



Bureau de la concurrence
Canada

Competition Bureau
Canada

NOTES POUR UNE ALLOCUTION

prononcée par

Richard J. Taylor

Sous-commissaire intérimaire de la concurrence

**Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse
du Comité spécial sur l'établissement des prix du pétrole**

27 juillet 2004

(Vérifier au moment de l'allocution)

INTRODUCTION

J'aimerais tout d'abord remercier le président et les membres du Comité spécial de m'avoir invité ici aujourd'hui. Je me réjouis de cette occasion de pouvoir vous entretenir du rôle du Bureau de la concurrence en ce qui concerne les prix de l'essence.

Les prix de l'essence ayant atteint un niveau inégalé en mai et juin 2004, des Canadiennes et des Canadiens se sont dit préoccupés par les prix de l'essence et, naturellement, ils souhaitent que le gouvernement intervienne dans ce dossier. Les consommateurs canadiens réagissent à des augmentations de prix temporaires en manifestant leur frustration et leur colère, se demandant si les grands détaillants d'essence se concertent pour fixer les prix. Au fil des ans, le Bureau de la concurrence a consacré des ressources considérables à l'étude de l'état de la concurrence dans le secteur de la vente au détail et du raffinage de l'essence ainsi qu'à la tenue d'enquêtes connexes.

Au mois de mai dernier, le Bureau a entrepris un examen du marché du pétrole au Canada afin de déterminer si les récentes augmentations des prix au détail de l'essence pouvaient être attribuables à une infraction de la *Loi sur la concurrence*. En particulier, l'examen est axé sur la question de savoir si les augmentations de prix découlent d'un complot formé par des pétrolières en vue de fixer ou de coordonner les prix ou d'autres pratiques anticoncurrentielles auxquelles se seraient livrées une ou plusieurs sociétés dominantes dans l'industrie ou s'il existe une autre explication à l'augmentation des prix, telle que des changements dans l'offre et la demande en Amérique du Nord ou à l'échelle mondiale.

Comme notre examen n'est pas encore terminé, je me bornerai à dire que nous prévoyons annoncer nos conclusions au cours de l'automne.

Aujourd'hui, j'aimerais expliquer le rôle et le travail du Bureau de la concurrence et vous exposer les avantages que présentent les marchés libres, par opposition à la réglementation gouvernementale, pour infléchir les effets du marché dans le secteur des produits pétroliers.

LE BUREAU DE LA CONCURRENCE ET L'INDUSTRIE PÉTROLIÈRE

Le Bureau de la concurrence préserve et favorise une concurrence équitable afin de permettre à toutes les Canadiennes et à tous les Canadiens de profiter de prix concurrentiels, d'un bon choix de produits et de services de qualité. La concurrence permet aux consommatrices et aux consommateurs de bénéficier de prix concurrentiels et d'un bon choix de produits et encourage les entreprises à faire preuve d'efficacité et d'innovation. La législation sur la concurrence aide les entreprises canadiennes à livrer concurrence dans une économie de plus en plus mondialisée et donne aux petites et moyennes entreprises la possibilité de participer à l'économie.

Les activités du Bureau liées à la mise en application de la loi, en ce qui concerne l'industrie de l'essence, consistent essentiellement à analyser les fusions survenues entre des concurrents et à appliquer les dispositions de la Loi relatives à l'abus de position dominante et aux complots formés en vue d'empêcher ou de réduire indûment la concurrence. Ces dispositions s'appliquent toutes à la fourniture de l'essence et d'autres produits pétroliers.

