

(La version électronique du *Journal de l'Assemblée législative*  
n'est diffusée qu'à titre documentaire. L'imprimé fait foi.)

**Fascicule 5**

le vendredi 28 novembre 1997

8 h 30

Prière.

**Pétitions**

M. Olmstead dépose sur le bureau de la Chambre une pétition au nom de gens de la région hospitalière 3, qui exhortent le gouvernement à ouvrir une unité de dialyse rénale à l'Hôpital Dr Everett Chalmers. (Pétition 1.)

**Comité spécial sur les prix de l'essence**

L'hon. M. Byrne, du Comité spécial sur les prix de l'essence, présente le rapport définitif du comité, ainsi qu'il suit :

le 26 mars 1997

Assemblée législative du Nouveau-Brunswick

Monsieur le président,

J'ai le plaisir de présenter le rapport définitif du Comité spécial sur les prix de l'essence.

Le Comité spécial sur les prix de l'essence est constitué sur résolution de la Chambre le 19 avril 1996 pour examiner les prix de l'essence au Nouveau-Brunswick ainsi que faire enquête et formuler à la Chambre des recommandations à cet égard.

Le comité a préparé un rapport provisoire qui a été déposé à l'Assemblée législative le 29 novembre 1996. Le présent rapport définitif et les recommandations qu'il contient mettent un terme aux travaux du comité.

Le président du comité,  
(signature)  
Greg Byrne, député

Voici le texte intégral du rapport du comité :

**I Introduction**

**A. Mandat**

Le 19 avril 1996, l'Assemblée législative a adopté une résolution : « attendu que le mécontentement est général au sujet du niveau des prix de l'essence au Nouveau-Brunswick comparativement aux compétences voisines ; qu'il soit à ces causes résolu que la Chambre constitue un Comité spécial sur les prix de l'essence pour examiner les prix de l'essence au Nouveau-Brunswick ainsi que faire enquête et formuler à la Chambre des recommandations à cet égard ». Le texte complet de la résolution constitue l'annexe A.

La résolution a été présentée en réponse aux préoccupations du public, selon lesquelles les prix de l'essence au Nouveau-Brunswick ne reflétaient pas le taux relativement bas de la taxe provinciale sur les carburants. La résolution tient compte de l'importance pour les gens du Nouveau-Brunswick d'avoir accès à des carburants à un prix équitable.

**B. Audiences publiques et collecte de données**

Le Comité spécial sur les prix de l'essence a entrepris des recherches exhaustives et a tenu des audiences publiques. Toutes les compagnies de l'industrie de l'essence étaient représentées aux

audiences, ainsi que le gouvernement fédéral, d'autres provinces et notre propre province. Une liste des intervenants constitue l'annexe B. La pièce 1 résume les autres recherches menées par le comité.

### **C. Rapport provisoire pour encourager l'apport**

Un rapport provisoire est préparé par le comité et déposé à l'Assemblée législative le 29 novembre 1996. Le rapport provisoire fournit l'analyse et les conclusions préliminaires du comité ainsi qu'une gamme d'options que le comité examinait alors. Le rapport provisoire est publié pour encourager l'apport de tous les intervenants de l'industrie. Les particuliers et les organisations énumérés à l'annexe C ont fourni de la rétroaction sur le rapport provisoire.

### **D. Rapport définitif**

Le présent rapport définitif renferme toutes les données statistiques présentées dans le rapport provisoire ainsi qu'une annexe D qui comprend des données supplémentaires et des analyses effectuées par le comité mais non publiées auparavant. Il fait état des recommandations du comité.

### **E. Remerciements**

Le comité souhaite remercier de leurs efforts toutes les parties qui ont comparu aux audiences publiques et ont contribué une rétroaction au sujet du rapport provisoire. La recherche et l'analyse investies dans les interventions étaient très approfondies et ont été grandement appréciées. Il faut aussi féliciter le personnel du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie, qui a aidé à la recherche de manière très réceptive. Enfin, le comité est reconnaissant de la coopération et de l'aide des représentants d'autres provinces qui ont partagé les renseignements et facilité une telle entreprise.

### **Pièce 1 ? Sommaire des recherches entreprises par le comité**

- Comparaison des prix, incluant et excluant les taxes, pour les grands centres partout au Canada, par province, par grand centre au Nouveau-Brunswick, à certains points frontaliers choisis du Maine et pour des États américains choisis, ainsi que les moyennes nationales, de 1989 à 1996.
- Comparaison des moyennes provinciales de prix connues.
- Comparaison des taxes provinciales et fédérales sur le carburant partout au Canada et avec le Maine, de 1989 à 1996.
- Comparaison de la marge bénéficiaire pour le détaillant pour tous les grands centres du Canada, de 1989 à 1996.
- Comparaison des coûts et des marges de raffinage et de commercialisation pour tous les grands centres du Canada, de 1989 à 1996.
- Comparaison des prix, des marges bénéficiaires et des prix du brut.
- Structure de l'industrie du Nouveau-Brunswick, y compris le nombre de points de vente par marque.
- Coûts du transport maritime et par camion par endroit au Nouveau-Brunswick.
- Incidence du volume sur le coût du litre.
- Examen des données sur la rentabilité des pétrolières.
- Profil des règlements provinciaux et fédéraux applicables partout au Canada.
- Profil des stratégies de réglementation et d'études connexes dans des États choisis des États-Unis.

## **II Données de base sur le marché pétrolier : Canada et Nouveau-Brunswick**

### **A. Production de pétrole brut**

« Pétrole brut » est le terme utilisé pour décrire le pétrole à son état naturel, lorsqu'il est pompé de puits marins ou continentaux. Le baril est l'unité de mesure du pétrole brut pour le commerce. Un baril est égal à 159 L. La plus grande partie de la production canadienne de pétrole brut ou de l'activité « en amont » de l'industrie pétrolière se fait dans l'ouest du Canada. Le champ Cohasset-Panuke, au large de la côte de la Nouvelle-Écosse, produit de 20 000 à 25 000 barils de brut par jour, dont la plus grande partie est expédiée aux États-Unis. Les champs Hibernia et Terra Nova, en voie d'être exploités au large de la côte de Terre-Neuve, devraient produire 200 000 barils par jour.

Les producteurs pétroliers paient généralement des redevances aux autorités où les puits sont situés pour compenser l'épuisement d'une ressource non renouvelable. Au Canada, ces redevances sont perçues par les provinces.

La composition du pétrole brut varie selon sa source. Les principales variables sont la teneur en soufre et la densité. Le prix du brut est établi à un emplacement donné par rapport à sa source, qui sert d'indicateur de type ou de qualité. West Texas Intermediate, North Sea Brent et Saudi Arabian Light sont des bruts semblables et servent de bruts de référence pour établir le prix d'autres types de pétrole brut léger. Un exemple d'un prix de référence serait « West Texas Intermediate à Chicago ».

Le prix du pétrole brut est déterminé par les forces mondiales du marché, selon l'offre et la demande. Les raffineries peuvent conclure des contrats avec des producteurs pour un approvisionnement à long terme à des prix fixes ou acheter sur le marché libre et prendre livraison immédiatement. Ainsi, à n'importe quel moment, des raffineries dans une même région de marché pourraient payer des prix différents pour le brut en raison de différents contrats d'approvisionnement.

## B. Activités des raffineries

Le Canada compte 21 raffineries, qui produisent toute une gamme de produits pétroliers. Le tableau ci-dessous présente les données de Statistique Canada sur les grandes catégories de produits, l'utilisation principale de chaque genre de produit et la proportion de la demande de pétrole brut attribuable à chaque catégorie :

? essence automobile	? voitures et camions légers	42 %
? carburant diesel	? camions routiers et trains	22 %
? mazout lourd	? chauffage pour industries et grands établissements	7 %
? carburant aviation	? aéronefs	6 %
? mazout léger	? chauffage domestique	6 %
? autres produits	? huile lubrifiante, graisse, asphalte et matières premières pétrochimiques, par exemple	17 %

Les raffineries du Canada atlantique sont généralement équipées pour traiter des pétroles bruts légers. Les raffineries peuvent modifier leurs activités pour traiter des pétroles bruts dont la composition varie dans une certaine mesure, ainsi que divers mélanges de produits. En hiver, par exemple, les raffineries produisent moins d'essence automobile et plus de mazout léger pour chauffage domestique.

La capacité des raffineries canadiennes varie de 3 600 à 237 500 barils par jour. La plupart des raffineries appartiennent à des pétrolières intégrées qui possèdent leurs propres puits de production. Certaines, y compris deux des trois raffineries qui servent le Nouveau-Brunswick, appartiennent à des compagnies qui n'ont que des activités en aval, soit des réseaux de commercialisation et de distribution comprenant des points de vente au détail.

La plupart des entreprises de raffinage canadiennes ont conclu des conventions d'échanges réciproques. De tels arrangements permettent à des compagnies comme Shell ou Petro-Canada, qui n'ont pas d'installations de raffinage au Canada atlantique, d'échanger un nombre égal de litres avec la Compagnie Pétrolière Impériale, par exemple, qui a une raffinerie au Canada atlantique. En échange des produits qu'elle fournit dans le Canada atlantique, la Compagnie Pétrolière Impériale pourrait obtenir un volume équivalent de produits dans une autre région où elle n'a pas de raffinerie.

Le pétrole brut est transporté des champs pétrolifères aux raffineries par oléoduc ou par navire-citerne. Les raffineries du Canada atlantique achètent la majeure partie de leur approvisionnement sur le marché international et sont donc alimentées par des navires-citernes, ce qui est plus facile d'un point de vue logistique que de transporter du pétrole de l'ouest du Canada.

