à l'ensemble ou à une partie du territoire du Québec. Dès l'entrée en vigueur d'un tel décret, nul ne peut vendre ou distribuer au Québec un produit pétrolier à un prix plus élevé que celui déterminé par ce décret.

Par ailleurs, l'article 67 précise que des dommages-intérêts punitifs seront imposés à une entreprise qui, dans une zone, vend au détail de l'essence ou du carburant diesel à un prix inférieur à ce qu'il en coûte à un détaillant de cette zone pour acquérir et revendre ces produits.

b) La Régie de l'énergie

Les pouvoirs qui ont été accordés à la Régie en matière de produits pétroliers concernent la surveillance des prix, la réalisation d'enquêtes et la préparation d'avis à l'intention du gouvernement. De plus, la Régie s'est vu accorder le mandat de fixer un montant au titre des coûts d'exploitation d'une essencerie efficace. Le législateur donnait également à la Régie le pouvoir discrétionnaire de décréter l'inclusion ou le retrait de ces coûts d'exploitation en précisant la période ou la zone où sa décision s'applique.

De manière plus spécifique, ces pouvoirs se retrouvent aux articles 55 à 59 du Chapitre V de la *Loi sur la Régie de l'énergie* qui se lisent comme suit :

Prix des produits

55. La Régie surveille, dans les diverses régions du Québec, les prix des produits pétroliers et ceux de la vapeur fournie ou distribuée par canalisation à des fins de chauffage.

Surveillance

À cette fin, elle peut exercer un pouvoir de surveillance, d'inspection et d'enquête concernant la vente ou la distribution de la vapeur ou des produits pétroliers, les prix, les taxes et les droits qui ont été exigés et payés. Elle doit également faire enquête lorsque le gouvernement lui en fait la demande et le montant des dépenses qu'elle encourt, pour une telle enquête, est à la charge du gouvernement.

Renseignements requis

56. La Régie peut, en tout temps, ordonner à toute personne de lui fournir tout renseignement requis concernant ses ventes ou ses distributions de vapeur ou de produits pétroliers, les prix, les taxes et les droits qui ont été exigés et payés.

Ordre de la Régie

Toute personne concernée doit se conformer à l'ordre donné par la Régie.

Avis au gouvernement

57. La Régie donne, de sa propre initiative ou à la demande du ministre, des avis au gouvernement ou au ministre concernant les prix de la vapeur ou des produits pétroliers.

Renseignements

58. La Régie peut, sur demande, renseigner un consommateur sur les prix exigés par un distributeur de vapeur ou de produits pétroliers

Sensibilisation

Elle peut sensibiliser ces distributeurs aux besoins et aux demandes des consommateurs.

Fixation des prix

59. Pour l'application de l'article 45.1 de la Loi sur l'utilisation des produits pétroliers (L.R.Q., chapitre U-1.1) :

1⁰ la Régie fixe à tous les trois ans un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel; elle peut fixer des montants différents selon des régions qu'elle détermine;

2⁰ la Régie apprécie l'opportunité de retirer ou d'inclure ledit montant dans les coûts que doit supporter un détaillant; la Régie précise la période et la zone où sa décision s'applique;

3⁰ la Régie peut déterminer des zones.

Évaluation des coûts

Aux fins du paragraphe 1⁰, les coûts d'exploitation sont les coûts nécessaires et raisonnables pour faire le commerce au détail d'essence ou de carburant diesel de façon efficace.

Protection des consommateurs

Dans l'exercice de ses pouvoirs, la Régie doit assurer la protection des intérêts des consommateurs.

c) Le Bureau de la concurrence

Le rôle d'enquêter sur les activités ou les agissements anticoncurrentiels revient au Bureau de la concurrence, organisme fédéral. La *Loi sur la concurrence* a pour objectif de préserver et de favoriser la concurrence au Canada et d'assurer aux consommateurs des prix compétitifs et un choix dans les produits.