Le Bureau analyse toutes les fusions importantes pour s'assurer qu'elles ne donnent pas lieu à des niveaux de concentration qui pourraient entraîner une diminution sensible de la concurrence. Aux termes de la disposition sur l'abus de position dominante, une entreprise dominante sur le marché ne doit pas adopter un comportement anticoncurrentiel ou d'éviction qui entraîne une diminution sensible de la concurrence en éliminant des concurrents du marché. Enfin, le Bureau consacre des ressources considérables aux enquêtes sur des complots formés en vue d'empêcher ou de diminuer la concurrence de façon indue. Il est strictement interdit à des concurrents de conclure un accord ou un arrangement en vue de fixer les prix, de restreindre la fourniture de produits ou de répartir les marchés et, à cet égard, la Loi prévoit de lourdes sanctions de droit criminel telles que des amendes et des peines d'emprisonnement.

Lorsque les prix au détail de l'essence augmentent en flèche, le Bureau reçoit souvent un nombre considérable de plaintes du public. Chaque plainte donne lieu à un appel téléphonique d'un enquêteur ou à une lettre

expliquant comment la *Loi sur la concurrence* s'applique dans la situation en l'espèce. Si le Bureau soupçonne qu'il y a eu infraction à la Loi, il peut ouvrir une enquête officielle. Il effectue alors une enquête approfondie en vue de déterminer tous les faits pertinents.

En plus de mener des enquêtes, le Bureau détermine, dans le cas de l'essence, si des augmentations de prix sont attribuables à des pratiques anticoncurrentielles ou aux forces naturelles du marché en analysant les prix ainsi que les données relatives à l'offre et à la demande. Nous étudions les prix de l'essence de 12 grandes villes canadiennes pour nous assurer que les prix, taxes non comprises, sont alignés sur les normes historiques et les augmentations observées ailleurs¹. Nous comparons le prix réel de l'essence vendue au détail, taxes non comprises, aux normes historiques canadiennes et aux prix observés ailleurs dans le monde ajustés en fonction des taux de change. Nous comparons les prix de gros canadiens enregistrés à divers endroits au Canada aux prix affichés au New York Mercantile Exchange Index et aux prix américains à la rampe de chargement près de la frontière pour nous assurer que les augmentations reflètent les prix en Amérique du Nord et à l'échelle mondiale. Enfin, le Bureau analyse les prix de gros et de détail pour s'assurer que les changements tiennent effectivement à des facteurs tels que les prix à la hausse du pétrole brut ou les prix de gros aux É.-U. et à l'échelle mondiale et ne sont pas attribuables à des pratiques anticoncurrentielles.

Évidemment, les automobilistes ne sont pas les seuls à se plaindre des prix de l'essence. Lorsque les prix diminuent, lorsqu'il y a des pénuries de produit ou lorsque deux grands fournisseurs proposent de fusionner, le Bureau examine des plaintes soumises par les acteurs de l'industrie. Par exemple, nous avons examiné à plusieurs reprises au cours des dix dernières années des allégations avancées par des détaillants d'essence indépendants selon lesquelles les grandes pétrolières intégrées se livraient à des pratiques d'établissement de prix d'éviction pendant des périodes où les prix de détail avaient chuté au-dessous des prix de gros publiés à la rampe de chargement, ce que l'on appelle couramment des « inversions de prix » dans l'industrie.

¹ Voir le tableau ci-joint « Retail Prices for Halifax and Cdn. Average, Regular Unleaded Gasoline (Ex-tax), January 2001 - June 2004 » (Source : MJ Ervin).

ENQUÊTES ANTÉRIEURES DU BUREAU DE LA CONCURRENCE

L'intérêt que manifeste le Bureau au secteur pétrolier remonte à l'enquête effectuée en vertu de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*, qui existait avant la *Loi sur la concurrence*. Au cours de cette enquête, qui s'est déroulée entre 1973 et 1985, de nombreuses audiences ont eu lieu devant l'ex-Commission sur les pratiques restrictives du commerce (CPRC)². En 1986, la CPRC a publié son rapport intitulé « La concurrence dans l'industrie pétrolière au Canada ». Pendant la période visée par l'enquête, soit de 1958 à 1985, la CPRC n'a trouvé aucune preuve de collusion ou de fixation de prix excessifs par les grandes pétrolières, malgré les augmentations de prix considérables qui avaient résulté de l'embargo sur le pétrole décrété par l'OPEP en 1973 et de la perte d'importations de pétrole de l'Iran en 1979.