Les entreprises de raffinage vendent leurs produits aux détaillants d'essence et aux autres distributeurs de produits pétroliers soit directement des réservoirs de stockage de leur raffinerie, soit au moyen de terminaux de distribution. Habituellement, les produits pétroliers raffinés comme l'essence sont acheminés aux terminaux de distribution par navire-citerne ou par oléoduc. Dans les provinces de l'Atlantique, tous les terminaux sont alimentés par des navires-citernes. Ensuite, les camions-citernes transportent l'essence du terminal ou des installations de remplissage de camions de la raffinerie (appelées « bâtis de chargement ») aux réservoirs de stockage souterrains de chaque point de vente au détail.

## C. Secteur de la vente au détail

Les entreprises de raffinage mettent leur produit à la disposition des consommateurs et consommatrices par l'intermédiaire d'une gamme de distributeurs et de points de vente au détail. Les points de vente au détail varient pour ce qui est des aspects suivants.

? *Propriété* : les points de vente peuvent appartenir à des pétrolières intégrées, à des entreprises de raffinage, à des gens d'affaires indépendants à ou à des détaillants à succursales.

? *Exploitation* : les points de vente peuvent être exploités par leur propriétaire ou du personnel employé directement par le propriétaire, ou ils peuvent être loués à un exploitant.

? *Arrangement de vente pour l'essence* : certains détaillants achètent et revendent l'essence et interviennent ainsi dans le prix de vente au détail. Certains points de vente, même des indépendants, vendent de l'essence à commission, et leur fournisseur est propriétaire de l'essence jusqu'à ce qu'elle soit pompée dans le véhicule du consommateur ou de la consommatrice. Lorsqu'il y a de tels arrangements, le détaillant n'intervient pas dans l'établissement du prix. Au cours d'une guerre des prix, les fournisseurs peuvent passer du système de détaillants qui achètent et revendent à un système de commission pour que ce soit eux et non les détaillants qui subissent le coût de la guerre des prix. À moins de connaître l'étendue des arrangements en matière de commission, il est difficile de déterminer dans quelle mesure les fournisseurs interviennent dans l'établissement des prix.

? *Utilisation d'une marque* : la majorité des détaillants exploitent leur commerce sous la marque de la pétrolière intégrée ou de l'entreprise de raffinage qui prend les arrangements pour les approvisionner. Certaines entreprises indépendantes exploitent leur commerce sous leur propre nom ou sous du grossiste qui les approvisionne.

? *Services complémentaires offerts et niveau de dépendance à l'égard des ventes d'essence* : une majorité de points de vente produisent maintenant d'importants revenus grâce à d'autres secteurs d'activité tels que dépanneur, restaurant, lave-auto ou poste de travail traditionnel.

#### **D. Structure de l'industrie du carburant au Nouveau-Brunswick**

Le Nouveau-Brunswick a environ 683 points de vente d'essence au détail. Leur débit moyen est estimé à 1,36 million de litres par année, comparativement à une moyenne canadienne d'environ 2 millions de litres. La pièce 2 donne une ventilation estimée des points de vente par marque et par comté. Plus de 60 % des points de vente affichent les marques Irving et Compagnie Pétrolière Impériale. Moins de 10 % des points de vente tombent dans la catégorie des entreprises indépendantes. Les points de vente indépendants sont ceux qui n'appartiennent pas à des entreprises de raffinage ou de production de pétrole et qui n'affichent pas non plus la marque de telles entreprises. Le Nouveau-Brunswick se situe à l'avant-dernier rang au Canada pour le pourcentage des points de vente indépendants. La pièce 3 compare la part relative des points de vente indépendants dans les 10 provinces. Les données de la pièce 3 proviennent du magazine *Octane* et ne devrait servir qu'à indiquer les tendances.

Deux raffineries assurent la majeure partie de l'approvisionnement de la province. La raffinerie Irving, à Saint John, n'alimente que les points de vente Irving. La majorité des autres points de vente, quelle que soit leur marque, sont alimentés par la raffinerie de la Compagnie Pétrolière Impériale à Dartmouth. La raffinerie Irving est la plus grande au Canada, ayant une capacité de 237 500 barils de brut par jour. La capacité de la raffinerie de la Compagnie Pétrolière Impériale, soit 82 200 barils de brut par jour, se situe dans la moyenne canadienne. Ces raffineries peuvent obtenir le brut à des prix comparables à ceux du reste du Canada.

Aucun point de vente au Nouveau-Brunswick n'est situé très loin d'un terminal de distribution en gros. Il y a des « bâtis de chargement » ou terminaux de distribution à Saint John (Compagnie Pétrolière Impériale), à Chatham (Ultramar) et à Belledune (Shell), qui fournissent généralement toutes les grandes marques sauf Irving. Le nord-ouest de la province est alimenté en partie par la raffinerie Ultramar de Saint-Romuald, au Québec. Le coût de transport de Dartmouth à la plupart des points de vente du Nouveau-Brunswick, y compris le coût de transport maritime vers les terminaux de distribution mentionnés, se situe entre 1 ¢ et 2 ¢ le litre. Les coûts de transport vers les points de vente alimentés par la raffinerie de Saint John sont en général plus bas. Les coûts de transport par camion sont estimés être de 0,4 ¢ à 0,5 ¢ le litre par 100 km.

La pièce 4 donne une définition des principales catégories d'intervenants dans le commerce de l'essence au Nouveau-Brunswick. Dans le présent rapport, le terme « entreprise de raffinage et de commercialisation » désigne tant les pétrolières intégrées qui ont des activités de production, de raffinage et de commercialisation que les pétrolières qui n'ont que des activités de raffinage et de commercialisation.

**Pièce 2 ? Ventilation des points de vente au détail au Nouveau-Brunswick** [Consulter l'original.]

**Pièce 3 ? Répartition des points de vente par province** [Consulter l'original.]

**Pièce 4 ? Intervenants de l'industrie pétrolière et définitions**

Pétrolières  
intégrées

Il s'agit typiquement d'importantes multinationales qui :

? produisent du pétrole brut à partir de leurs propres puits ;

? raffinent le brut en une variété de produits, y compris l'essence ;

? exploitent des terminaux de distribution ou « bâtis de chargement », formés habituellement de grands réservoirs en vrac appelés parc de stockage, situés dans un terminal permettant de décharger les navires-citernes ;

? font la commercialisation de l'essence dans des points de vente leur appartenant et dans des points de vente appartenant à d'autres entreprises ou particuliers. Les points de vente appartenant aux pétrolières intégrées sont généralement exploités sous le nom de celles-ci. Les points de vente indépendants peuvent être exploités sous le nom d'une des marques principales ou sous le nom d'une marque indépendante.

Les pétrolières intégrées en activité au Nouveau-Brunswick sont Compagnie Pétrolière Impériale, Shell et Petro-Canada. Metro est une marque qui appartient à Compagnie Pétrolière Impériale.

Ces compagnies diffèrent des pétrolières intégrées seulement en ce qu'elles n'ont pas d'exploitations de production de pétrole. Elles achètent du pétrole brut sur le marché mondial pour leurs exploitations de raffinage. Les entreprises de raffinage et de commercialisation en activité au Nouveau-Brunswick sont Ultramar et Irving Oil. XL et Turbo sont des marques appartenant à Ultramar.

Entreprises de raffinage et de commercialisation et entreprises de raffinage régionales

Il s'agit d'entreprises de commercialisation d'essence indépendantes qui possèdent un point de vente ou plus et qui achètent de l'essence d'une entreprise de raffinage et de commercialisation ou d'une pétrolière intégrée. Ces points de vente sont exploités sous la marque de l'entreprise de raffinage et de commercialisation ou de la pétrolière intégrée qui les approvisionne. Ils ont généralement des ententes pluriannuelles avec leur fournisseur selon lesquelles ils acceptent de n'acheter que de ce fournisseur. Celui-ci investit souvent dans des affiches, de l'équipement ou des améliorations aux installations en échange de l'engagement d'achat à long terme.

Entreprises indépendantes sous marque

Il s'agit d'entreprises de commercialisation d'essence indépendantes qui possèdent ou approvisionnent un point de vente ou plus et qui achètent de l'essence d'une entreprise de raffinage et de commercialisation ou d'une pétrolière intégrée. Ni ces entreprises ni leurs clients n'exploitent d'entreprise sous la marque d'une entreprise de raffinage et de commercialisation ou d'une pétrolière intégrée. Coop, Canadian Tire, Wilson, Greg's et Daly's sont des exemples d'entreprises indépendantes sans marque.

Entreprises indépendantes sans marque

Dans le rapport, l'expression « entreprise de raffinage et de commercialisation » désigne à la fois les entreprises de raffinage et de commercialisation et les pétrolières intégrées. Lorsque l'expression « entreprise indépendante » est utilisée, elle désigne les entreprises indépendantes sans marque.

### III Examen des éléments des prix de 1989 à 1996

Le présent chapitre présente des données comparatives sur les prix de détail, les marges bénéficiaires pour les détaillants, les taxes, les coûts et les marges de raffinage et de commercialisation ainsi que les coûts du brut de 1989 à 1996.

La source principale de données sur les prix et les marges bénéficiaires de l'industrie de l'essence est Ressources naturelles Canada, ou RNCan. Depuis 1986, RNCan compile mensuellement des données sur les prix et les marges bénéficiaires pour la plus grande ville de chaque province canadienne, en se fiant aux données fournies par chaque province. Chaque pétrolière qui a comparu devant le comité s'est servi des statistiques de RNCan pour appuyer ses arguments. Toutefois, il est important de reconnaître que les données ne proviennent que des grands centres, ne représentent pas les

moyennes nationales. Il faut donc user de la prudence qui convient pour tirer des données des conclusions au sujet de la situation provinciale.