Le rôle du Bureau de la concurrence est de faire enquête sur les agissements potentiellement anticoncurrentiels et de porter des accusations de nature criminelle si la preuve recueillie le permet. En ce qui concerne la vente d'essence, les agissements suivants constituent des infractions criminelles en vertu de la *Loi sur la concurrence* :

- le fait que des détaillants s'entendent entre eux pour établir des prix communs susceptibles d'empêcher ou de diminuer substantiellement la concurrence;
- le fait que des détaillants essaient d'influer, par entente, menace ou promesse, sur les prix demandés par un autre détaillant;
- le fait que les détaillants convainquent des grossistes de cesser d'approvisionner en essence les détaillants pratiquant une politique de bas prix.

3. Le bilan de la consultation générale

Les membres de la Commission de l'économie et du travail ont entendu 17 groupes, organismes et personnes qui sont venus présenter leurs mémoires lors des auditions générales. Plusieurs points de vue bien documentés ont été discutés et débattus, et de nombreuses recommandations ont été soumises à la Commission. On peut regrouper celles-ci sous les quatre rubriques suivantes : recommandations concernant les taxes, recommandations concernant l'efficacité énergétique, recommandations concernant la concurrence et recommandations visant à mieux connaître le marché.

a) Recommandations concernant les taxes

Plusieurs groupes et personnes ont réclamé que le gouvernement diminue la taxe spécifique sur l'essence et s'assure que cette diminution soit bel et bien transmise aux consommateurs. Ceux-ci font valoir que la taxe spécifique de 15,2 ¢ le litre appliquée au Québec est la plus élevée de toutes les juridictions canadiennes (à l'exception de Terre-Neuve - 16,5 ¢ le litre) et que, de plus, le Québec est la seule province canadienne, hormis les provinces maritimes, à ajouter à cette taxe spécifique une taxe de vente générale de 7,5 % (la TVQ qui taxe aussi toutes les autres taxes). C'est pourquoi il a aussi été recommandé de corriger la structure de taxation pour que la TVQ cesse d'être appliquée à la taxe spécifique et à la taxe d'accise fédérale.

Les hausses de prix des produits pétroliers ont des effets souvent très graves particulièrement pour les PME québécoises, le secteur agricole et aussi, bien sûr, pour tous ceux qui gagnent leur vie grâce à l'industrie du transport notamment les camionneurs et les chauffeurs de taxi. Comme une grande partie du prix de l'essence est fixée à l'extérieur des frontières du Québec, une réduction des taxes constitue pour les tenants de cette recommandation la meilleure voie à suivre pour alléger le fardeau que représentent, pour les contribuables, ces fortes hausses de prix.

Par ailleurs, des groupes environnementaux ont recommandé que le gouvernement augmente la taxe sur l'essence pour diminuer, d'une part, la consommation de cette ressource non renouvelable et polluante et stimuler, d'autre part, la mise en œuvre de comportements et techniques favorisant l'efficacité énergétique. Ils rappellent que l'ONU considère la réduction

des émissions de gaz à effet de serre (GES) comme le défi environnemental le plus important auquel fait face l'humanité au XXI^e siècle. Ces groupes signalent également que le prix de l'essence en dollars constants en l'an 2000 est équivalent au prix moyen observé au cours de la décennie 1981-1990.

Quelques associations ont simplement recommandé de ne pas apporter de modifications à la taxe sur les carburants. Selon elles, une baisse des taxes n'est ni à l'origine ni la solution à la volatilité et à la hausse du prix de l'essence. Sans se positionner en faveur d'un alourdissement fiscal, elles arguent de plus que les recettes provenant des taxes sur les carburants ne parviennent même pas à financer les dépenses de construction et d'entretien du réseau routier.