La CPRC a également conclu que les accords d'approvisionnement entre raffineurs, les accords dits « de swap » conclus par des raffineurs, n'étaient pas anticoncurrentiels mais contribuaient plutôt à accroître l'efficacité. Elle a également conclu que les allégations selon lesquelles des détaillants d'essence indépendants avaient vu leurs marges de profit rétrécir en raison de prix d'éviction n'étaient pas fondées. En outre, la CPRC a déterminé que les écarts de prix régionaux et les fluctuations marquées des prix observés au fil du temps étaient attribuables à des variations du jeu de la concurrence liées à l'offre et à la demande.

Publié il y a près de 20 ans, le rapport est encore pertinent aujourd'hui en raison de la similitude des enjeux et de l'applicabilité de certaines de ses conclusions.

Depuis 1990, le Bureau de la concurrence a effectué cinq grandes enquêtes concernant l'industrie de l'essence et n'a trouvé aucune preuve indiquant que les augmentations de prix périodiques étaient attribuables à un

² La *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions* a été abrogée par le Parlement en 1986 au moment de l'adoption de la *Loi sur la concurrence*. En 1986, le Tribunal de la concurrence a été créé en vertu de la *Loi sur le Tribunal de la concurrence* et a remplacé la Commission sur les pratiques restrictives du commerce aux fins de l'examen d'affaires non criminelles tombant sous le coup de la législation sur la concurrence du Canada. Le pouvoir de mener des enquêtes à des fins de recherche conféré au directeur des enquêtes et recherches (maintenant le commissaire de la concurrence) a été aboli par les modifications adoptées en 1986.

complot régional ou national formé en vue de diminuer la concurrence ou à des pratiques d'éviction d'entreprises dominantes sur le marché. Dans chaque cas, les prix avaient augmenté à peu près dans la même proportion dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. Il est également à noter que, après chaque période caractérisée par des augmentations de prix, les forces du marché avaient ramené les prix à des niveaux plus normaux.

Par exemple, à l'été 1999, le prix de l'essence a monté en flèche. Après avoir examiné la situation, le Bureau a conclu que les augmentations de prix étaient attribuables aux décisions concernant les prix prises par les pétrolières en réaction aux forces naturelles du marché. Plus précisément, nous avons constaté que ces augmentations étaient attribuables aux prix croissants du pétrole brut sur les marchés mondiaux, ce qui avait entraîné une augmentation des prix du gros de l'essence partout en Amérique du Nord.

Plus récemment, le Bureau de la concurrence a étudié les augmentations du prix de l'essence survenues en février et en mars 2003. Il a conclu que celles-ci étaient attribuables à une série de crises à l'échelle internationale qui ont perturbé les approvisionnements en pétrole brut, comme la grève des travailleurs du pétrole au Venezuela, et à un accroissement de la demande en produits pétroliers causée par un hiver particulièrement froid dans le Nord-Est de l'Amérique du Nord en 2002-2003. En novembre 2003, le Comité permanent de la Chambre des communes de l'industrie, de la science et de la technologie a déposé un rapport intitulé « Les prix de l'essence au Canada³ ». Ce rapport allait dans le même sens que le témoignage du commissaire de la concurrence selon lequel les augmentations de prix n'étaient pas attribuables à des agissements anticoncurrentiels.

