

Pétrole

pétrole d'une région à l'autre coûte très cher. L'expédition massive de brut de l'ouest, d'abord par la Voie maritime puis par Vancouver et le canal de Panama—un circuit d'environ 8,000 milles—à peut-être aidé plus que toute autre chose l'industrie pétrolière à approvisionner suffisamment le Québec et les provinces de l'Atlantique l'hiver dernier.

Le coût additionnel de cet acheminement par le canal de Panama pourrait être très élevé, atteignant même jusqu'à \$2 le baril, soit quatre fois plus que pour le transport d'Edmonton à Toronto par pipe-line. Le transport du mazout résiduel de l'Est, qui a servi à augmenter l'approvisionnement de fuel industriel en Colombie-Britannique, a coûté sensiblement autant.

En cas de crise à l'avenir, ces opérations extraordinaires ne pourraient être exécutées sur le plan pratique par les sociétés que si elles avaient la possibilité de récupérer sur la clientèle le supplément de frais qui en résulterait pour elles, ou que si elles recevaient de l'État une indemnité. La répercussion du supplément de frais sur la clientèle entraînerait nécessairement une dérogation à la politique du prix unique adoptée pour le pétrole, dérogation que le gouvernement n'est pas disposé à tolérer. Mise à part la question de principe, il y aurait évidemment trop de difficulté à répartir entre les régions le supplément de frais de transport.

Le gouvernement propose donc une indemnisation par l'État de la fraction anormale des coûts de transport imposée par la livraison en catastrophe de pétrole dans une quelconque région du Canada frappée par une pénurie de produits. Les pouvoirs nécessaires à cette fin sont prévus dans la Section II de la Partie IV du bill C-32. Cette section entrerait en jeu sur l'initiative du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources, qui ferait une recommandation à cet effet au gouverneur en conseil, lequel ordonnerait à l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie d'appliquer la Section II. Ces pouvoirs ne seront exercés qu'en cas de crise.

Il y a lieu de signaler ici qu'il pourrait s'agir d'une situation de crise survenant indépendamment, et peut-être même avant elle, de la déclaration d'un état d'urgence à ce point caractérisé qu'il mette en mouvement le mécanisme de répartition prévu à la loi d'urgence sur les approvisionnements de l'énergie. En fait même, les transferts de produits qu'effectuerait l'industrie pétrolière, avec la garantie d'indemnisation assurée par cette partie de la loi, seraient tout à fait susceptibles de remédier à la pénurie existante sans autre intervention de l'État. Nous estimons que cela pourrait éviter des concours de circonstances exigeant la mise en jeu de l'éventail complet des mécanismes prévus à la Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie.

Bref, la Chambre doit considérer cette disposition comme un complément aux pouvoirs accordés par la loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie et aux initiatives prises dans le cadre du Programme international de l'énergie. L'objectif poursuivi est la sauvegarde des approvisionnements canadiens en pétrole et en énergie en cas de crise, sans dérogation au principe essentiel du prix unique du pétrole sur l'ensemble du territoire.

Le maintien du prix intérieur du pétrole au-dessous du niveau des prix internationaux a comme corollaire la nécessité de ne pas perdre le supplément de recettes qu'apporte au pays la vente du pétrole national sur les marchés internationaux. Le Parlement en a déjà tenu compte lorsqu'il a adopté, en janvier de cette année, la loi sur la taxe d'exportation du pétrole, qui prévoit l'imposition d'une

taxe forfaitaire à l'exportation du seul pétrole brut, pendant la période du 1^{er} octobre 1973 au 1^{er} avril 1974. La Partie I du bill C-32 prévoit un «tarif des redevances» applicable à l'exportation du pétrole et des produits pétroliers.

Je le répète, les redevances d'exportation sont versées volontairement par l'industrie depuis le début d'avril, mais l'adoption de la disposition de la Partie I est nécessaire pour donner une base légale permanente à la redevance d'exportation. La détermination du montant de la redevance dépend de l'évaluation, par l'Office national de l'énergie, du prix raisonnable et équitable du pétrole canadien sur le marché d'exportation. En fixant ce prix conformément à l'article 83 de la loi, l'Office tient compte de l'intérêt du public.

Le produit de la redevance sur les exportations de pétrole représente un apport important au Fonds du revenu consolidé. À l'inverse, les indemnités pour les importations constituent une charge considérable pour le Fonds. L'estimation de l'importance financière respective de ces deux facteurs doit intéresser vivement la Chambre, mais elle suppose une grande incertitude. Ainsi, les fournisseurs de pétrole outre-mer ont su procéder à des redressements de taxe à effet rétroactif et, bien souvent, les dispositions contractuelles pour l'approvisionnement pouvaient obliger l'importateur à accepter cette rétroactivité comme un passif éventuel. Cependant, notre redevance unitaire d'importation est évaluée chaque mois en fonction de ce qui est censée être une base ferme. Nous avons donc, à l'actif, une redevance sur les exportations «établie une fois pour toutes», mais au passif, le paiement d'indemnités compensatrices du coût d'importation soumises à des changements à effet rétroactif à la demande d'un gouvernement étranger.

La détermination des volumes globaux auxquels s'appliquera la redevance sur les exportations et l'indemnité compensatrice du coût d'importation constitue une autre difficulté. Ainsi, nos taux d'exportation dépendent en partie des conditions du marché américain—difficilement prévisibles—et de la détermination des excédents par l'Office national de l'énergie. Le volume des importations donnant droit à une indemnité, c'est-à-dire la quantité nette de pétrole étranger consommé dans l'Est du Canada, est difficile à évaluer d'après l'expérience passée.

Supposons, toutefois, une redevance moyenne d'un peu moins de \$5 le baril et une indemnité à l'importation de \$4.50 le baril; supposons l'exportation, en moyenne, de 860,000 barils de pétrole brut et de dérivés du pétrole par jour, et l'importation, en moyenne, de 790,000 barils par jour. On se retrouve avec des frais d'indemnisation d'environ 1.3 milliard de dollars et des recettes d'exportation d'à peu près 1.5 milliard. Je dois dire que ce sont des estimations approximatives et non des prévisions formelles. Je les présente avec quelque hésitation, car je crois que la Chambre aimerait être guidée sur cette question. Toutefois, je dois souligner que les estimations ne sont pas meilleures que les conjectures sur lesquelles elles se fondent et certaines de celles-ci pourraient bien se révéler inexactes d'ici la fin de l'année financière.

● (1540)

Quant aux montants unitaires de l'indemnité d'exportation et d'importation, je m'attends plutôt à ce que la redevance moyenne d'exportation par baril dépasse un peu l'indemnité moyenne d'importation par baril, à cause surtout de la qualité: le pétrole que nous exportons est en général plus léger et renferme moins de soufre que celui