

**Comprendre le prix de l'essence :**  
*Un examen des augmentations récentes du prix de l'essence au Canada*

Division du pétrole  
Ressources naturelles Canada

Juillet 2005



## Table des matières

Introduction	1
Les éléments du prix	2
Le pétrole brut	2
Les taxes	3
Le raffinage et la commercialisation	5
Les marchés de gros	6
Le prix de gros de l'essence	7
Les marchés de détail	11
Le prix de détail de l'essence	12
Une analyse empirique du prix de l'essence	15
La relation entre le prix de l'essence et le prix du pétrole brut	15
L'effet de l'augmentation du prix du pétrole brut	15
L'effet de l'appréciation du dollar	17
L'augmentation des marges de raffinage	18
La capacité financière	19
Conclusion	20



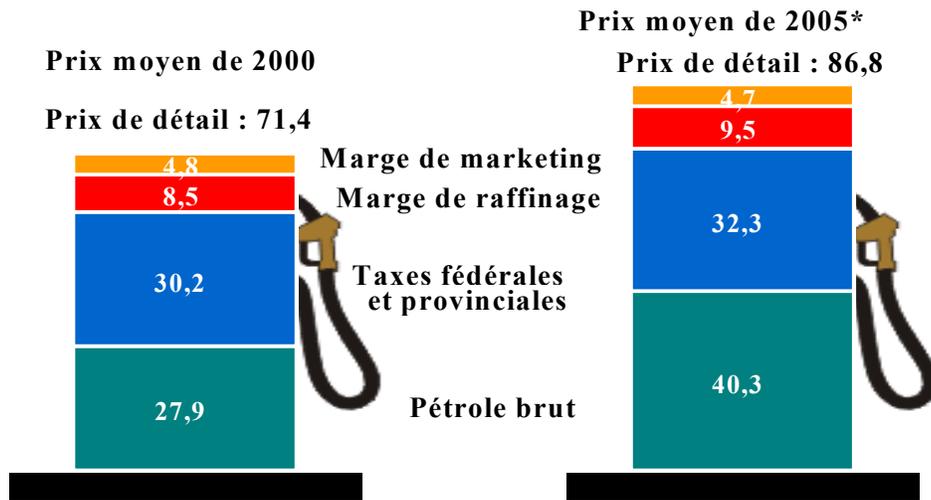
## **Introduction**

L'industrie pétrolière canadienne est souvent blâmée par les consommateurs et les médias en raison du prix de l'essence. La frustration des consommateurs à l'égard de la variation constante du prix de l'essence à la pompe est exacerbée par le fait qu'il s'agit de la seule marchandise vendue dans notre société dont ils peuvent comparer les prix au volant de leur automobile. Dans le présent document, on aborde les facteurs qui influent sur le prix de l'essence au Canada. On commence par analyser en détail chaque élément du prix de l'essence à la pompe, ainsi que les facteurs qui ont un effet sur eux. En conclusion, on examine comment certains des facteurs clés, par exemple le prix du pétrole brut et le taux de change, façonnent le prix de l'essence depuis quelques années.

## Les éléments du prix

Le prix de l'essence au détail est composé de quatre éléments clés : le coût du pétrole brut, la marge de gros, la marge de détail et les taxes. Le coût du pétrole brut et les taxes représentent la plus grande partie du prix d'un litre d'essence. En juin 2005, au Canada, le prix moyen d'un litre d'essence sans plomb ordinaire était de 92,1 ¢. Le coût du pétrole brut et les taxes représentent environ 83 p. 100 ou 76,8 ¢ de ce prix. Les marges de raffinage et de détail représentent le reste du montant, soit 17 p. 100 ou 15,4 ¢.

## Éléments du prix moyen à la pompe au Canada



\*De janvier à juin 2005  
Source : M.J. Ervin & Associates

## Le pétrole brut

Le coût du pétrole brut est l'élément le plus important du prix de l'essence. C'est pourquoi lorsque le prix du pétrole brut change, le prix de l'essence change aussi. L'instabilité du prix de l'essence depuis cinq ans est due en grande partie à l'instabilité du prix mondial du pétrole brut.