Dans l'ensemble, l'étude effectuée par le Bureau sur ce secteur n'a révélé aucune preuve de fixation des prix entre les grandes pétrolières intégrées, malgré les nombreuses enquêtes approfondies menées au cours des 30 dernières années. En effet, nos conclusions vont dans le même sens que celles d'organismes étrangers responsables de la concurrence,

³ Lastweka, Walt (président), *Les prix de l'essence au Canada : Rapport du Comité permanent de l'industrie, de la science et de la technologie*, Chambre des communes du Canada, novembre 2003.

d'organismes et de comités fédéraux et provinciaux ainsi que les universitaires⁴. Dans le passé, les faits indiquaient que les fluctuations de l'offre et de la demande causées par des pénuries, les perturbations au niveau de l'approvisionnement et d'autres facteurs étaient la cause des augmentations du prix de l'essence à l'échelle mondiale. Il convient également de noter que les récentes augmentations de prix font suite à une période où les prix étaient relativement bas, lesquels faisaient suite à une période marquée par des prix élevés. Lorsque les prix diminuent avec autant de régularité qu'ils augmentent, il est peu probable qu'ils soient fixés au moyen d'une entente. Selon les données recueillies par MJ Ervin à Halifax, par exemple, bien que les prix aient atteint un niveau record de 94,2 cents le litre en mai 2004, ceux-ci étaient à 73,3 cents en décembre 2003. Auparavant, soit en février 2003, les prix avaient été à leur plus haut niveau en trois ans à 85,4 cents. Au cours des trois dernières années, les prix à Halifax ont atteint 94,2 cents en mai 2004 mais ont également chuté à 61,8 cents en janvier 2002⁵. De telles fluctuations indiquent que la concurrence agit et non qu'il y a manipulation du marché.

L'application des dispositions sur le complot de la *Loi sur la concurrence* revêt une très grande priorité pour le Bureau de la concurrence. La Loi confère des pouvoirs d'enquête officiels autorisés par le tribunal, tels que le pouvoir de citer à comparaître, de perquisitionner et de faire des saisies ainsi que le pouvoir d'intercepter des communications privées. Au cours des 10 dernières années, les tribunaux ont reconnu coupables de complot de nombreux particuliers et sociétés et ont imposé des amendes représentant plus de 180 millions de dollars. Ces condamnations ont pu être prononcées surtout grâce au Programme d'immunité du Bureau. Ce programme encourage quiconque détient une preuve concernant la commission d'une pratique possiblement illégale en matière de concurrence à communiquer avec le Bureau de façon anonyme et à demander l'immunité en matière de poursuites judiciaires en échange de la

⁴ Voir par exemple *Inquiry into August 2003 Gasoline Price Spike*, Energy Information Administration, US DOE, novembre 2003, ou Kovacic, W., *Market Forces, Anticompetitive Activity and Gasoline Prices - FTC Initiatives to Protect Competitive Markets*, document préparé par la Federal Trade Commission, 7 avril 2004 ou *Midwest Gasoline Price Investigation*, Final Report of the Federal Trade Commission, 29 mars 2001.

⁵ Voir le tableau ci-joint « Retail Prices for Halifax, Regular Unleaded Gasoline (Including Tax), January 2001 - June 2004 (Source : MJ Ervin).

communication de preuves relatives à une éventuelle infraction.

Une autre priorité pour le Bureau consiste à faire enquête sur des allégations d'abus systématique de position dominante par les grandes pétrolières intégrées en vue d'imposer des prix d'éviction à des détaillants d'essence indépendants, de les évincer ou de prendre des sanctions à leur égard. Bien que les marges de profit des détaillants continuent de diminuer dans le secteur du détail, rien n'a démontré par le passé que cette situation s'expliquait par une volonté des grandes pétrolières d'éliminer des détaillants en se livrant à des pratiques d'éviction. En fait, la diminution des marges est attribuable à une efficacité accrue qui s'explique par une vigoureuse concurrence observée dans le secteur du détail. Des milliers de stations, vétustes et moins efficaces, ont été fermées au cours des dix dernières années pour être remplacées par des stations moins nombreuses, plus grandes et plus efficaces offrant aux consommatrices et aux consommateurs un assortiment élargi de produits.

