

L'ajournement

Je conteste une troisième chose: la taxe fédérale de 10c. le gallon d'essence, imposée en juillet 1974, et les politiques de prix variables qui expliquent que des automobilistes peuvent payer jusqu'à 20c. de plus le gallon d'essence que d'autres à un poste d'essence sis 50 milles plus loin. Quand la différence est aussi marquée dans le prix d'un gallon d'une même essence, je ne puis m'empêcher de soupçonner qu'il y a violation des lois contre les monopoles.

La taxe fédérale supplémentaire de 10c. le gallon d'essence est injuste. Elle est inflationniste, elle impose un fardeau à tous ceux qui doivent se servir de leur voiture dans leur travail, et à l'industrie touristique. Je demande au ministre de bien vouloir tenir compte de mes instances, d'y voir un grief légitime, et de s'engager à étudier la situation en vue d'y remédier.

● (2317)

[Français]

M. Bernard Loiselle (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie et du Commerce): Monsieur le président, des écarts allant jusqu'à 16c. le gallon dans le prix de détail de l'essence, au sein de la même région, se produisent à cause des forces du marché et de la marge de profit que le détaillant local et l'entreprise pétrolière sont disposés à accepter pour conserver leur part du marché.

La concurrence dans le commerce de l'essence au détail est très vive dans toute grande région urbaine. Il peut s'ensuivre que les prix aux pompes soient inférieurs au prix de gros affiché de l'essence, c'est-à-dire le montant que le grossiste réclame de l'exploitant local de stations-services. Les écarts

entre ces prix sont absorbés par les entreprises pétrolières, au nom de leurs succursales de détail. Les succursales indépendantes ne peuvent peut-être pas jouir de cet avantage. En outre, jusqu'à 10 p. 100 de l'écart du prix de gros de l'essence entre deux villes peut être attribuable au coût du transport.

Il faut aussi tenir compte des opérations de raffinage. En hiver, la demande d'essence baisse, tandis que celle du mazout augmente. Toutefois, la nature du processus de raffinage est telle qu'une certaine quantité d'essence est tirée d'un baril de pétrole brut, qu'il y ait ou non une demande d'essence. Autrement dit, le raffineur qui produit suffisamment de mazout pour satisfaire à la demande en hiver doit, de toute nécessité, en tirer aussi de l'essence dont la quantité devient ainsi supérieure à la demande. Ce facteur a un effet répressif sur les prix de l'essence, tant pour le commerce de gros que pour celui de détail, en dernière analyse. Si une grande raffinerie se retrouve avec une quantité d'essence supérieure à ce qu'elle peut entreposer, elle s'en débarassera sur le marché par l'intermédiaire de son réseau de détaillants dans les localités où ces derniers sont le mieux en mesure de vendre son produit. Les autres détaillants doivent alors baisser leurs prix et amorcer une guerre des prix de l'essence. De toute évidence, s'il s'agit d'un secteur très local et très passant d'une ville, les prix peuvent y devenir très bas, tandis que les prix peuvent être relativement élevés dans d'autres secteurs.

M. l'Orateur adjoint: La motion portant que cette Chambre s'ajourne maintenant est réputée être adoptée. La Chambre s'ajourne jusqu'à 2 heures demain après-midi.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 11 h 19.)