## **A. Prix de détail, taxes en sus**

### 1. Saint John

Des données de RNCan qui comparent les prix à Saint John à la moyenne des prix dans la plus grande ville de chaque province constituent les pièces 5 et 6. Sauf pendant une période de distorsion à l'époque de la guerre du Golfe, le prix à Saint John, taxes en sus, varie de 28 ¢ à 35 ¢ le litre depuis 1989. Les pièces indiquent que, si le prix à Saint John en 1989 et en 1990 était semblable à la moyenne dans les grandes villes, un écart a commencé à se manifester en septembre 1991. Comme l'indique la pièce 6, l'écart entre le prix à Saint John et la moyenne dans les grandes villes a augmenté de 1991 à 1995 et s'est élevé en moyenne à plus de 4 ¢ le litre. L'écart a diminué et a peut-être disparu en 1996, période pendant laquelle des guerres de prix intenses et prolongées ont eu lieu sur des marchés choisis de la province. L'annexe D fournit diverses autres analyses des prix incluant et excluant les taxes, qui comparent la moyenne du prix à Saint John et la moyenne du prix de détail au Nouveau-Brunswick avec celles de diverses autres villes et d'autres ressorts.

### 2. Moyenne au Nouveau-Brunswick

Il est difficile de comparer la moyenne des prix provinciaux entre le Nouveau-Brunswick et d'autres provinces parce que les données sont insuffisantes. Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie mène des enquêtes sur les prix pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Seuls l'Ontario, le Manitoba et la Colombie-Britannique étaient en mesure de fournir des données sur la moyenne provinciale.

La pièce 7 fait état des données sur la moyenne provinciale pour la Nouvelle-Écosse, l'Ontario, le Manitoba et la Colombie-Britannique en 1994, en 1995 et jusqu'à la fin d'août 1996. La pièce indique les écarts entre la moyenne des prix dans les grands centres et la moyenne des prix provinciaux ainsi que les écarts entre les provinces.

En 1994, 1995 et 1996, la moyenne provinciale des prix, taxes en sus, au Nouveau-Brunswick a été considérablement plus élevée que les moyennes de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario mais comparable à celle du Manitoba. En 1994, la moyenne néo-brunswickoise était supérieure de 2,4 ¢ le litre à la moyenne néo-écossaise et de 4,1 ¢ à la moyenne ontarienne. En 1995, la moyenne néo-brunswickoise était supérieure de 6,4 ¢ le litre à la moyenne néo-écossaise et de 4,8 ¢ à la moyenne ontarienne.

Si l'on se reporte de nouveau à la pièce 7, les écarts entre les moyennes dans les grands centres et les moyennes provinciales donnent une indication de l'aptitude des moyennes des grands centres à refléter les conditions provinciales moyennes. En Ontario, en Nouvelle-Écosse, au Manitoba et en Colombie-Britannique, l'écart entre la moyenne provinciale et celle des grands centres était d'environ 2 ¢ le litre. Au Nouveau-Brunswick, par contre, le prix à Saint John a suivi de près le prix moyen de la province, comme le montre la pièce 8. Donc, bien que le prix de Saint John soit sensiblement comparable à la moyenne provinciale du Nouveau-Brunswick, le prix des grands centres semble moins représentatif des prix moyens dans les autres provinces.

## **B. Coût du brut**

La pièce 9 compare le prix de détail, taxes en sus, à Saint John et le coût du pétrole brut. Selon les données de RNCan, le coût du brut a oscillé entre 11 ¢ et 19 ¢ le litre de 1989 à la mi-1996, sauf pendant la guerre du Golfe. Au cours de la période, le coût du brut s'est habituellement situé à moins de 30 % du prix de détail total du carburant, taxes comprises.

## **C. Marges bénéficiaires pour les détaillants**

La comparaison de la marge bénéficiaire pour le détaillant à Saint John et de la marge bénéficiaire moyenne pour les détaillants dans les autres grandes villes du Canada est présentée dans la pièce 10. La pièce 11 établit la comparaison des marges bénéficiaires pour les détaillants à Saint John, à St. John's, à Halifax et à Charlottetown. Les deux graphiques indiquent que la marge bénéficiaire à Saint John est relativement constante, se situant en moyenne à un peu plus de 4 ¢ le litre, sauf pour ce qui est de la première moitié de 1996, période pendant laquelle elle est tombée sous 4 ¢. Dans les autres grands centres, dans l'ensemble, la tendance a été à la baisse pour la majeure partie de la période. La marge moyenne a diminué pour se situer à près de 3 ¢ le litre en 1994 et en 1995 ; elle a quelque peu augmenté en 1996 mais est demeurée en dessous du niveau de Saint John. Les marges bénéficiaires pour les détaillants à Saint John sont semblables ou inférieures à celles de St. John's et de Charlottetown depuis 1991. Elles ont été inférieures à celle de Halifax de 1991 jusqu'au début de 1993. Depuis mars 1993, les marges bénéficiaires pour les détaillants à Halifax sont bon an mal an inférieures à celles à Saint John. Les marges bénéficiaires dans d'autres grandes villes canadiennes, comparativement à Saint John, sont indiquées dans l'annexe D.

## **D. Taxes**

La pièce 12 présente les niveaux de taxe provinciale, par province, de 1989 à 1996. Le taux de taxe au Nouveau-Brunswick est de 10,7 ¢ le litre, comparativement à 13,5 ¢ le litre en Nouvelle-Écosse et à une moyenne de 14,9 ¢ au Canada. En plus de la taxe provinciale, il y a une taxe fédérale qui était en moyenne de 13,7 ¢ le litre pour les 10 grands centres au pays en 1996. L'annexe D donne les comparaisons de taxe par province et par rapport au Maine de 1989 à 1996.

## **E. Coûts et marges de raffinage et de commercialisation**

RNCan calcule une valeur appelée « coûts et marges de raffinage et de commercialisation » en soustrayant le coût publié du brut, des taxes et des marges bénéficiaires pour les détaillants (provenant d'enquêtes) des prix au détail signalés dans son enquête mensuelle auprès des 10 grandes villes. La pièce 13 donne une comparaison de cette valeur pour Saint John par rapport aux autres grandes villes canadiennes. La pièce 14 compare Saint John à Halifax, à Montréal et à Toronto. Les coûts et les marges de raffinage et de commercialisation sont constamment plus élevés à Saint John de 1992 à 1995 comparativement à la moyenne des grands centres et des autres grandes villes indiquées à la pièce 14. En 1996, l'écart entre Saint John et d'autres centres a diminué.

## **F. Aperçu de tous les éléments des prix**

Les écarts dans les éléments des prix entre Saint John et les autres grandes villes sont chiffrées à la pièce 15 en utilisant des données pour les six premiers mois de chaque année, de 1992 à 1996. L'écart entre la marge bénéficiaire pour le détaillant à Saint John plus les coûts et les marges de raffinage et de commercialisation s'élevait en moyenne à plus de 4 ¢ le litre de 1992 à 1996. La pièce 16 donne les données moyennes des prix au détail, des taxes et des marges bénéficiaires pour les 10 grandes villes qui ont fait l'objet de l'enquête de RNCan ainsi que la moyenne de masse volumique pour les 10 grandes villes.

## **G. Diversité des prix au Nouveau-Brunswick**

La pièce 17 donne la moyenne annuelle du prix incluant la taxe au Nouveau-Brunswick de 1992 à 1996 et le pourcentage d'indépendants par comté. La pièce illustre le degré de variation dans les prix d'un comté à l'autre et dans quelle mesure les prix relatifs fluctuent avec le temps. Par exemple, en 1992, la moyenne du prix à Moncton était de 5,3 ¢ le litre plus élevé que celle à Fredericton. En 1996, le prix à Moncton était de 1,8 ¢ le litre inférieur au prix à Fredericton. L'écart entre le marché ayant les prix moyens annuels les plus bas et le marché ayant les prix moyens annuels les plus élevés était de 8,9 ¢, de 5,5 ¢, de 3,3 ¢, de 3,5 ¢ et de 5,8 ¢ par litre respectivement de 1992 à août 1996 respectivement.

**Pièce 5 ? Moyenne des prix de détail à Saint John et au Canada, taxes en sus, 1989-1996**

**Pièce 6 ? Moyenne des prix de détail à Saint John et au Canada, taxes en sus, 1991-1995**

**Pièce 7 ? Écart de prix entre la moyenne dans les grands centres urbains et la moyenne provinciale**

**Pièce 8 ? Moyenne des prix de détail au Nouveau-Brunswick et à Saint John, taxes comprises**

**Pièce 9 ? Moyenne des prix de détail, taxe en sus, à Saint John et coût du brut à la livraison, 1989-1996**

**Pièce 10 ? Moyenne de la marge bénéficiaire pour le détaillant à Saint John et au Canada, 1989-1996**

**Pièce 11 ? Moyenne de la marge bénéficiaire pour le détaillant à Saint John (N.-B.) et moyenne de la marge bénéficiaire pour le détaillant dans d'autres villes de l'Atlantique, 1989-1996**

**Pièce 12 ? Taxes provinciales sur les carburants**

**Pièce 13 ? Coûts de raffinage et de commercialisation à Saint John comparés à la moyenne au Canada, 1989-1996**

**Pièce 14 ? Coûts et marges de raffinage et de commercialisation à Saint John et dans d'autres centres, 1989-1996**

**Pièce 15 ? Moyenne à Saint John et dans 10 grandes villes : ventilation des prix, 1992-1996**

**Pièce 16 ? Taxes, prix de détail et marges bénéficiaires par marché principal, 1989-1996**

**Pièce 17 ? Structure de l'industrie de vente au détail de l'essence au Nouveau-Brunswick [Note : pour les tableaux 5 à 17, consulter l'original.]**

## **IV Réglementation d'autres ressorts**

### **A. Initiatives prises dans d'autres provinces et au palier fédéral**

Au cours des dernières années, la seule province qui soit intervenue de façon notable à des fins de réglementation dans le secteur de la vente de l'essence au détail est l'Île-du-Prince-Édouard. Elle réglemente tous les aspects de la vente de l'essence au détail, y compris les prix et les marges bénéficiaires. Toutefois, les prix de l'essence sont devenus une question d'intérêt dans un certain nombre de provinces canadiennes, et des stratégies de réglementation sont réexaminées.

