

laissait pas le temps d'examiner ce bill correctement. Je crois que le bill C-18 ne doit pas tomber dans cette catégorie, et doit être disséqué minutieusement.

Admettons que le montant total de la taxe qui sera prélevée sur nos exportations de pétrole sera de 1 milliard à 1 milliard et demi de dollars. J'admets que c'est un montant très élevé, monsieur l'Orateur, mais nous devons considérer s'il sera suffisant pour couvrir le coût de l'importation du pétrole dans l'Est du Canada ainsi qu'on l'envisage dans le présent projet de loi. Je dis cela parce que j'ai constaté avec intérêt qu'on a estimé dans le Rapport sur la situation économique internationale du président des États-Unis, publié en février 1974, le coût total des importations de pétrole de certains pays y compris le Canada. Dans cette publication, on prévoit qu'en 1974, le Canada importera du pétrole pour 4 milliards de dollars, comparativement à 1.3 milliard de dollars l'an dernier. On signale qu'il s'agit d'une augmentation de 2.7 milliards de dollars du coût de nos importations de pétrole, dépense de plus pour quelqu'un au Canada.

A une séance de comité nous avons demandé au ministre s'il acceptait ce chiffre, et franchement j'ai été étonné de découvrir que le ministre n'essayait même pas de deviner ce que pourraient coûter les importations de pétrole au Canada. Notre voisin américain a pourtant été en mesure de publier un mois plus tôt les chiffres estimatifs pour le Canada et pour d'autres pays du monde. Nous devons sûrement nous inquiéter d'être saisis d'un projet de loi rédigé par un ministre et un ministère qui ne peuvent même pas nous dire ce que pourra coûter ce qu'ils essaient de couvrir. Nous savons que les recettes résultant de la taxe sur les exportations s'élèveront à 1 milliard ou à 1 milliard et demi de dollars. Voilà pourquoi les membres du comité doivent faire preuve de prudence pour établir dans quelle mesure, aux termes de la formule de compensation, les frais peuvent dépasser de loin tout ce qu'on a prévu jusqu'ici.

On cite des chiffres dans une multitude de publications. Je veux parler, par exemple, du numéro de février du *Petroleum Economist*. On y signale que le coût total du fuel dans les pays consommateurs, en 1974, sera d'environ 160 milliards de dollars. Bref, monsieur l'Orateur, les sommes astronomiques sont courantes dans le commerce international du pétrole et des dérivés du pétrole. Il nous faut une loi vraiment efficace, qui puisse nous garantir que les compagnies multinationales, les propriétaires de grands pétroliers et ceux qui travaillent avec eux ne pourront pas escroquer le Canada comme jamais auparavant.

● (2030)

J'ai l'impression qu'Aristote Onassis va sauter de joie en entendant parler du programme d'indemnisation proposé par le gouvernement canadien dans le bill à l'étude ce soir. Je trouve étrange qu'en parlant d'Onassis, nous songions immédiatement aux Jeux olympiques. Ses navires, la plupart des députés le savent, portent le nom «Olympic» et à ceux qui voudraient savoir quels navires d'Onassis pourraient bénéficier du programme d'indemnisation proposé par le ministre ce soir, je conseillerais de lire le *Shipping and Shipbuilding Directory*, où ils se rendront compte de l'ampleur de sa flotte et de celle de certains autres

#### *Administration du pétrole*

magnats de la navigation qui se préparent à transporter du pétrole au Canada.

Cela dit, monsieur l'Orateur, j'estime que le ministre devrait être beaucoup plus précis qu'il ne l'a été jusqu'ici sur la façon, non seulement de vérifier les bordereaux de livraison et les factures, mais de s'assurer que le coût du fuel qui a été livré n'a pas été augmenté, en raison d'immunités fiscales ou de frais excessifs sur les pétroliers, avant l'arrivée au Canada. La plupart des gens sont d'avis que ce marché est régi par les cartels depuis nombre d'années. Dans un ouvrage sur les grandes compagnies internationales dans les pays émergents, et surtout l'industrie internationale du pétrole, on peut lire un passage sur la multitude de relations mutuelles entre les grandes compagnies mondiales de pétrole, les compagnies productrices et les flottes de pétroliers qui livrent les produits. A la page 151, on peut lire la déclaration suivante:

En l'occurrence, les accords entre cartels sont tenus aussi secrets que possible et les preuves de leur existence ne peuvent être obtenues que de déductions tirées des agissements de ces entreprises. La Federal Trade Commission...

Il s'agit de la commission américaine du commerce.

... dans son rapport intitulé *The International Petroleum Cartel* a fait une tentative sérieuse pour rassembler ces preuves et, comme le titre le sous-entend, on a conclu que la désignation de «cartel» était judicieuse. Ce rapport a fait ressortir que certaines des compagnies avaient essayé d'instituer des cartels sur de nombreux marchés avant la seconde guerre mondiale, que toutes étaient très conscientes de la nécessité de limiter toute rivalité entre elles et de respecter leurs marchés réciproques et qu'un système mondial de fixation des prix avait effectivement existé pendant différentes périodes.

C'est le genre d'entreprises auxquelles profitera la politique d'indemnisation proposée dans ce bill. Les prix différenciés considérablement d'un pays à l'autre. Par exemple, si le prix, y compris les frais de transport, s'élève à \$11 le baril pour le pétrole d'Arabie Saoudite et à \$9 pour le pétrole du Venezuela, rien ne garantit que la compagnie importatrice au Canada ne dirigera pas le pétrole à \$11 vers le Canada et celui à \$9 vers une société sœur, par exemple, dans les États de la Nouvelle-Angleterre, étant donné l'indemnité de \$2 par baril que le gouvernement canadien lui versera si ce bill est adopté. C'est le genre de chose qu'il faut analyser. Il s'agit de millions de dollars par jour et ces compagnies pourraient profiter de la situation en cas de lacunes dans la formule. Il est possible que 2 millions par jour ne présentent qu'une somme modique pour le gouvernement Trudeau au rythme de ses dépenses actuelles, mais même lui doit savoir les répercussions qu'aurait une saignée quotidienne de deux millions pendant un certain nombre d'années.

A quelques reprises, le gouvernement a dit que le nouveau prix du pétrole représentait une augmentation de \$2.50 le baril, et maintenant il essaie de nous faire croire que l'augmentation envisagée a toujours été de \$2.70. Monsieur l'Orateur, une différence de 20c., ce n'est peut-être pas considérable, à première vue, mais c'est tout de même 8 p. 100. Or, si l'on songe aux sommes considérables dont il est question lorsqu'on parle de pétrole au Canada, cela représente une différence très importante. En notre qualité de parlementaires nous devons être, je crois, extrêmement prudents et ne pas accepter ce bill sans nous interroger sur sa valeur réelle, sans que le gouvernement ne montre qu'il sait exactement ce qu'il fait et sur quelle voie il s'engage—ce sera peut-être la première fois qu'il le saura.