Depuis 1985, d'un commun accord avec les provinces de l'Ouest, le gouvernement du Canada a adopté une politique énergétique axée sur le marché, c'est-à-dire que ce sont les marchés concurrentiels qui déterminent les prix. En effet, il pense toujours que ce sont les prix fixés par des marchés libres et concurrentiels qui envoient aux producteurs et aux consommateurs les meilleurs messages pour prendre des décisions d'investissement et de consommation. L'augmentation des prix indique aux pays producteurs d'investir davantage dans l'augmentation de l'offre et aux pays consommateurs, de consommer le pétrole plus efficacement et, lorsque cela est possible, d'adopter d'autres carburants. Le fait que ce soit le marché qui détermine le prix du pétrole assure un approvisionnement suffisant et la vente du pétrole au prix le plus concurrentiel.

Le prix est déterminé par le marché mondial, peu importe d'où provient le pétrole brut. Le prix du pétrole brut importé et canadien est fixé en fonction de l'équilibre entre l'offre et la demande et de la dynamique des prix dans le marché mondial du pétrole. Comme le Canada ne produit qu'environ 3 p. 100 du pétrole mondial, les entreprises canadiennes n'exercent à peu près aucune influence sur le prix du pétrole brut. De fait, les plus grosses raffineries intégrées<sup>1</sup> du Canada achètent plus de pétrole brut qu'elles n'en produisent. C'est pourquoi les raffineries canadiennes doivent acheter leur pétrole au prix du marché et n'ont à peu près aucune influence sur le prix qu'elles paient.

Depuis 2000, le prix du pétrole brut léger habituellement traité par les raffineries canadiennes est plutôt instable. Cela se voit clairement dans le tableau suivant, où l'on indique le prix annuel moyen que paie une raffinerie pour le pétrole brut. Les fluctuations du prix de l'essence ne sont pas nécessairement les mêmes que celles du prix du pétrole brut, parce que ce dernier ne subit pas les mêmes pressions. À court terme, il peut arriver que les conditions du marché local influent davantage sur le prix des produits pétroliers que le coût du pétrole brut.

### Le prix du par à Edmonton

Année	Coût moyen		% du prix de détail moyen
	\$US/baril	¢/litre	
2000	29,88 \$	27,9 ¢	39 %
2001	25,32 \$	24,7 ¢	36 %
2002	25,45 \$	25,1 ¢	36 %
2003	30,79 \$	27,1 ¢	37 %
2004	40,36 \$	33,0 ¢	41 %
2005*	52,25 \$	40,6 ¢	46 %

\*De janvier à juin 2005  
Source : RNCan

### Les taxes sur l'essence

En juin 2005, les taxes représentaient en moyenne 36 p. 100 du coût d'un litre d'essence au Canada. Elles représentent donc l'un des éléments les plus importants du prix de l'essence. Elles varient selon la province et, parfois, la région. Elles forcent souvent les raffineurs à augmenter leurs prix, particulièrement dans les marchés très concurrentiels, où, en raison de la guerre des prix, les entreprises pétrolières doivent absorber l'augmentation des taxes à même leur marge de raffinage.

<sup>1</sup> Les raffineries intégrées sont les entreprises qui s'occupent à la fois de la production et du traitement du pétrole brut. Il existe quatre entreprises pétrolières intégrées au Canada : l'Impériale, Shell Canada, Petro-Canada et Suncor Energy. Seules les trois premières exploitent plus d'une raffinerie et vendent leurs produits sur l'ensemble du Canada.

On présente les principales taxes dans le tableau suivant. Les taxes fédérales comprennent la taxe d'accise fédérale et la TPS (10 ¢/L et 7 p. 100 respectivement). Les taxes provinciales varient considérablement d'une province à l'autre. Elles comprennent les taxes provinciales pour l'utilisation du réseau routier et les taxes de vente au détail. À Terre-Neuve, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, la TPS et les taxes de vente au détail sont remplacées par une seule taxe de vente harmonisée (TVH), qui est de 15 p. 100. La seule autre province qui perçoit une taxe de vente au détail sur l'essence est le Québec (7,5 p. 100). Les taxes provinciales pour l'utilisation du réseau routier varient de 6,2 ¢/L au Yukon à 16,5 ¢/L à Terre-Neuve.