Le Québec a annoncé le 17 octobre 1996 un nouveau système de réglementation qui vise la marge bénéficiaire tant pour la vente de gros que pour la vente au détail. La Colombie-Britannique mène une enquête et a publié un rapport préliminaire en septembre 1996. Ce rapport indique que certains aspects du marché, en Colombie-Britannique, ne correspondent pas aux conditions d'une concurrence intégrale dans l'industrie et ajoute que les prix discriminatoires semblent se pratiquer. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a entrepris des pourparlers avec les pétrolières en raison de préoccupations selon lesquelles les prix discriminatoires pourraient nuire aux distributeurs indépendants de la province et à la concurrence en général.

Le gouvernement fédéral joue un rôle indirect dans la réglementation de l'industrie au moyen de la *Loi sur la concurrence*. Le Bureau de la politique de concurrence, qui est chargé de l'application de la loi, vient d'achever une enquête sur l'industrie de l'essence. Dans un exposé au comité pendant les audiences publiques, Industrie Canada a indiqué que la loi avait pour objet de stimuler l'adaptabilité et l'efficacité de l'économie canadienne, d'assurer à la petite et à la moyenne entreprise une chance honnête de participer à l'économie canadienne et d'assurer aux consommateurs et consommatrices des prix compétitifs et un choix dans les produits.

Depuis 1935, la loi contient des dispositions sur les prix discriminatoires et les prix abusifs. Les transcriptions d'audiences indiquent que les prix discriminatoires sont une activité de vente qui exerce une discrimination contre les concurrents de l'acheteur d'un article en accordant à ce dernier un rabais ou un autre avantage dont ne disposent pas les concurrents au moment de la vente. La fixation de prix abusifs est une pratique qui consiste, pour une entreprise dominante, à fixer des prix peu élevés pendant une période assez longue pour éliminer un concurrent du marché ou en dissuader d'autres de pénétrer le marché. L'entreprise hausse ensuite les prix pour récupérer les pertes ; un tel comportement diminue considérablement la concurrence ou l'élimine.

Le fardeau de la preuve, en application de la *Loi sur la concurrence*, consiste à prouver hors de tout doute raisonnable que des prix discriminatoires ou abusifs ont été fixés. Principalement parce que ce fardeau de la preuve est si difficile à démontrer, Industrie Canada a indiqué qu'il y a très peu de cas du genre ; les tribunaux ont été saisis d'un ou deux cas liés aux deux pratiques, et la disposition n'est pas souvent utilisée.

La conclusion du comité est que la *Loi sur la concurrence* fait peu pour empêcher la fixation de prix discriminatoires ou abusifs.

La pièce D donne une vue d'ensemble du contexte de réglementation dans tous les coins du pays.

## **B. Réglementation aux États-Unis**

Un certain nombre d'États des États-Unis ont appliqué des mesures législatives sur les pratiques de commercialisation équitables pour protéger les distributeurs d'essence indépendant contre les prix abusifs. Environ 21 États se sont dotés de lois contre la vente à perte, et 6 États ont des mesures législatives imposant une dissociation partielle. Les lois contre la vente à perte interdisent aux détaillants d'essence de vendre à un prix qui ne couvre pas leurs coûts d'exploitation, des exceptions étant accordées notamment pour la promotion de l'ouverture d'une nouvelle station-service ou pour permettre d'égaliser le prix d'un concurrent. Les lois imposant une dissociation partielle interdisent aux pétrolières intégrées d'exploiter des points de vente mais non d'être propriétaires de ceux-ci.

Une série d'études ont été effectuées sur les répercussions de telles lois. Malheureusement, il est difficile de tirer des conclusions nettes à partir de ces études. Un observateur de l'industrie a remarqué qu'on peut souvent prédire les conclusions des études si on sait qui les a commanditées.

Une étude digne de mention, publiée en 1987 sous les auspices du American Petroleum Institute (API), s'intitule *The Effects of State "Below Cost" Selling Laws on Retail Prices of Motor Gasoline* [L'influence des lois des États concernant la vente à perte sur les prix de détail de l'essence]. L'API est l'association industrielle des pétrolières intégrées des États-Unis. Les pétrolières qui font des affaires au Nouveau-Brunswick ont cité l'étude dans leurs interventions devant le comité. Cette étude présente une analyse indiquant que, durant les 12 mois suivant immédiatement la mise en oeuvre de mesures législatives contre la vente à perte dans trois États dotés de telles lois, les prix ont été plus élevés que dans les États qui n'avaient pas ces lois. L'étude conclut que celles-ci sont contraires à l'intérêt des consommateurs et consommatrices. Le comité a examiné de près l'étude et a dégagé des sujets de préoccupation quant à la méthodologie employée. Notamment, la brièveté de la période considérée permet de mettre en doute la validité des conclusions.

Les distributeurs d'essence indépendants des États-Unis font des pressions en faveur d'un avant-projet de loi appelé HR 2966, qui apporterait des changements au palier fédéral touchant la loi nationale intitulée *Petroleum Practices Marketing Act*. Cette mesure législative se caractérise surtout comme une mesure antidiscriminatoire, car, au lieu d'interdire la vente à perte, elle interdirait à une entreprise de raffinage et de commercialisation de vendre à ses clients réguliers à un prix excédant 94 % du prix de vente à ses propres points de vente. Une telle proposition permettrait à une entreprise de raffinage de



se lancer dans une guerre des prix, mais l'entreprise devrait en même temps protéger tous ses clients réguliers.

L'annexe D fournit de l'information supplémentaire sur les mesures législatives de certains États des États-Unis.

## **V Faits saillants des audiences et rétroaction au rapport provisoire**

Le présent chapitre donne un aperçu des faits et opinions présentés aux audiences publiques et dans la rétroaction reçue en réponse au rapport provisoire.

### **A. Aperçu des interventions des pétrolières aux audiences**

Les pétrolières qui ont une capacité de raffinage ont présenté un point de vue concordant aux audiences du comité, à savoir qu'il est inutile d'envisager de réglementer davantage l'industrie de l'essence. Les principales raisons invoquées à l'appui de leur position sont les suivantes :

- Les prix de l'essence, taxes en sus, et les marges de raffinage et de commercialisation ont baissé au Nouveau-Brunswick et au Canada au cours des cinq dernières années.
- L'essence, taxes en sus, coûte environ 30 % de moins aujourd'hui qu'en 1980, après correction pour l'inflation.
- Les pratiques de vente au détail de l'essence évoluent rapidement. Le point de vente traditionnel à deux postes de travail avec îlot de distribution est devenu relativement rare, un nombre grandissant de points de vente ayant d'autres sources de revenus importantes telles qu'un dépanneur ou un restaurant. L'essence est au moins aussi importante pour ces points de vente comme moyen d'attirer la clientèle que comme source directe de profits.
- Le Nouveau-Brunswick a un grand nombre de points de vente au détail eu égard à sa population et au volume à écouler. En conséquence, son réseau de commercialisation est coûteux en soi, ce qui explique les prix plus élevés.
- Les entreprises indépendantes accroissent leur part du marché tant à l'échelle nationale qu'au Nouveau-Brunswick.
- Les ressorts qui ont fait l'expérience de la réglementation voient habituellement augmenter les prix de détail. La Nouvelle-Écosse est souvent citée en exemple.
- Le marché du Nouveau-Brunswick présente les caractéristiques d'un marché compétitif : fournisseurs en gros qui font concurrence, une gamme de fournisseurs au détail et de marques, instabilité des prix et diversité des prix.
- Il faut faire attention avant de tirer des conclusions à partir des données de RNCan, qui contiennent seulement des renseignements sur les plus grandes villes de chaque province.

### **B. Interventions des vendeurs indépendants**

Les interventions des vendeurs d'essence indépendants affichant la marque d'une entreprise de raffinage et de commercialisation et les opinions exprimées par des chaînes indépendantes comme Wilson et Greg's sont concordantes. Leurs principales affirmations sont les suivantes :

- Les entreprises de raffinage et de commercialisation mènent une campagne concertée visant à diminuer le nombre de points de vente au détail indépendants dans la province.
- Les moyens qu'utilisent les entreprises de raffinage et de commercialisation pour pressurer les vendeurs indépendants comprennent les suivants :
  - ? un assortiment de nouveaux frais inattendus ou de modifications des coûts liés au crédit, au rajustement des prix en fonction de la température et à l'équipement de communication ;
  - ? des prix tellement discriminatoires que les vendeurs paient des prix de gros plus élevés que le prix de détail de points de vente voisins qui affichent la marque de leur fournisseur.
- Les vendeurs indépendants sont importants pour les consommateurs et consommatrices parce qu'ils stimulent la concurrence des prix sur le marché.
- Les entreprises indépendantes qui ont une structure de coûts d'exploitation peu élevés et font bénéficier les consommateurs et consommatrices de leurs gains d'efficacité donnent à ces derniers un choix et une bonne valeur et incitent tous les détaillants à augmenter leur efficacité.
- Les pétrolières intégrées utilisent les marges bénéficiaires d'activités non liées à la vente au détail pour financer les guerres de prix qu'elles entreprennent en vue de mener les entreprises indépendantes à la faillite ou de leur enlever toute influence sur la fixation des prix. Une telle pratique est injuste et contraire aux intérêts des consommateurs et consommatrices.
- Si les entreprises indépendantes sont éliminées du marché, l'arrivée de nouveaux venus qui stimuleront la concurrence des prix est hautement improbable. Le marché, ne comptant que quelques intervenants, sera moins compétitif et plus exposé à des prix élevés à long terme.
- Il doit y avoir une raison au fait que plus de 20 États américains ont édicté des mesures législatives pour protéger les vendeurs d'essence indépendants contre les prix abusifs.
- Les restrictions de zonage municipal ont rendu difficile la possibilité d'obtenir des biens pour des points de vente de l'essence au détail et ont empêché la concurrence.