De plus, il n'y a pas que les grandes pétrolières, comme Esso et Petro-Canada, qui procèdent à des conversions dans le secteur de la vente au détail. Des entreprises indépendantes bien organisées, telles que Wilson Fuels et Canadian Tire, ainsi qu'une foule de nouveaux venus tels que Loblaws/Atlantic Superstores, Safeway, Costco et Wal-Mart, sont en train de transformer le secteur de la vente au détail de l'essence au Canada. En effet, l'arrivée et l'expansion de marchandiseurs de masse dans ce secteur est peut-être ce qui est arrivé de plus important sur le plan de la concurrence dans l'industrie au cours de la dernière décennie. Ainsi, les volumes par station et les revenus des services auxiliaires ont augmenté, les prix au litre ont diminué et la concurrence n'a jamais été aussi vigoureuse.

Cela ne revient pas à dire que le Bureau de la concurrence n'a pas eu à mettre en application la Loi dans certains cas. Depuis 1972, des enquêtes menées par le Bureau ont donné lieu à 13 poursuites dans des affaires de maintien des prix de détail sur le marché de l'essence ou de l'huile de chauffage. Huit de ces affaires ont donné lieu à des condamnations. Ces affaires concernaient toutefois des marchés locaux et des incidents isolés où des fournisseurs de pétrole avaient essayé d'amener illégalement des détaillants à augmenter les prix.

Le Bureau s'est également attaqué à des problèmes en matière de concurrence qui auraient pu découler de fusions proposées dans l'industrie de l'essence; à cette fin :

- il s'est opposé à d'éventuelles transactions qui auraient pu diminuer ou empêcher sensiblement la concurrence;
- il a obligé des parties à se dessaisir d'importants actifs tels que des raffineries, des terminaux et des stations service;
- il a obligé des raffineurs à approvisionner des détaillants indépendants.

Par exemple, la coentreprise proposée entre Petro-Canada et Ultramar Diamond Shamrock en 1998 aurait permis à Petro-Canada de fusionner ses trois raffineries et plus de 1 800 stations services à la raffinerie et aux 1 300 stations services d'Ultramar dans l'Est du Canada. Le Bureau a examiné la situation et déterminé que la fusion proposée de ces deux principaux acteurs au Québec et dans le Canada atlantique aurait donné lieu à une diminution ou à un empêchement sensible de la concurrence. De plus, ces régions auraient probablement connu des augmentations de prix. En raison de l'opposition marquée du Bureau à la coentreprise, Petro-Canada et Ultramar ont décidé de renoncer à leurs plans.

Prenons un autre exemple, soit l'entente obtenue par le Bureau de la concurrence concernant la modification d'une clause restrictive visant la raffinerie de Come By Chance, à Terre-Neuve, exploitée par North Atlantic Refining. Petro-Canada, l'ancien propriétaire de la raffinerie, avait exigé, comme condition de vente, l'acceptation d'une clause restrictive selon laquelle les produits provenant de la raffinerie ne pourraient être vendus nulle part au Canada, sauf à Terre-Neuve, sans qu'une indemnisation ne lui soit versée.

Le Bureau a examiné la situation et a constaté que la clause restrictive entraînait, ou entraînerait vraisemblablement, une diminution sensible de la concurrence. Le Bureau ayant exprimé ses réserves, les parties ont négocié une solution. La clause modifiée permettait à North Atlantic Refining de vendre les produits provenant de la raffinerie dans l'ensemble du Canada sans avoir à indemniser Petro-Canada dans la mesure où elle rendrait la vente de ces produits non rentable.

Voilà des exemples de mesures de mise en application prises en vertu de la Loi parce que le secteur pétrolier s'était livré à des activités inacceptables. D'autres renseignements sur les activités du Bureau concernant le secteur de l'essence sont fournis dans le site Web du Bureau (<http://www.cb-bc.gc.ca>).