Plusieurs intervenants ont également suggéré au gouvernement de revoir le mécanisme de réduction de taxe sur les carburants dans les régions frontalières, périphériques et spécifiques. Ils considèrent que les prix élevés observés dans plusieurs régions bénéficiant des rabais démontrent que le mécanisme actuel ne fonctionne pas de façon optimale. Une évaluation de ce mécanisme, mis en place au milieu des années 1980, serait donc souhaitable et le gouvernement pourrait aussi examiner à cette occasion d'autres mesures afin d'assurer des prix concurrentiels et raisonnables.

Enfin, des participants ont recommandé que les taxes sur la consommation d'essence soient bel et bien entièrement réaffectées aux coûts d'entretien et de construction de l'infrastructure routière.

b) Recommandations concernant l'efficacité énergétique

Une forte proportion des participants ont recommandé le renforcement des mesures existantes et l'implantation de nouvelles mesures et programmes pour réduire la consommation des produits pétroliers. Ceux-ci ont rappelé les impacts très sérieux et très graves associés au réchauffement climatique, tant en ce qui concerne l'environnement que la qualité de vie et la santé.

Les mesures proposées comprennent notamment :

- une campagne d’information et de promotion visant à expliquer la problématique des gaz à effet de serre liée au transport et à encourager l’utilisation accrue des modes de transport collectif, la marche, la bicyclette;
- un programme d’incitatifs à l’achat de véhicules moins énergivores; ces incitatifs pourraient prendre différentes formes mais le principe est que les acheteurs de véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre paieraient une redevance alors que les acheteurs de véhicules moins émetteurs pourraient bénéficier d’une remise;
- un effort accru de la part du gouvernement dans la recherche et le développement d’énergies de remplacement non polluantes;
- la pleine participation des municipalités aux programmes de réduction de consommation des produits pétroliers;
- le renforcement par le gouvernement du Québec de sa politique énergétique au chapitre de la maîtrise de l’énergie.

c) Recommandations concernant la concurrence

Plusieurs participants prétendent que le marché de l’essence ne présente pas toutes les caractéristiques d’un marché vraiment concurrentiel. Pour eux, la volatilité des prix et le fait que ceux-ci augmentent tous en même temps sont même des signes assez évidents de collusion. Leur perception est que les consommateurs ne sont pas favorisés et protégés dans le cadre du système actuel où les prix peuvent grimper soudainement de 6 à 7 cents par litre en un seul jour et redescendre parfois tout aussi rapidement le lendemain ou dans les quelques jours suivants. Le problème serait encore plus critique dans certaines régions spécifiques, notamment au Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Des recommandations ont donc été formulées en vue de favoriser la concurrence, notamment :

- une révision de la *Loi sur la concurrence*

Cette loi, de juridiction fédérale, souffrirait de lacunes importantes particulièrement au chapitre de l'établissement de la preuve. Par exemple, il semblerait qu'il faille des preuves écrites ou orales de collusion entre les détaillants pour amorcer une enquête. Or, de telles preuves peuvent difficilement être obtenues. Des pressions devraient donc être exercées par le gouvernement du Québec auprès du gouvernement fédéral aux fins d'une révision de cette loi.

- l'introduction d'une loi de type « divorce »

La législation de type « divorce » est une législation qui défend aux raffineurs de vendre de l'essence aux consommateurs par le truchement de stations-services exploitées par leurs propres employés ou par des gestionnaires sous contrat. Ce type de loi, qui est de compétence provinciale, n'est appliqué dans aucune province au Canada. Cependant cinq États américains ont adopté ce genre de législation selon différentes modalités : le Connecticut, le Delaware, le Maryland, le Nevada et le District of Columbia.

- l'intervention directe du gouvernement au niveau du raffinage de produits pétroliers

Un intervenant a proposé qu'Hydro-Québec utilise son immense potentiel économique et se lance dans le raffinage du pétrole pour concurrencer les grandes pétrolières qui, intégrées verticalement, contrôlent toute la chaîne de production du puits de pétrole jusqu'à la pompe.