## **VI Analyse et conclusions relatives aux questions clés**

Le comité s'est concentré sur quatre questions clés dans son examen de l'industrie :

- ? écarts des prix et des marges bénéficiaires ;
- ? répercussions de la réduction de la taxe sur le carburant ;
- ? taille et impact du secteur indépendant ;
- ? risque de réduction de la concurrence en raison de prix discriminatoires.

Les questions sont traitées à tour de rôle ci-dessous.

## **A. Écarts des prix et des marges bénéficiaires**

### **1. Saint John par rapport à d'autres grandes villes**

De 1991 à la fin 1995, les prix à Saint John, taxes en sus, ont dépassé en moyenne d'au moins 4 ¢ la moyenne pour les plus grandes villes de chaque province du pays. L'écart s'explique en partie par les marges bénéficiaires pour les détaillants, légèrement plus élevées à Saint John, comme le montre la pièce 10. Ces marges plus élevées sont attribuables, pour la plupart, aux coûts et aux marges de raffinage et de commercialisation plus élevés, comme l'illustre la pièce 13. L'écart de prix est d'autant plus remarquable que, en 1989 et en 1990, les prix à Saint John étaient essentiellement comparables à la moyenne des autres grandes villes.

Les pétrolières font valoir que les écarts constatés comparativement à d'autres marchés sont moins importants que le fait que les prix excluant les taxes ainsi que les coûts et les marges de raffinage et de commercialisation ont diminué à Saint John depuis 1991. Toutefois, le comité est d'avis que les comparaisons avec d'autres marchés sont pertinentes. En outre, les données indiquent que les prix excluant les taxes ainsi que les coûts et les marges de raffinage et de commercialisation à Saint John n'ont pas diminué autant que la moyenne d'autres grandes villes.

Le principal facteur avancé par les pétrolières pour expliquer l'écart de 4 ¢ est le volume moyen moins élevé par station-service à Saint John, par rapport aux plus grands centres. Bien que le débit moyen des station-services à Saint John ne soit pas connu, la pièce 18 donne une indication de l'incidence du débit moyen sur les coûts. Selon l'analyse, l'incidence du débit se trouve être entre 1 ¢ et 2 ¢ le litre. Trois facteurs font contrepoids à cette analyse :

le coût moins élevé pour faire des affaires à Saint John en raison de facteurs comme la valeur des biens immobiliers ;

le fait que, jusqu'à 1993, la comparaison des prix présentée utilise le prix du service complet pour Saint John mais le prix d'un litre-service pour d'autres grandes villes, ce qui fait que, en 1994 et en 1995, lorsque tous les prix visaient le litre-service, on se serait attendu à un écart plus petit et non plus grand entre Saint John et d'autres centres ;

les frais de transport, qui favorisent Saint John en raison de la présence de la raffinerie Irving et d'un terminal de la Compagnie Pétrolière Impériale.

Après avoir pondéré tous ces facteurs, le comité conclut qu'une part importante de l'écart de 4 ¢ le litre ne s'explique pas par des facteurs de coûts. Des facteurs de marché, surtout un manque de concurrence dans le marché de 1991 à 1995, sont censés expliquer l'écart. Les diminutions de prix réalisées en 1996 reflètent l'incidence d'une plus grande concurrence.

### **Pièce 18 ? Incidence du volume sur les coûts au détail [Consulter l'original.]**

Le Nouveau-Brunswick possède un nombre relativement élevé de points de vente d'essence par rapport à sa population et, en conséquence, par rapport à la moyenne au Canada, et il a un volume ou débit moyen par station-service peu élevé. La pièce illustre l'incidence du problème de volume au point de vente sur le coût par litre pour vendre de l'essence au détail. Elle minimise l'incidence, car elle tient seulement compte des coûts en capital et non d'autres coûts fixes tels que l'assurance, les taxes et impôts et l'électricité.

### **2. Nouveau-Brunswick par rapport à d'autres régions**

Selon les données sur la moyenne du prix provincial, à la pièce 7, qui permettent des comparaisons entre le Nouveau-Brunswick et d'autres provinces, les prix du Nouveau-Brunswick dépassent de beaucoup ceux de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario mais sont comparables à ceux du Manitoba. Chacun des marchés en question requiert un examen distinct.

La Nouvelle-Écosse est un marché hautement concurrentiel depuis 1993, lorsque de nouveaux détaillants ont fait leur entrée sur le marché à la suite de la déréglementation. Une telle dynamique de marché a donné lieu à des prix qui, en général, ne sont pas considérés viables à long terme, étant donné le coût du brut et des coûts raisonnables de raffinage et de commercialisation. Néanmoins, la Nouvelle-Écosse est le marché qui, en général, se compare le mieux au Nouveau-Brunswick, ayant un débit moyen et des frais de transport similaires et étant approvisionné par les mêmes raffineries.

Les données de l'Ontario doivent être abordées en tenant compte du fait que ce marché se distingue par le très grand débit moyen des ventes par point de vente. Le débit moyen des ventes par point de vente est plus que le double de celui du Nouveau-Brunswick. Comme l'indique la pièce 18, ce débit assure au marché ontarien un avantage probable de 2 ¢ le litre. La différence de débit, cependant, n'explique pas à elle seule l'écart des prix entre le Nouveau-Brunswick et l'Ontario.

Le débit par point de vente du Manitoba est légèrement supérieur à celui du Nouveau-Brunswick. Le Nouveau-Brunswick devrait toutefois être avantagé sur le plan des frais de transport, du fait que la plupart des régions de la province sont à proximité des raffineries et des terminaux. Le Manitoba est dépourvu de raffinerie et de terminal. Les produits doivent être transportés par camion d'un bout à l'autre de la province, à partir de l'oléoduc situé à l'extrémité sud de la province. Il faudrait aussi se rappeler, si le Manitoba doit servir de référence, que son gouvernement s'est périodiquement soucié des prix de l'essence.

Après avoir pondéré les données publiées, le comité conclut que, de 1991 à 1995, les prix moyens au Nouveau-Brunswick ont reflété une concurrence insuffisante dans l'ensemble. Néanmoins, les données semblent indiquer que le problème n'est pas aussi grave à l'échelle provinciale, en moyenne, qu'il ne l'est à Saint John.

### 3. Au Nouveau-Brunswick

Les différences considérables dans les prix moyens d'un comté à l'autre dans la province, illustrées par la pièce 17, ne sont pas révélatrices des écarts de coûts entre régions mais des forces du marché. Dans certaines régions, la venue de plus d'indépendants sur le marché ainsi que la campagne Valeur Plus d'Ultrasur ont rendu les prix hautement compétitifs et instables, les points de vente s'efforçant de se tailler une part du marché. Dans d'autres régions, où la concurrence est moins forte, les prix tendent à être plus élevés.

La ventilation des points de vente par comté, qui constitue la pièce 2, montre que le degré de concurrence varie considérablement d'un comté à l'autre. Dans certains comtés, toutes les grandes pétrolières et divers indépendants sont en présence. Dans d'autres comtés, le marché est dominé par une ou deux des grandes pétrolières. Étant donné une telle gamme de conditions de concurrence, des écarts considérables de prix sont compréhensibles et en ont été la conséquence.

### **B. Répercussions de la réduction de la taxe sur les carburants**

Le Nouveau-Brunswick a en avril 1992 réduit de 2 ¢ le litre la taxe sur l'essence. Il se situe maintenant à l'avant-dernier rang au Canada, avant l'Alberta seulement, pour ce qui est du faible niveau de taxe.

Le comité a entrepris diverses analyses pour évaluer si la réduction de taxe s'était répercutée chez les consommateurs et consommatrices. Le comité conclut que les répercussions ont été différentes selon que la perspective est celle de l'année qui a suivi la réduction de taxe ou celle d'une période à plus long terme, de deux ou trois années. La pièce 13 montre qu'aucune augmentation des coûts et des marges de raffinage et de commercialisation n'a été enregistrée l'année suivant la réduction de taxe. La pièce indique en fait que, dans les 12 mois qui ont couru d'avril 1992 à avril 1993, les coûts et les marges de raffinage et de commercialisation à Saint John ont diminué, ce qui indiquerait que, initialement, la réduction de taxe s'est répercutée.

Une évaluation à plus long terme de la période de deux à quatre ans suivant la réduction de taxe mène à une conclusion différente. L'analyse présentée dans la section précédente indique que, même si les prix de l'essence ont baissé au Nouveau-Brunswick, ils n'ont pas baissé autant qu'ailleurs. La réduction de la taxe sur l'essence au Nouveau-Brunswick n'a donc pas amené les prix de l'essence à diminuer proportionnellement plus qu'ailleurs. Les répercussions de la réduction de la taxe associées à un manque de concurrence au Nouveau-Brunswick ont fait que l'industrie dans la province a subi moins de pression que l'industrie dans le reste du pays pour rationaliser et améliorer l'efficacité. C'est seulement lorsque la nouvelle concurrence et les prix concurrentiels sont entrés en jeu au début de 1996 que l'écart entre les prix à Saint John et les prix dans d'autres centres a diminué à des taux plus raisonnables. Le comité est d'avis que, de 1993 à 1995, les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick n'ont pas profité pleinement de la réduction de taxe.