ÉTUDE DU CONFERENCE BOARD

En 2000, afin de permettre à toutes les parties concernées – l'industrie, les gouvernements, les consommatrices et les consommateurs – de mieux comprendre les rouages du marché de l'essence, Industrie Canada et Ressources naturelles Canada ont demandé au Conference Board du Canada une étude indépendante sur les marchés de l'essence au Canada.

Dans son rapport diffusé en janvier 2001 intitulé « Les quinze derniers pieds à la pompe »⁶, le Conference Board a conclu que les Canadiennes et les Canadiens étaient bien servis par le système de marchés actuel qui détermine les prix de l'essence. Le prix de l'essence au Canada, en dollars constants, taxes non comprises, est moins élevé qu'il ne l'était dans les années 1980⁷. De plus, il n'y a pas de différence considérable dans le prix de référence de l'essence (taxes non comprises et compte tenu de l'ajustement du taux de change) entre le Canada et les États-Unis. En outre, comme l'a indiqué l'Agence internationale de l'énergie, les prix de l'essence sont moins élevés au Canada que dans la plupart des pays industrialisés⁸.

Le Conference Board a également conclu que la réaction du prix de vente au détail de l'essence aux augmentations et aux diminutions des prix du pétrole brut étaient la même. Le Conference Board n'a pas souscrit aux allégations selon lesquelles des fournisseurs s'empressaient de profiter des augmentations de prix du pétrole brut mais tardaient à réduire les prix de

⁶ *Les quinze derniers pieds à la pompe : l'industrie de l'essence au Canada en 2000*, le Conference Board du Canada, janvier 2001.

⁷ Voir le tableau ci-joint « Average Price of Regular Gasoline in Canada in 1980 », 23 juillet 2004. (Source : NRCan).

⁸ Voir le tableau ci-joint « International Retail Gasoline Prices », mai 2004. (Source : IEA, MJ Ervin & Associates et NRCan).

détail lorsque chutaient les prix du brut. Ces conclusions vont dans le même sens que celles qui figurent dans d'autres études réalisées par des économistes ainsi que dans des études indépendantes demandées par le Bureau de la concurrence.

LES PRIX DE L'ESSENCE RAMENÉS DANS LEUR CONTEXTE

Le Bureau et d'autres qui ont étudié le secteur sont constamment arrivés à la conclusion que, dans l'ensemble, les prix de l'essence augmentent et diminuent de façon périodique en raison de la fluctuation des prix de gros. Ces changements sont souvent causés par des fluctuations du prix mondial du pétrole brut, qui est le principal élément de coût de l'essence. Le Canada compte seulement pour environ 2 % de la production pétrolière mondiale et il n'a qu'une influence minime sur les prix mondiaux du pétrole. Nous sommes un pays « preneur de prix », et ceci est particulièrement important dans l'Est du Canada, une région qui dépend des importations pétrolières. Parmi d'autres facteurs clés qui ont influé sur l'approvisionnement en essence au cours des dernières années, mentionnons la demande d'essence croissante en Amérique du Nord et à l'échelle mondiale ainsi que les capacités insuffisantes de raffinage attribuables à l'évolution de la réglementation sur l'environnement qui impose une essence renfermant un taux de soufre moins élevé tant au Canada qu'aux États-Unis. Au cours des 25 dernières années, aucune nouvelle raffinerie n'a été construite en Amérique du Nord en partie à cause des frais d'investissements élevés qui peuvent excéder un milliard de dollars par raffinerie.

Les prix dans une région ou dans une ville peuvent varier considérablement à un moment donné en raison de forces concurrentielles. Il n'est pas rare qu'une station d'essence modifie ses prix plus de 20 fois par semaine. L'établissement des prix de détail est une pratique cyclique, car les concurrents tentent d'augmenter leur part de marché en réduisant les prix ou en rétablissant les prix lorsque les marges d'exploitation chutent à des niveaux insoutenables. Dans le secteur de la vente au détail de l'essence – où les automobilistes peuvent voir les prix – le cycle constant des changements de prix repose sur la combinaison de deux facteurs, soit la nature identique du produit et la volonté des consommatrices et des consommateurs de changer de marque lorsqu'ils constatent de très légers écarts de prix. Ces facteurs amènent des concurrents à rapidement ajuster

les prix à des niveaux identiques sans s'être consultés.