- une surveillance gouvernementale accrue et une meilleure diffusion de l'information

Des groupes ont signalé que la concurrence serait améliorée si les consommateurs étaient mieux renseignés. À cette fin, il a été entre autres proposé de mieux faire connaître toute l'information que met à la disposition du public la Régie de l'énergie, de demander aux pétrolières de justifier les mouvements de prix à la hausse, et aux détaillants d'afficher les prix du carburant sans les taxes ou encore les différentes composantes du prix.

- une enquête du Bureau fédéral de la concurrence afin de vérifier si l'intégration verticale des grandes pétrolières peut être une atteinte à la concurrence dans ce secteur.

d) Recommandations visant à mieux connaître le marché

Plusieurs participants ont émis l'opinion qu'à bien des égards il existait une méconnaissance du marché de l'essence au Québec et qu'il faudrait remédier à cette situation. Par exemple, il semble que l'on ne sait trop dans quelle mesure les automobilistes ajustent leur consommation aux variations de prix. En fait, plusieurs questions seraient sans réponse. Les rabais de taxes dans les régions ciblées profitent-ils vraiment aux consommateurs ? Quels seraient les impacts réels de l'application au Québec d'une loi de type « divorcement » ? Les Québécois seraient-ils favorables à ce que le gouvernement fixe un prix maximum comme le fait maintenant le gouvernement de Terre-Neuve ?

Des participants ont donc recommandé que le gouvernement assure une meilleure connaissance du marché de l'essence.

4. Recommandations de la Commission

a) Les taxes

Les taxes représentent l'élément le plus important des composantes du prix de l'essence et elles constituent une source considérable de revenus pour les deux paliers du gouvernement. Plusieurs groupes et personnes ont réclamé lors de la consultation générale que le gouvernement diminue la taxe spécifique sur l'essence et s'assure que cette diminution soit bel et bien transmise aux consommateurs.

Les membres de la Commission ne sont toutefois pas parvenus à établir un consensus quant à une recommandation de diminuer les taxes applicables sur les produits pétroliers. En effet, les membres de la Commission sont restés divisés sur cette question. Certains prônent une diminution de la taxe, compte tenu de l'impact économique notable de la hausse des prix de l'essence pour plusieurs contribuables mais aussi pour plusieurs entreprises commerciales et industrielles. D'autres arguent que les taxes ne sont nullement la source responsable de l'augmentation des prix, qu'elles assurent des entrées de fonds importantes pour le gouvernement et qu'il serait inacceptable de les diminuer notamment dans le contexte actuel où

la réduction des émissions de gaz à effet de serre s'avère, selon l'ONU, le défi environnemental le plus important auquel fait face l'humanité au XXI^e siècle.

Cependant, la Commission est très sensible aux arguments des représentants des régions ressources qui subissent peut-être encore plus difficilement les hausses de prix de l'essence compte tenu des particularités inhérentes à ces régions. Or, la Commission n'est pas convaincue que le mécanisme de réduction de taxe sur les carburants dans les régions frontalières, périphériques et spécifiques fonctionne de façon optimale et produise les résultats escomptés.

Les membres de la Commission recommandent au gouvernement de revoir l'efficacité de l'application des réductions de taxe pour s'assurer que celles-ci profitent réellement aux consommateurs. Le gouvernement pourra aussi examiner à cette occasion d'autres mesures afin d'assurer des prix concurrentiels et raisonnables à ces régions aux prises avec une problématique particulière.

De même, les membres de la Commission considèrent que la taxe spécifique sur l'essence devrait servir à financer les coûts d'entretien et de construction de l'infrastructure routière. Or, l'état du réseau routier québécois souffre d'un sous-financement qui a entraîné une dégradation inquiétante depuis quelques années. Il est impératif de consacrer dès maintenant au réseau routier les investissements nécessaires à sa conservation et à sa réhabilitation.

