

exige que l'autorité fédérale, en tant qu'arbitre ultime des intérêts interprovinciaux, se donne à elle-même les pouvoirs nécessaires pour contrôler les prix du pétrole au cas où de telles ententes ne pourraient pas intervenir ou, à supposer qu'elles interviennent, seraient annulées ou ne seraient pas exécutoires. Ces pouvoirs sont exposés à la section II de la partie II du bill à l'étude.

Le gouvernement souhaite vivement ne pas avoir à exercer de tels pouvoirs. Cependant, la possibilité de tensions entre provinces productrices et provinces consommatrices ne laisse d'autre choix à l'autorité fédérale que de se donner à lui-même ce pouvoir latent. En outre, il se peut qu'après s'être mis d'accord sur un prix déterminé à la section I de cette partie du projet de loi, la province ou les provinces intéressées puissent le considérer comme légalement inapplicable et alors, la procédure prévue à la section II devrait s'engager.

La politique fédérale concernant les prix du pétrole signifie que, pour le moment, et peut-être pour quelque temps à venir, le prix du pétrole canadien sera sensiblement inférieur au prix international. La Chambre sait que notre pays produit à peu près autant de pétrole que nous en consommons. A cause de notre géographie, cependant, nous faisons un commerce important de pétrole; nous exportons environ la moitié de notre production pétrolière aux États-Unis et nous importons d'outre-mer environ la moitié de ce que nous consommons. Il nous faut donc faire appel à des mesures spéciales si les consommateurs canadiens veulent profiter d'un prix inférieur au prix international.

[Français]

Monsieur l'Orateur, au sujet de la Partie IV du bill relative à la politique de prix unique du pétrole, le deuxième objectif essentiel de la politique gouvernementale sur le pétrole, c'est d'établir un seul prix pour le pétrole au Canada, compte tenu toutefois des différences attribuables au transport et à la qualité du pétrole. En pratique, cela signifie qu'une raffinerie que Toronto devrait payer, pour les matières brutes, le même prix qu'une raffinerie d'Edmonton, compte tenu, bien sûr, des différences qu'entraînent les frais de transport dans ces deux régions.

Cependant, en certaines circonstances dont je reparlerai plus tard, il peut être nécessaire d'alléger certains frais de transport anormalement élevés. De façon analogue, le même pétrole devrait valoir le même prix aux raffineries de Montréal et à celles d'Halifax, et les seules différences proviendront des coûts d'acheminement du pétrole du point d'approvisionnement situé outre-mer à la raffinerie.

En termes de politique gouvernementale, le problème, c'est celui d'ajuster les prix du pétrole des raffineries de Montréal, qui font usage de pétrole brut étranger très coûteux, à ceux des raffineries de Toronto, qui traitent le brut à beaucoup moins cher pour tout l'Ouest canadien.

La division 1 de la Partie IV du bill stipule qu'une partie du mécanisme doit servir à atteindre cet équilibre des prix par la création d'un programme d'indemnisation des importateurs qui a déjà été mis sur pied, en substance, à la suite d'affectations de sommes par le Parlement.

Lors de la première conférence des ministres de l'Énergie, en janvier cette année, on a étudié et accepté le concept de «coussin» en ce qui a trait aux prix internationaux du pétrole dans les régions canadiennes qui doivent importer leur pétrole. Sa mise en application ultérieure a permis d'atteindre l'objectif qui était d'uniformiser les prix du brut aux raffineries canadiennes, en tenant toute-

### Pétrole

fois compte des différences attribuables aux frais de transport et à la qualité du pétrole. Il en est résulté que nous avons assisté, pour la première fois depuis nombre d'années, à une uniformisation remarquable des prix de vente en gros des produits pétroliers.

A titre d'exemple, le prix de l'essence est actuellement le même à Montréal et à Toronto. La différence de prix de l'huile de chauffage dans ces deux villes se mesure en dixièmes de cent. A Québec, on ne paie l'essence qu'un peu plus de 1c. le gallon de plus qu'à Saint-Jean (N.-B.). La variation des prix de l'essence et de l'huile à chauffer dans les Prairies et le Centre du Canada ne fait que refléter les différences dans les frais de transport du pétrole brut à partir duquel ces produits sont raffinés; elle témoigne également de la concurrence particulièrement forte qui existe en Alberta en ce qui a trait au gaz naturel. Nous sommes donc déjà parvenus à appliquer de façon efficace au Canada la politique d'un prix unique pour le pétrole, en dépit des particularités géographiques qui caractérisent notre économie du pétrole. La Chambre est maintenant invitée à apporter une réglementation permanente à cet aspect important de la politique pétrolière.

Le gouvernement attache une grande importance à la politique du prix unique pour le pétrole à travers le Canada. Sans ces mesures, les régions du Canada qui dépendent des importations seraient soumises aux fluctuations des prix internationaux que contrôlent les pays de l'OPEP et devraient actuellement payer, pour s'approvisionner en pétrole, des prix supérieurs de \$4 ou \$5 le baril à ceux que paient les régions alimentées par des produits qui proviennent de brut d'origine canadienne. Cela créerait une situation intolérable et entraînerait des écarts considérables entre les régions et les industries qui s'alimentent au pétrole. Il est presque impossible d'imaginer les conséquences qui pourraient en découler en ce qui a trait aux niveaux de vie et d'activités commerciales.

Les déclarations des premiers ministres des provinces ne laissent aucun doute sur l'importance qu'ils attachent au maintien d'un contrôle sur les prix, et montrent qu'ils reconnaissent l'influence marquante des prix du pétrole sur les coûts dans notre économie nationale.

● (1530)

[Traduction]

Lorsqu'on peut obtenir assez facilement du pétrole d'outre-mer, comme c'est le cas à l'heure actuelle, même si les prix sont élevés et instables, la politique de prix unique pour le pétrole peut être appliquée grâce au Programme de compensation des importations. Cependant, la régularité de nos approvisionnements pétroliers d'outre-mer pourrait encore subir des contretemps comme ceux de l'automne et de l'hiver derniers. Le gouvernement fait tout en son pouvoir pour parer à de telles urgences. Plus tôt cette année, la loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie créait un office de répartition des approvisionnements d'énergie qui est maintenant à mettre au point des formules qui permettront de faire face à la conjoncture intérieure advenant une réduction des approvisionnements. Sur le plan international, le Canada a collaboré étroitement à l'élaboration du programme international de l'énergie dont la caractéristique principale est de compter sur un système international de répartition du pétrole.

Vu l'importance de notre propre production de pétrole et de notre industrie de raffinage, le Canada peut faire beaucoup pour parer à l'éventualité d'une réduction de ses approvisionnements d'outre-mer, mais il devra payer le prix. A cause de l'étendue de notre pays, le transport du