### **C. Taille et impact du secteur indépendant**

Le comité a obtenu de diverses sources de l'information indiquant que la structure concurrentielle du marché influe sur les prix. Des intervenants aux audiences publiques ont indiqué au comité que les prix découlent des forces du marché. Le comité comprend par là qu'une concurrence accrue tend à faire baisser les prix, tandis qu'une concurrence moins intense les rend relativement élevés. Un examen de données sur la structure des prix et de l'industrie semble appuyer une telle conclusion.

Une analyse, dont fait état la revue *Octane*, a été entreprise en vue de comparer le prix moyen par province pour les grands centres examinés par Ressources naturelles Canada, ou RNCAN, avec le pourcentage de points de vente indépendants dans les provinces respectives. La pièce 19 constitue le diagramme de dispersion. La pièce 20 constitue un diagramme qui représente le prix moyen pour les

grands centres par rapport au débit moyen pour chaque province. Bien que de telles analyses ne soient pas très poussées, elles semblent indiquer que le pourcentage d'entreprises indépendantes et le débit moyen ont une incidence sur les prix. La conclusion du comité est que la présence d'entreprises indépendantes fait effectivement baisser les prix.

Pour tirer une telle conclusion, le comité a aussi examiné l'incidence apparente des entreprises indépendantes en Nouvelle-Écosse et les écarts de prix d'un comté à l'autre au Nouveau-Brunswick. La pièce 21 indique la tendance des prix à Halifax depuis 1989. Une baisse des prix a accompagné l'arrivée de nouveaux distributeurs indépendants depuis la déréglementation de l'industrie. Les pièces 2 et 17 montrent la structure de l'industrie néo-brunswickoise ainsi que des données sur les prix moyens. En général, les comtés ayant le plus grand nombre d'entreprises indépendantes ont les prix les plus bas, et les comtés ayant la plus forte prédominance d'une seule entreprise ont les prix les plus élevés.

Le Nouveau-Brunswick est une province ayant un très faible pourcentage global d'entreprises indépendantes. La conclusion du comité est qu'un tel fait a contribué au degré de compétitivité du marché et aux écarts de prix constatés plus haut entre le Nouveau-Brunswick et d'autres ressorts.

**Pièce 19 ? Prix de détail, taxes en sus, comparé au pourcentage de points de vente exploités par des distributeurs indépendants**

**Pièce 20 ? Prix de détail, taxes en sus, comparé au volume annuel des ventes par point de vente**

**Pièce 21 ? Moyenne du prix de détail à Saint John comparé à la moyenne du prix de détail, taxes en sus, pour les grandes villes du Canada atlantique [Consulter l'original.]**

#### **D. Risque de réduction de la concurrence en raison de prix discriminatoires**

Le Nouveau-Brunswick doit se préoccuper du niveau de concurrence sur son marché. Deux compagnies contrôlent plus de 60 % des points de vente au détail et un pourcentage peut-être plus grand du volume global des ventes au détail. La province a peu d'entreprises indépendantes comparativement à la plupart des autres provinces. Le marché de gros est encore plus concentré. De 1991 à 1995, il y a eu des écarts de prix inexplicables entre Saint John et d'autres grands centres du pays.

Dans un tel contexte, les audiences publiques ont fourni un certain nombre d'exemples où certains détaillants ont dû payer l'essence plus cher que le prix de détail à des points de vente affichant la marque de leur fournisseur. Il est clair que divers points de vente dans la même zone de marché paient des prix de gros très différents au même fournisseur en raison de prix discriminatoires.

Le genre de prix discriminatoires qui s'est pratiqué pourrait obliger des entreprises indépendantes sous marque et sans marque à se retirer du marché ou, du moins, du processus de fixation des prix. Par conséquent, le comité estime que de telles pratiques représentent effectivement une menace pour le degré global de concurrence dans la province. La fixation de prix abusifs est une question qui relève du gouvernement fédéral. Toutefois, il semble peu probable que les détaillants d'essence indépendants soient protégés de façon efficace, en raison du fardeau de la preuve requis en application de la *Loi sur la concurrence* pour prouver que des prix abusifs ont été fixés.

#### **E. Sommaire des conclusions**

Eu égard aux observations précitées, voici les conclusions du comité :

? Les écarts de coûts n'expliquent pas pleinement les prix plus élevés payés pendant une grande partie des six dernières années par les consommateurs et les consommatrices d'essence du Nouveau-Brunswick comparativement à ceux d'autres provinces. Ils n'expliquent pas pleinement non plus les écarts de prix d'un comté à l'autre au Nouveau-Brunswick.

? Le marché néo-brunswickois n'a pas été suffisamment concurrentiel pendant une bonne partie des six dernières années, même s'il a été extrêmement concurrentiel dans certaines régions en 1996.

? Initialement, les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick ont profité pleinement de la réduction de la taxe provinciale en 1992. Il n'est pas clair que les avantages aient été pleinement obtenus au cours des dernières années.

? Les prix discriminatoires pratiqués par des entreprises de raffinage et de commercialisation risquent d'éliminer du marché les quelques entreprises indépendantes qui existent effectivement.

? Un climat favorable à la présence d'entreprises indépendantes et à la concurrence sur le marché du gros et du détail serait souhaitable pour les consommateurs et consommatrices.

#### **VII Recommandations**

L'objectif du comité est de déterminer le contexte qui permettra au marché provincial de l'essence de fonctionner à l'avantage des consommateurs et consommatrices. Le comité a élaboré ses recommandations en tenant compte de la complexité de l'industrie de l'essence et du fait que certaines stratégies de réglementation visant l'essence, surtout celles qui comportent le contrôle des prix ou des marges bénéficiaires, pourraient être défavorables aux intérêts des consommateurs et consommatrices.

1. L'industrie pétrolière subit une rationalisation à l'échelle nationale. Depuis 1990, la région des Maritimes a perdu une de ses trois raffineries et des centaines de points de vente. Le comité partage la préoccupation exprimée dans certaines interventions à l'égard de la possibilité qu'une prolongation du genre de guerre des prix vécue en 1996 réduise le nombre d'intervenants sur le marché de détail au point où la concurrence ne sera pas assez vigoureuse pour protéger les intérêts des consommateurs et consommatrices. Le Nouveau-Brunswick a déjà un pourcentage relativement bas d'entreprises indépendantes. Dans un tel contexte, le comité croit qu'il est important pour le gouvernement d'examiner la structure de l'industrie au Nouveau-Brunswick, y compris les parts du marché, les prix de gros et de détail ainsi que le nombre de concurrents dans chaque secteur du marché. Le comité recommande que le gouvernement effectue un examen approfondi de ses systèmes de surveillance de l'industrie du carburant et des politiques de la taxe sur l'essence. Il faut élargir le programme actuel de surveillance, qui nécessite principalement des enquêtes mensuelles sur les prix dans chaque marché important. Avec des données pertinentes, récentes et exactes, le gouvernement pourrait protéger les intérêts des consommateurs et consommatrices de façon plus proactive et résoudre des problèmes avec l'industrie.

Le comité recommande que le gouvernement poursuive son programme actuel d'enquêtes sur les prix et qu'il mette en oeuvre :

un système de présentation de l'information sur le marché de détail pour fournir par point de vente, peut-être trimestriellement, des renseignements comme le volume, le nombre de pistolets, la marque et l'arrangement quant à la propriété ;

un système de présentation de l'information sur le marché de gros pour les renseignements comme les volumes et les prix ;

un processus régulier de présentation de l'information au public pour comparer les prix au Nouveau-Brunswick avec d'autres données de référence comme le coût du brut, le prix de l'essence dans le port de New York ou les prix à d'autres endroits.

2. Le comité considère que le maintien de la concurrence à tous les niveaux de l'industrie est la clé pour protéger les consommateurs et consommatrices. Le maintien d'une concurrence équitable et de marchés efficients relève du gouvernement fédéral. Depuis 1935, à l'échelle fédérale, la *Loi sur la concurrence* prévoit des dispositions particulières visant à considérer comme des infractions au titre de la loi les prix discriminatoires et les prix abusifs en vue de réduire considérablement la concurrence ou d'éliminer un concurrent. Il est cependant clair que peu de poursuites judiciaires ont été engagées en application de la loi. Des représentants du Bureau de la concurrence ont signalé que seulement un ou deux cas sont passés devant les tribunaux. Une raison de l'efficacité limitée de la loi semble être le sévère fardeau de la preuve qui est exigé pour établir l'occurrence d'une infraction. Il est très difficile d'établir *hors de tout doute raisonnable* qu'il y a eu des prix discriminatoires ou des prix abusifs et que cela a considérablement diminué la concurrence.

Le comité recommande que le gouvernement exhorte le gouvernement fédéral à entreprendre une évaluation et un examen fondamentaux de la *Loi sur la concurrence* pour déterminer si son modèle de contentieux criminel (c'est-à-dire qui prévoit les amendes et les peines d'emprisonnement, associé au fardeau de la preuve *hors de tout doute raisonnable*) sert avec efficacité l'objectif de la politique gouvernementale visant à empêcher les prix abusifs et les prix discriminatoires en vue de réduire considérablement la concurrence. L'autre modèle d'un cadre législatif qui pourrait être envisagé serait basé sur la possibilité d'offrir un recours civil aux consommateurs et consommatrices ainsi qu'aux victimes de prix abusifs et de prix discriminatoires. Nous croyons qu'un tel système offrirait davantage de protection aux consommateurs et consommatrices.