Les membres de la Commission recommandent au gouvernement de consacrer une partie plus importante des revenus de la taxe spécifique sur l'essence à l'entretien et à la construction de l'infrastructure routière au Québec.

b) La Régie de l'énergie

La Régie de l'énergie a été créée en 1997 alors que sévissait une guerre de prix sans précédent qui risquait d'exclure du marché des détaillants, surtout des indépendants, dont les opérations auraient été rentables dans une situation concurrentielle normale. Dans ce contexte, les pouvoirs attribués à la nouvelle Régie en vertu de la loi visèrent essentiellement à protéger les détaillants plutôt que les consommateurs. C'est d'ailleurs à cette fin que la Régie publie hebdomadairement le prix minimum estimé pour l'essence et le carburant diesel dans chacune des dix-sept régions administratives du Québec.

Les membres de la Commission sont d'avis que la situation a grandement évolué depuis et que la Régie de l'énergie doit dorénavant assumer un nouveau rôle et de nouvelles responsabilités. En premier lieu, la Régie de l'énergie doit impérativement devenir le défenseur attitré des consommateurs en matière de prix des produits pétroliers. C'est le petit salarié et la PME créatrice d'emplois qui ont été le plus affectés par les hausses de prix parfois insoutenables des dernières années. Ceux-ci ne savent trop vers qui se retourner pour demander conseil et s'assurer qu'ils ne sont pas « floués » par le système.

Aussi, la Régie assumera ce mandat prioritaire de défenseur des intérêts du consommateur en enquêtant de façon continue et permanente dans toutes les régions du Québec pour s'assurer que les forces du marché sont bel et bien présentes et que le prix exigé n'est pas abusif.

Les membres de la Commission recommandent que la Régie de l'énergie exerce son pouvoir d'enquête concernant les prix des produits pétroliers de façon continue et permanente dans toutes les régions du Québec. La Régie devra agir immédiatement dès qu'elle constatera ou qu'on portera à son attention une guerre des prix abusive par rapport au prix plancher. Celle-ci déposera à l'Assemblée nationale un rapport trimestriel sur l'état de la situation, lequel rapport devra être examiné par la commission compétente.

En second lieu, la tenue des audiences publiques a permis de constater que l'information publiée par la Régie de l'énergie sur les prix des produits pétroliers ne se rend pas vraiment aux consommateurs et ne permet pas à ceux-ci de bien comprendre les facteurs responsables des importantes fluctuations qui affectent le prix de l'essence.

Les membres de la Commission recommandent à la Régie de l'énergie d'exercer une présence beaucoup plus marquée sur tout le territoire du Québec et de jouer un rôle de premier plan en tant qu'informateur, vulgarisateur et même pédagogue auprès des consommateurs en ce qui a trait aux grandes composantes du prix de l'essence et aux causes de leurs fluctuations.

Enfin, la Régie de l'énergie devra disposer de tous les outils nécessaires afin d'assumer un rôle de leader au Québec en ce qui concerne la connaissance du marché des produits pétroliers. En effet, les auditions ont permis de constater qu'il existait une méconnaissance du marché de l'essence au Québec et que la responsabilité à cet égard était relativement diffuse.

Les membres de la Commission recommandent que la Régie de l'énergie dispose de toutes les ressources financières et humaines nécessaires et devienne l'organisme expert et de référence au Québec en ce qui concerne la connaissance du marché des produits pétroliers.

c) La concurrence

De nombreux intervenants ont déclaré, lors de la consultation générale, que le véritable malaise de cette industrie se trouve au niveau de la concurrence. Dans plusieurs cas, on soupçonne qu'il y ait collusion et conspiration entre les sociétés mais il est pratiquement impossible d'en faire la preuve. Cependant, le nombre limité d'acteurs, leur taille et leur intégration verticale donnent la nette impression que le marché est totalement dominé par quelques compagnies et que le consommateur ne peut véritablement « magasiner » ce bien essentiel qu'est l'essence dans un contexte normal de compétition juste et saine.