### Les taxes sur l'essence au Canada – 2005

	Taux d'imposition	Prix de l'essence au détail de 90 ¢/L
<b><u>TAXES FÉDÉRALES</u></b>		
TAXE D'ACCISE	10,0 ¢/L	10,0 ¢/L
TPS	7,0 p. 100	5,89 ¢/L
<b><u>TAXES HARMONISÉES</u></b>		
TERRE-NEUVE	15 p. 100	11,74 ¢/L
NOUVELLE-ÉCOSSE	15 p. 100	11,74 ¢/L
NOUVEAU-BRUNSWICK	15 p. 100	11,74 ¢/L
<b><u>TAXES PROVINCIALES</u></b>		
TERRE-NEUVE	16,5 ¢/L	16,5 ¢/L
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	17,0 ¢/L	17,0 ¢/L
NOUVELLE-ÉCOSSE	15,5 ¢/L	15,5 ¢/L
NOUVEAU-BRUNSWICK	14,5 ¢/L	14,5 ¢/L
QUÉBEC	15,2 ¢/L	15,2 ¢/L
Taxe de vente du Québec	7,5 p. 100	6,28 ¢/L
ONTARIO	14,7 ¢/L	14,7 ¢/L
MANITOBA	11,5 ¢/L	11,5 ¢/L
SASKATCHEWAN	15,0 ¢/L	15,0 ¢/L
ALBERTA	9,0 ¢/L	9,0 ¢/L
COLOMBIE-BRITANNIQUE	14,5 ¢/L	14,5 ¢/L
YUKON	6,2 ¢/L	6,2 ¢/L
TERRITOIRES DU NORD-OUEST	10,7 ¢/L	10,7 ¢/L
NUNAVUT	10,7 ¢/L	10,7 ¢/L

Source : Division du pétrole, RNCan, -- au 1<sup>er</sup> avril 2005

À ces taxes fédérales et provinciales viennent s'ajouter les taxes perçues par certaines municipalités pour le transport urbain. Dans les régions de Vancouver et de Victoria, une taxe pour le transport urbain de 6,0 ¢/L et 2,5 ¢/L respectivement s'applique à toutes les

ventes d'essence. À Montréal et dans les municipalités avoisinantes, on perçoit une taxe de 1,5 ¢/L pour le transport urbain.

Dans certains cas, les taxes sur l'essence sont abolies ou réduites. Le gouvernement fédéral a supprimé la taxe d'accise fédérale sur l'éthanol et le méthanol contenus dans les carburants mixtes. Le gouvernement de la Saskatchewan a aussi annoncé une exemption fiscale pour l'essence qui contient de l'éthanol. Enfin, les taxes sur l'essence sont réduites dans certaines régions éloignées et certaines régions situées à moins de 20 kilomètres des frontières provinciales et américaines.

À l'exception de modestes augmentations dans les provinces Maritimes et en Colombie-Britannique, le taux d'imposition de l'essence au Canada est stable depuis quelques années. Cependant, en raison de la nature de certaines taxes, il contribue aussi à l'instabilité du prix de l'essence. Bien que le taux réel d'imposition ne change pas, la variation du prix de l'essence est amplifiée par la variation du montant total des taxes qui s'appliquent à un litre d'essence; cependant, cet effet est minime.

### **Le raffinage et la commercialisation**

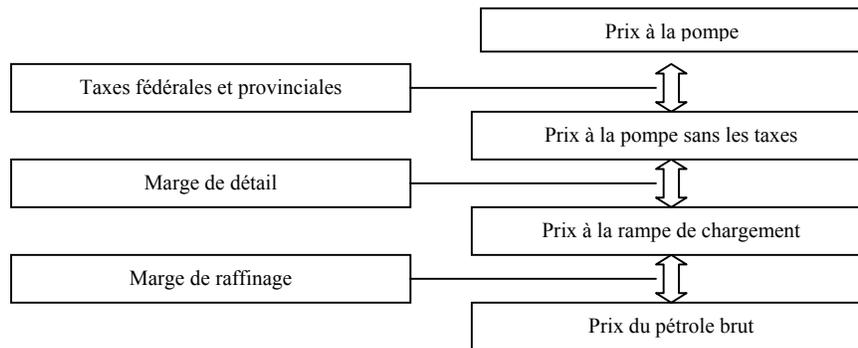
Les raffineurs et les commerçants peuvent exercer une certaine influence sur une partie du prix de l'essence, à savoir la marge en aval. Cette marge englobe les coûts associés au raffinage du pétrole brut, au transport des produits par le biais du réseau de distribution et à la commercialisation du produit. Elle permet au raffineur et au détaillant d'obtenir un taux de rendement raisonnable. En juin 2005, la marge de raffinage représentait 15,4 ¢ ou 17 p. 100 du prix d'un litre d'essence.