3. Il faudrait probablement un certain nombre d'années pour obtenir les modifications de la loi fédérale sur la concurrence, qui sont mentionnées dans la recommandation 2. Dans l'intervalle, le gouvernement dispose de moyens pour s'occuper des risques selon lesquels des prix abusifs et des prix discriminatoires pourraient diminuer la concurrence au détriment des consommateurs et consommatrices. À cette fin, le comité recommande que le gouvernement mette en oeuvre des dispositions qui limiteraient la possibilité des prix abusifs, qui limiteraient les dommages que pourraient infliger les prix abusifs et qui restreindrait la capacité d'entreprises de raffinage et de commercialisation de créer des zones de prix arbitraires. Selon le comité, les dispositions particulières suivantes atteindraient un tel but :

interdire aux grossistes ou aux entreprises de raffinage et de commercialisation de demander à leurs stations-services clientes de la même région des prix de gros plus élevés que le prix de vente au

détail ;

exiger l'affichage public des tableaux des prix de gros, en excluant les coûts de transport pour les clients avec marque ou sans marque et selon les volumes achetés et les modalités à tous les bâts de chargement de gros dans la province.

4. Le Québec est en train de mettre en oeuvre un système de réglementation qui comprend l'établissement de marges bénéficiaires minimales en vue de protéger son secteur indépendant de la vente au détail. Le comité a examiné un grand nombre de rapports et d'analyses portant sur les répercussions de la réglementation des prix et de lois contre la vente à perte qui réglementent dans les faits une marge bénéficiaire minimale pour le détaillant. Il est très difficile d'établir une marge réglementée qui ne créera pas un certain manque d'efficacité sur le marché ou le subventionnement d'entreprises moins efficaces. La conclusion du comité est que la réglementation des prix ou des marges bénéficiaires minimales risque d'augmenter les prix au détriment des consommateurs et consommatrices. Le comité recommande que le gouvernement surveille de près les modalités et l'efficacité du programme québécois.

Il est ordonné que le rapport soit reçu.

---

Au cours des questions orales, le président rappelle aux parlementaires que les questions principales et les questions supplémentaires doivent être brèves et pertinentes.

---

### **Dépôt de projets de loi**

Est déposé et lu une première fois le projet de loi suivant :

par l'hon. M. Lee :

*7, Loi modifiant la Loi sur la Société de voirie du Nouveau-Brunswick.*

Il est ordonné que ce projet de loi soit lu une deuxième fois à la séance suivante.

Est déposé et lu une première fois le projet de loi d'intérêt privé suivant :

par M. D. Landry :

*8, Loi constituant en société l'Association de cosmétologie du Nouveau-Brunswick.*

Il est ordonné que ce projet de loi soit renvoyé au Comité permanent des projets de loi d'intérêt privé.

Est déposé et lu une première fois le projet de loi suivant :

par l'hon. M. MacIntyre :

*9, Loi modifiant la Loi sur la recherche portant sur le marché du travail.*

Il est ordonné que ce projet de loi soit lu une deuxième fois à la séance suivante.

Est déposé et lu une première fois le projet de loi d'intérêt privé suivant :

par M. McAdam :

*10, Loi modifiant la Loi sur le régime de retraite de la ville de Saint John.*

Il est ordonné que ce projet de loi soit renvoyé au Comité permanent des projets de loi d'intérêt privé.

---

### **Motions émanant du gouvernement**

L'hon. M. Blanchard donne avis de motion 21 portant que, le jeudi 4 décembre 1997, appuyé par l'hon. M. Frenette, il proposera la résolution suivante :

que la Chambre approuve en général la politique budgétaire du gouvernement.

---

### **Avis de motion**

M. Robichaud donne avis de motion 22 portant que, le mardi 16 décembre 1997, appuyé par M. Mockler, il proposera

qu'une adresse soit présentée à S.H. la lieutenante-gouverneure la priant de faire déposer sur le bureau de la Chambre

une liste et une description de tous les frais de chaque ministère, indiquant les frais liés à l'usage d'ordinateurs. Devraient y être inclus les frais d'achat, de location, de licences, d'entretien, de service et de réparation d'ordinateurs, de logiciels, de réseaux et de branchements à Internet, les frais de toute formation de membres du personnel du ministère pour l'usage, l'entretien, le service et la réparation d'ordinateurs et d'équipement connexe, ainsi que les frais de tous les contrats conclus avec des entrepreneurs privés pour qu'ils fournissent des ordinateurs et de l'équipement connexe et qu'ils veillent à l'entretien, au service, à la réparation et à la formation relative aux ordinateurs et à l'équipement connexe, pour chacune des cinq dernières années financières.

---

M. Volpé donne avis de motion 23 portant que, le jeudi 11 décembre 1997, appuyé par M. Robichaud, il proposera

qu'une adresse soit présentée à S.H. la lieutenante-gouverneure la priant de faire déposer sur le bureau de la Chambre

tous les documents financiers ayant trait à la tenue de la Conférence pour une vision de l'Atlantique, y compris les relevés de tous les frais et dépenses payés par les ministères, organismes ou employés du gouvernement.

---

M. Sherwood donne avis de motion 24 portant que, le jeudi 11 décembre 1997, appuyé par M. Volpé, il proposera

qu'une adresse soit présentée à S.H. la lieutenante-gouverneure la priant de faire déposer sur le bureau de la Chambre

copie des conclusions du comité interministériel sur les milieux marins, contenues dans le document intitulé *Information Report on Current Marine Initiatives and Issues*.

---

M<sup>me</sup> Weir donne avis de motion 25 portant que, le mardi 9 décembre 1997, appuyée par M. Doucet, elle proposera

qu'une adresse soit présentée à S.H. la lieutenante-gouverneure la priant de faire déposer sur le bureau de la Chambre,

par le ministre de la Santé et des Services communautaires, une copie du rapport d'expert-conseil préparé par Sandra Matheson Food Management Consultants pour le conseil d'administration de la Corporation hospitalière de la Région 2.

---

M<sup>me</sup> Weir donne avis de motion 26 portant que, le mardi 9 décembre 1997, appuyée par M. Doucet, elle proposera

qu'une adresse soit présentée à S.H. la lieutenante-gouverneure la priant de faire déposer sur le bureau de la Chambre

par le ministre du Développement économique et du Tourisme une copie de l'étude des experts-conseils visant la stratégie de terrains de golf « distinction » et une copie de la correspondance, des rapports, des notes de service et de tout autre document que possède le ministre relativement à la stratégie de terrains de golf.

---

### **Motions ministérielles sur l'ordre des travaux de la Chambre**

L'hon. M. Tyler annonce l'intention du gouvernement de passer à la deuxième lecture des projets de loi, dans l'ordre suivant : 2, 4, 5, 6 et 3.

---

### **Deuxième lecture**

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 2, *Loi sur le financement de la route Fredericton - Moncton*, il s'élève un débat.

L'hon. M. Blanchard invoque le Règlement ; il déclare que la députée de Saint John Harbour devrait rester sur le sujet. Plusieurs parlementaires prennent la parole sur le rappel au Règlement.

L'hon. M. Tyler demande que la Chambre étudie simultanément tous les projets de loi connexes. Le président demande le consentement unanime, qui est refusé.

M. Allaby invoque le Règlement ; il déclare que les parlementaires devraient s'en tenir au principe du projet de loi dans leurs interventions.

L'hon. M. Blanchard soulève un rappel au Règlement semblable.

Au cours du débat, M. Robichaud s'excuse pour une remarque qu'il a faite plus tôt au cours de la séance.

Le débat se poursuit. M<sup>me</sup> Weir invoque le Règlement ; elle affirme que l'étape de la deuxième lecture d'un projet de loi est la plus importante et cite la sixième édition de *Jurisprudence parlementaire de Beauséjour* :

**¶659.** *La deuxième lecture constitue l'étape la plus importante qu'un projet de loi ait à franchir. En effet, la Chambre est appelée à voter sur le principe même de la mesure. On ne peut toutefois, à ce stade, aborder en détail les dispositions du projet de loi.*

Plusieurs parlementaires interviennent sur le rappel au Règlement.

Le président statue que la Chambre entendra les observations portant sur le principe du projet de loi dont elle est saisie.