D'ailleurs, même s'il n'a pu en mesurer l'ampleur, le Conference Board (*Les quinze derniers pieds à la pompe*, janvier 2001) est d'avis que l'interfinancement dans l'industrie de l'essence existe et que les revenus des secteurs en amont ou du raffinage peuvent parfois être utilisés pour soutenir le secteur de la vente au détail. Bien que l'interfinancement des activités ne soit pas une pratique illégale ou inhabituelle dans l'économie canadienne, ses effets se répercutent indéniablement sur le prix à la pompe.

Les membres de la Commission recommandent que la Régie de l'énergie étudie l'intérêt et la faisabilité d'introduire dans la législation québécoise une loi de type « Divorcement » et fasse rapport à la Commission de l'économie et du travail sur ce sujet.

d) L'efficacité énergétique

Les membres de la Commission ont constaté le vif intérêt exprimé par plusieurs intervenants quant à la question de l'efficacité énergétique et son lien direct avec la consommation de l'essence. Aussi, recommandent-ils au gouvernement de pousser plus loin l'examen de cette problématique, notamment par le biais de l'Agence de l'efficacité énergétique.

Les membres de la Commission recommandent au gouvernement d'examiner la question de l'efficacité énergétique, notamment par le biais de l'Agence de l'efficacité énergétique.

De plus, la Commission souhaite que les consommateurs soient mieux conscientisés, informés et incités à adopter des comportements favorisant l'efficacité énergétique et les économies d'énergie compte tenu des impacts désastreux de la pollution automobile sur la santé, la qualité de vie et l'environnement.

En conséquence, les membres de la Commission formulent l'intention unanime d'entreprendre un mandat d'initiative sur l'ensemble de la problématique de l'efficacité énergétique dans un avenir rapproché.

ANNEXE I

Liste des personnes et des organismes
qui ont été entendus par la Commission

LISTE DES PERSONNES ET DES ORGANISMES
QUI ONT ÉTÉ ENTENDUS PAR LA COMMISSION

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec	9MR
Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI)	3M
Association québécoise des indépendants du pétrole	1MR
CAA-Québec	19M
Chambre de commerce du Québec	14M
Coalition pour la défense des consommateurs de carburant	5MR
Confédération des syndicats nationaux	20M
Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue	11M
Fédération canadienne de l'entreprise indépendante	18M
Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec	15M
Gagnon, Francis	8M
Girard-Bujold, Jocelyne, M.P.	6M
Institut canadien des produits pétroliers	4M
Municipalité régionale de comté de Témiscamingue	2MR
Option consommateurs	16M
Site Internet «L'essence c'est essentiel» - Quintal, Frédéric	7MR
Union des producteurs agricoles	12MR

ANNEXE II

Liste des organismes qui ont transmis
un mémoire pour dépôt seulement

LISTE DES ORGANISMES QUI ONT TRANSMIS
UN MÉMOIRE POUR DÉPÔT SEULEMENT

Association de la construction du Québec	17M
Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ)	13M
Syndicat de la fonction publique du Québec	10MR

ANNEXE III

Liste des recommandations

LISTE DES RECOMMANDATIONS

Les taxes

1. Les membres de la Commission recommandent au gouvernement de revoir l'efficacité de l'application des réductions de taxe pour s'assurer que celles-ci profitent réellement aux consommateurs. Le gouvernement pourra aussi examiner à cette occasion d'autres mesures afin d'assurer des prix concurrentiels et raisonnables à ces régions aux prises avec une problématique particulière.
2. Les membres de la Commission recommandent au gouvernement de consacrer une partie plus importante des revenus de la taxe spécifique sur l'essence à l'entretien et à la construction de l'infrastructure routière au Québec.