Le Bureau reçoit constamment des demandes de consommatrices et de consommateurs qui veulent savoir pourquoi les prix de l'essence varient d'une région à l'autre. Logiquement, les prix varient en raison de différences dans les niveaux de taxes provinciales, les frais de transport, l'efficacité des stations et le niveau de concurrence local. Seules les provinces qui réglementent les prix compte tenu d'une marge calculée en fonction d'indice de prix, comme Terre-Neuve-et-Labrador, semblent afficher des prix uniformes.

RÉGLEMENTATION DES PRIX

Il faut savoir que le gouvernement fédéral ne dispose pas du pouvoir constitutionnel de réglementer les prix, sauf en cas d'urgence nationale. Cette responsabilité incombe aux provinces. La plupart d'entre elles ont décidé de ne pas intervenir pour plutôt laisser les forces du marché déterminer les prix de l'essence. La Nouvelle-Écosse a déréglementé les prix de l'essence en 1991. De façon générale, je suis convaincu qu'un marché concurrentiel est le meilleur outil de réglementation des prix. Des prix fixés par le gouvernement plutôt que par le marché – bien qu'ils soient moins volatiles – donnent habituellement lieu à des augmentations de prix pour les consommatrices et les consommateurs et à une diminution de l'efficacité de l'industrie. Un simple examen des prix dans l'Est du Canada confirme ce principe général. D'après les données moyennes annuelles recueillies par MJ Ervin pour la période comprise entre janvier 2001 et juin 2004, les prix de l'essence au détail, taxes non comprises, sur le marché réglementé de Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, ont été de 2,39 cents le litre plus élevés que les prix observés à Halifax, en Nouvelle-Écosse, et de 1,34 cent le litre plus élevés que les prix enregistrés à St. John, au Nouveau-Brunswick. De même, les prix de détails, taxes non comprises, sur le marché réglementé de St. John's, à Terre-Neuve, ont été de 2,44 cents le litre plus élevés que les prix observés à Halifax, en Nouvelle-Écosse, et de 1,39 cent le litre plus élevés que les prix enregistrés à St. John, au Nouveau-Brunswick. Avant qu'une conclusion définitive puisse être tirée, il faudrait toutefois effectuer une étude plus détaillée qui prendrait en compte les différences dans les frais de transport ou les économies d'échelle.

L'expérience américaine en ce qui touche la législation sur l'établissement des prix de l'essence est riche d'enseignements. La Federal Trade Commission des États-Unis a effectué plusieurs études sur les lois dites de démarcation et les lois sur les ventes à des prix inférieurs au prix coûtant. Conformément aux lois de démarcation en vigueur dans plusieurs États américains, les raffineurs ne peuvent participer à la vente au détail de l'essence, tandis que les lois sur les ventes à des prix inférieurs au prix interdisent aux détaillants d'essence de vendre ce produit à des prix inférieurs au prix de gros. Dans les deux cas, la législation propre à l'industrie de l'essence est le fruit des activités de lobbying menées par des détaillants d'essence indépendants désireux de se mettre à l'abri des grandes entreprises.