M. Robichaud invoque le Règlement au sujet des règles du débat à la deuxième lecture. Il cite le commentaire 640 de la sixième édition du *Beauséjour* :

*2) Deuxième lecture ? À ce stade, la Chambre se prononce sur le principe dont s'inspire la mesure qui lui est présentée. Le débat ne se limite pas uniquement à la matière du projet de loi : il peut porter sur d'autres moyens d'atteindre les objectifs visés. L'adoption en deuxième lecture s'accompagne d'un renvoi en comité.*

Le président déclare que l'objet du débat est circonscrit et qu'il a donné aux règles une large interprétation. Il statue que la Chambre continuera à discuter le principe du projet de loi 2.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 2 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée par le vote nominal suivant :

#### POUR?: 33

l'hon. M. Lockyer	Mme Jarrett	M. Johnson
l'hon. M. Blanchard	M. McAdam	Mme de Ste. Croix
l'hon. M. Tyler	l'hon. M. LeBlanc	M. Olmstead
l'hon. A. Graham	l'hon. M. Byrne	M. Flynn
l'hon. M. Lee	l'hon. Mme Kingston	M. DeGrâce
l'hon. M. King	M. Allaby	M. O'Donnell
l'hon. Mme Barry	M. Wilson	M. MacDonald
l'hon. Mme Breault	M. Smith	M. Devereux
l'hon. M. MacIntyre	M. Kavanaugh	M. MacLeod
l'hon. Mme Mersereau	M. Steeves	M. D. Landry
l'hon. M. Jamieson	M. A. Landry	M. Armstrong

#### CONTRE?: 6

M. Volp?	M. Robichaud	Mme Weir
M. Sherwood	M. Mockler	M. D. Graham

Le projet de loi 2, *Loi sur le financement de la route Fredericton - Moncton*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

Le président met aux voix la motion portant que le projet de loi 4, *Loi modifiant la Loi sur les compagnies*, soit maintenant lu une deuxième fois. La tenue d'un vote nominal ayant été demandée, la motion portant deuxième lecture est adoptée par le vote nominal suivant :

#### POUR : 31

l'hon. M. Lockyer	l'hon. M. LeBlanc	Mme de Ste. Croix
l'hon. M. Tyler	l'hon. M. Byrne	M. Olmstead
l'hon. A. Graham	l'hon. Mme Kingston	M. Flynn
l'hon. M. Lee	M. Allaby	M. DeGrâce
l'hon. Mme Barry	M. Wilson	M. O'Donnell
M. Blaney	M. Smith	M. MacDonald
l'hon. M. MacIntyre	M. Kavanaugh	M. Devereux



l'hon. Mme Mersereau  
l'hon. M. Jamieson  
Mme Jarrett  
M. McAdam

M. Steeves  
M. A. Landry  
M. Johnson

M. MacLeod  
M. D. Landry  
M. Armstrong

#### CONTRE?: 6

M. Volp?  
M. Sherwood

M. Robichaud  
M. Mockler

Mme Weir  
M. D. Graham

Le projet de loi 4, *Loi modifiant la Loi sur les compagnies*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

À l'appel du projet de loi 5, *Loi modifiant la Loi sur les véhicules à moteur*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 5 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée par le vote nominal suivant :

#### POUR : 30

l'hon. M. Lockyer  
l'hon. M. Tyler  
l'hon. A. Graham  
l'hon. M. Lee  
l'hon. Mme Barry  
l'hon. Mme Breault  
M. Blaney  
l'hon. M. MacIntyre  
l'hon. M. Jamieson  
Mme Jarrett

M. McAdam  
l'hon. M. LeBlanc  
l'hon. Mme Kingston  
M. Allaby  
M. Wilson  
M. Smith  
M. Kavanaugh  
M. Steeves  
M. A. Landry  
M. Johnson

Mme de Ste. Croix  
M. Olmstead  
M. Flynn  
M. DeGrâce  
M. O'Donnell  
M. MacDonald  
M. Devereux  
M. MacLeod  
M. D. Landry  
M. Armstrong

#### CONTRE?: 6

M. Volp?  
M. Sherwood

M. Robichaud  
M. Mockler

Mme Weir  
M. D. Graham

Le projet de loi 5, *Loi modifiant la Loi sur les véhicules à moteur*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

À l'appel du projet de loi 6, *Loi modifiant la Loi sur la voirie*, il s'élève un débat.

Après un certain laps de temps, le président déclare qu'il est 12 h 30 et quitte le fauteuil pour le reprendre à 14 heures. *14 heures*

Le président reprend le fauteuil.

Le débat reprend sur la motion portant deuxième lecture du projet de loi 6, *Loi modifiant la Loi sur la voirie*.

Après un certain laps de temps, M. Mockler dépose sur le bureau de la Chambre la documentation suivante :

correspondance en date du 17 juin 1997 adressée à la présidence du Comité permanent des corporations de la Couronne par Percy Mockler, député et critique des transports ;

correspondance en date du 4 septembre 1997 adressée à la présidence du Comité permanent des corporations de la Couronne par Percy Mockler, député et critique des transports ;

correspondance en date du 10 novembre 1997 adressée à Percy Mockler, député et critique des transports, par l'hon. J. Raymond Frenette, premier ministre de la province.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 6 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée par le vote nominal suivant :

#### POUR : 30

l'hon. M. Lockyer  
l'hon. M. Frenette  
l'hon. M. Tyler  
l'hon. A. Graham  
l'hon. M. Lee  
l'hon. Mme Barry  
M. Blaney  
l'hon. M. MacIntyre  
l'hon. M. Savoie  
Mme Jarrett

M. McAdam  
l'hon. M. Byrne  
l'hon. Mme Kingston  
M. Allaby  
M. Wilson  
M. Smith  
M. Kavanaugh  
M. Steeves  
M. A. Landry  
M. Johnson

Mme de Ste. Croix  
M. Olmstead  
M. Flynn  
M. DeGrâce  
M. O'Donnell  
M. MacDonald  
M. Devereux  
M. MacLeod  
M. D. Landry  
M. Armstrong

Le projet de loi 6, *Loi modifiant la Loi sur la voirie*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 3, *Loi modifiant la Loi sur la Police*, il s'élève un débat.

Après un certain laps de temps, M. Sherwood, appuyé par M. Volpé, propose l'amendement suivant :

#### AMENDEMENT

que la motion portant deuxième lecture soit amendée par la suppression de tous les mots après le mot « que » et leur remplacement par ce qui suit :

le projet de loi 3, *Loi modifiant la Loi sur la Police*, ne soit pas maintenant lu une deuxième fois mais que l'ordre portant deuxième lecture soit révoqué et que l'objet du projet de loi soit renvoyé au Comité permanent de modification des lois.

La question proposée, il s'élève un débat.

Le débat se termine. L'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Le débat se poursuit sur la motion portant que le projet de loi 3, *Loi modifiant la Loi sur la Police*, soit maintenant lu une deuxième fois.

Après un certain laps de temps, M<sup>me</sup> Weir, appuyée par M. D. Graham, propose l'amendement suivant :

#### AMENDEMENT

que la motion portant deuxième lecture soit amendée par la suppression de tous les mots après le mot « que » et leur remplacement par ce qui suit :

la Chambre ne lise pas une deuxième fois le projet de loi 3, *Loi modifiant la Loi sur la Police*, pour le motif suivant :

le projet de loi 3 révoque l'autorité constitutionnelle qu'a le gouvernement provincial de régir et de diriger les services de maintien de l'ordre qui seraient fournis à contrat par la GRC aux termes du projet de loi 3.

La question proposée, il s'élève un débat.

Au cours du débat, le président rappelle aux parlementaires que les téléphones cellulaires sont interdits à la Chambre.

L'hon. M. Tyler invoque le Règlement ; il soutient que l'amendement proposé est irrecevable et invoque le commentaire 670(2) de la sixième édition de *Jurisprudence parlementaire de Beauchesne*, selon lequel un amendement motivé ne peut proposer une mesure de remplacement.

Le président suspend la séance à 16 h 20.

Le président reprend le fauteuil à 16 h 36.

Le président statue que l'amendement est recevable à titre d'amendement motivé et qu'il répond aux critères énoncés dans la sixième édition de *Jurisprudence parlementaire de Beauchesne*. Il cite le commentaire 670 :

*Cet amendement porte suppression de tous les mots dans la motion principale suivant «*

*que » et leur remplacement par d'autres mots. L'amendement motivé, présenté sous forme de motion, doit répondre aux critères suivants :*

*1) Il doit affirmer quelque principe qui aille à l'encontre ou s'écarte des principes, des objectifs ou des dispositions du projet de loi.*

Le débat reprend sur l'amendement proposé.

Après un certain laps de temps, le président demande à la députée de Saint John Harbour de s'en tenir à l'objet de l'amendement.

Le débat se termine. L'amendement, mis aux voix, est rejeté par le vote nominal suivant :

**POUR : 6**

M. ?Volp?  
M. ?Sherwood

M. ?Robichaud  
M. Mockler

Mme Weir  
M. ?Doucet

**CONTRE?: 27**

l?hon. M. ?Lockyer  
l?hon. M. ?Frenette  
l?hon. M. ?Tyler  
l?hon. A. ?Graham  
l?hon. M. ?King  
l?hon. Mme Barry  
l?hon. M. ?MacIntyre  
l?hon. M. ?Richard  
l?hon. Mme Mersereau

Mme Jarrett  
M. ?McAdam  
l?hon. M. ?LeBlanc  
l?hon. M. ?Byrne  
l?hon. Mme Kingston  
M. ?Duffie  
M. ?Wilson  
M. ?Smith  
M. ?Kavanaugh

M. ?A. ?Landry  
M. ?Johnson  
M. ?Olmstead  
M. ?DeGr?ce  
M. ?O?Donnell  
M. ?MacDonald  
M. ?Devereux  
M. ?MacLeod  
M. ?Armstrong

Le débat reprend sur la motion portant que le projet de loi 3, *Loi modifiant la Loi sur la Police*, soit maintenant lu une deuxième fois.

L'hon. M. Tyler invoque le Règlement ; il demande que le président revienne aux motions ministérielles sur l'ordre des travaux de la Chambre.

Le président dit qu'il le fera avant 18 heures.

Le débat se poursuit sur la motion portant deuxième lecture.

Après un certain laps de temps, le président revient aux motions ministérielles sur l'ordre des travaux de la Chambre.

---

**Motions ministérielles sur l'ordre des travaux de la Chambre**

Sur la motion de l'hon. M. Tyler, appuyé par l'hon. M. Frenette, il est résolu que la Chambre, à la levée de la séance, s'ajourne à 10 heures mardi prochain.

---

La séance est levée à 18 heures.

---

Conformément à l'article 39 du Règlement, les documents suivants, ayant été déposés au bureau du greffier, sont réputés avoir été déposés sur le bureau de la Chambre :

Société de gestion des placements du Nouveau- Brunswick,  
rapport annuel pour 1996-1997 (5 novembre 1997) ;  
copie de correspondance en date du 16 octobre 1997 expédiée  
par l'hon. M. Frenette (27 novembre 1997).