La Régie de l'énergie

3. Les membres de la Commission recommandent que la Régie de l'énergie exerce son pouvoir d'enquête concernant les prix des produits pétroliers de façon continue et permanente dans toutes les régions du Québec. La Régie devra agir immédiatement dès qu'elle constatera ou qu'on portera à son attention une guerre des prix abusive par rapport au prix plancher. Celle-ci déposera à l'Assemblée nationale un rapport trimestriel sur l'état de la situation, lequel rapport devra être examiné par la commission compétente.
4. Les membres de la Commission recommandent à la Régie de l'énergie d'exercer une présence beaucoup plus marquée sur tout le territoire du Québec et de jouer un rôle de premier plan en tant qu'informateur, vulgarisateur et même pédagogue auprès des consommateurs en ce qui a trait aux grandes composantes du prix de l'essence et aux causes de leurs fluctuations.
5. Les membres de la Commission recommandent que la Régie de l'énergie dispose de toutes les ressources financières et humaines nécessaires et devienne l'organisme expert et de référence au Québec en ce qui concerne la connaissance du marché des produits pétroliers.

La concurrence

6. Les membres de la Commission recommandent que la Régie de l'énergie étudie l'intérêt et la faisabilité d'introduire dans la législation québécoise une loi de type « Divorcement » et fasse rapport à la Commission de l'économie et du travail sur ce sujet.

L'efficacité énergétique

7. Les membres de la Commission recommandent au gouvernement d'examiner la question de l'efficacité énergétique, notamment par le biais de l'Agence de l'efficacité énergétique.

ANNEXE IV

Bibliographie sélective

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

AGENCE DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE, Rapport d'activités 1999-2000, 32 pages.

BERNARD Jean-Thomas, « Le prix élevé de l'essence. Pourquoi ? Jusqu'où ? » in *Le Journal de Québec*, 20 mai 2001, p. 12.

BOUCHARD Louise, « Pétrole : la hausse des prix ne fera pas dérailler l'économie » in *Les Affaires*, février 2000, p.3.

BOUCHARD Luc, « Le cartel de l'or noir » in *Entreprendre*, janvier 2000, p. 14.

CONFERENCE BOARD du Canada. *Les quinze derniers pieds à la pompe. L'industrie de l'essence au Canada en 2000*, janvier 2001, 90 pages.

DUMAIS, André et LAMBERT, Lise, « Rapport d'enquête sur les fluctuations des prix de vente de l'essence et du carburant diesel d'octobre 1998 au 31 décembre 1999 et ce, dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Haute-Mauricie », Régie de l'énergie, 21 février 2000.

FORTIN Pierre, « Taxe sur l'essence : trop ou trop peu ? » in *L'actualité*, août 2000, p.39.

GABOURY, Marie-Ève, « Estimation de l'impact du prix du carburant sur le secteur agricole québécois », *L'Union des producteurs agricoles*, mai 2001.

GAUDRY, Marc, MALLET Sylvie et MARULLO Claudette, « Un premier bilan intégré des coûts et revenus du réseau routier au Québec et du transport public de la grande région de Montréal de 1979 à 1994. Parties I, II et III. ». *Centre de recherche sur les transports*. Novembre 1996, révisé en 1997. Cote en bibliothèque : CAN, CRT, 102, 96-43, V. 1, 2 et 3. Ex. 2.

JOLICOEUR Martin, « Les fabricants de plastique et de caoutchouc seront aussi frappés » in *Les Affaires*, février 2000, p.4.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES DU QUÉBEC, *L'énergie au Québec*, Édition 2000.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, « Analyse de la situation des camionneurs-propriétaires et des transporteurs relativement à la hausse du coût du carburant », Léger Marketing, juin 2001. 47 pages.

PICHÉ, Micheline, « Les hauts et les bas du prix du pétrole. Rien ne va plus ! » in *Mes Finances-Desjardins*, octobre 2000, p.5.

RÉGIE DE L'ÉNERGIE. *Bulletins et statistiques*. www.regie-energie.qc.ca.

STUBER, Gérald, « Le caractère évolutif de l'incidence des chocs énergétiques sur l'activité économique et sur l'inflation », *Revue de la Banque du Canada*, été 2001, p.3.