Les études de la FTC démontrent sans contredit les avantages des marchés libres par rapport à la réglementation gouvernementale lorsqu'il s'agit de faire bénéficier les consommatrices et les consommateurs de prix moins élevés. En ce qui concerne les lois de démarcation, l'étude⁹ de la FTC a indiqué que ces lois font augmenter les prix au détail de l'essence de 2,7 cents le gallon, obligeant ainsi les consommateurs à déboursier 100 millions de dollars de plus par année. Pour ce qui est des lois sur les ventes à des prix inférieurs au prix coûtant, la FTC estime que celles-ci sont inutiles et pourraient même nuire considérablement à la concurrence. Les prix de détail observés dans les États dotés de lois sur les ventes à des prix inférieurs au prix coûtant sont plus élevés, et les détaillants ne jouissent pas de marges bénéficiaires plus élevées. Il est à noter que les dispositions de la *Loi sur la concurrence* sur la fixation de prix d'éviction permettent de faire obstacle aux pratiques concernant les ventes à des prix inférieurs au prix coûtant.

Comme je l'ai déjà indiqué, seules les provinces sont dotées du pouvoir constitutionnel de réglementer les prix de l'essence. Toutefois, compte tenu de notre connaissance des marchés concurrentiels et, en particulier, des marchés de l'essence, ainsi que de notre responsabilité concernant la mise en application de la Loi au Canada, je m'en voudrais de ne pas vous faire part de certaines considérations qui pourraient éclairer le Comité dans

⁹ Vita, Michael G., *Regulatory Restrictions on Vertical Integration and Control: The Competitive Impact of Gasoline Divorcement Policies*, Federal Trade Commission, 21 juillet 1999.

ses travaux :

1. D'après la jurisprudence, il est clair que la réglementation provinciale d'un secteur peut l'emporter sur la mise en application de la *Loi sur la concurrence* à ce secteur pour ce qui est des aspects visés par la réglementation. Si vous réglementez les prix de l'essence, il est possible que la Loi ne s'applique pas.
2. Il faut faire preuve d'une extrême prudence dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'un système de réglementation afin d'éviter de faciliter involontairement des pratiques anticoncurrentielles. Obliger de grandes entreprises à donner au public des préavis concernant des augmentations de prix pourrait fort bien avoir pour effet de faciliter les augmentations de prix et de nuire aux diminutions de prix. Des marchés où les fournisseurs prennent rapidement avantage des augmentations de prix du pétrole brut mais tardent à réduire les prix de détail lorsque chutent les prix du brut pourraient devenir la nouvelle réalité. Il s'agit d'une situation que j'ai déjà évoquée.
3. Dans la très grande majorité des cas, des marchés libres reposant sur les forces de la concurrence constituent le meilleur moyen d'assurer des prix concurrentiels, des produits de qualité et une production efficace. La réglementation des prix ne peut offrir la flexibilité, la transparence et l'efficacité des marchés libres, et elle donne souvent lieu à des prix moyens plus élevés en échange d'une stabilité des prix.

CONCLUSION

De façon générale, je suis convaincu qu'un marché concurrentiel est le meilleur outil de réglementation des prix.

En terminant, j'ajouterai que j'estime que le Bureau de la concurrence dispose des outils voulus pour faire enquête sur des pratiques anticoncurrentielles et régler les problèmes structurels qui pourraient se poser dans le secteur pétrolier.

Je voudrais également répéter que de tout membre de ce Comité ou tout citoyen de la Nouvelle-Écosse qui a des preuves démontrant l'existence

d'un accord en vue de fixer des prix peut communiquer avec le Bureau afin de porter cette affaire à notre attention. Si le Bureau de la concurrence obtient des preuves démontrant l'existence de pratiques allant à l'encontre de la *Loi sur la concurrence*, il n'hésitera pas à prendre les mesures qui s'imposent.

Nous vous laissons aujourd'hui toutes les études que le Bureau de la concurrence a effectuées par le passé, le rapport de 2001 du Conference Board, les observations formulées en 2003 par l'ancien commissaire de la concurrence devant le Comité permanent de l'industrie, de la science et de la technologie ainsi que le rapport sur l'enquête relative au secteur pétrolier.

Encore une fois, je vous remercie de m'avoir invité à venir vous rencontrer aujourd'hui. Je répondrai maintenant avec plaisir à vos questions.