La marge en aval est divisée en deux : la marge de raffinage et la marge de détail. Par définition, la marge de raffinage représente la différence entre le prix de gros de l'essence (estimé selon les prix à la rampe de chargement<sup>2</sup> affichés aux terminaux de carburant en vrac) et le prix du pétrole brut. La marge de détail est la différence entre le prix de détail sans les taxes et le prix de gros. Chaque marché individuel détermine chaque marge individuelle et, ultimement, le prix global de l'essence à la pompe.

---

<sup>2</sup> Les prix affichés à la rampe de chargement sont souvent utilisés pour faire une approximation des prix de gros de l'essence au Canada. Il s'agit du prix payé par les petits clients indépendants des terminaux canadiens de carburant en vrac, qui constitue un point de référence pour toutes les autres transactions de gros.

## Les marges et les éléments du prix à la pompe



## Les marchés de gros

Avant d'aborder les facteurs qui influent sur l'importance et la variabilité de la marge de gros, il pourrait être utile de comprendre la structure du marché du gros au Canada.

Il existe au Canada 16 raffineries qui produisent de l'essence. La taille et la complexité de ces raffineries varient considérablement : de la raffinerie de Husky à Prince George, qui produit 1 600 m<sup>3</sup> d'essence par jour à la raffinerie d'Irving à St. John, qui produit 44 500 m<sup>3</sup> d'essence par jour. Trois entreprises nationales (L'Impériale, Petro-Canada et Shell) possèdent et exploitent 9 des 16 raffineries. Des exploitants régionaux sont propriétaires des sept autres raffineries.

Depuis les années 1970, le marché de gros de l'essence au Canada a subi des transformations majeures. Au début des années 1970, il y avait 40 raffineries au Canada. Depuis cette date, on assiste à une rationalisation importante des activités de ces entreprises, en raison de plusieurs facteurs, particulièrement l'effondrement de leurs profits. À la suite des crises du prix du pétrole survenues en 1973 et en 1979, on a amélioré l'efficacité des véhicules et remplacé le pétrole par le gaz naturel et l'électricité. Cela a ralenti la demande de pétrole brut et abouti à une importante sous-utilisation de la capacité de raffinage. En raison de cette sous-utilisation, la concurrence s'est intensifiée entre les raffineurs, grugeant encore davantage les marges de raffinage.

Au début des années 1980, l'industrie a subi d'autres pressions pour rationaliser ses activités, notamment le souhait de profiter davantage des économies d'échelle et les conditions économiques défavorables. Cela a entraîné la fermeture d'un grand nombre de raffineries. On a fermé les petites raffineries moins efficaces, parfois en faveur de nouvelles installations plus grosses.

La demande de produits pétroliers a connu une hausse récemment, et l'utilisation accrue de la capacité a amélioré l'efficacité opérationnelle et réduit le coût unitaire du raffinage. De fait, en raison de l'expansion des raffineries au cours de la dernière décennie, la capacité actuelle de raffinage au Canada est plus grande qu'elle ne l'était dans les années 1970.

## **Le prix de gros de l'essence**

Le prix affiché à la rampe de chargement est souvent utilisé pour faire une approximation du prix de gros de l'essence au Canada. Il s'agit du prix payé par les petits clients indépendants aux terminaux canadiens de carburant de vrac, qui constitue un point de référence pour toutes les autres transactions de gros. Habituellement, de trois à cinq entreprises affichent des prix à la rampe de chargement aux terminaux canadiens. Très peu d'essence est vendue à ce prix.

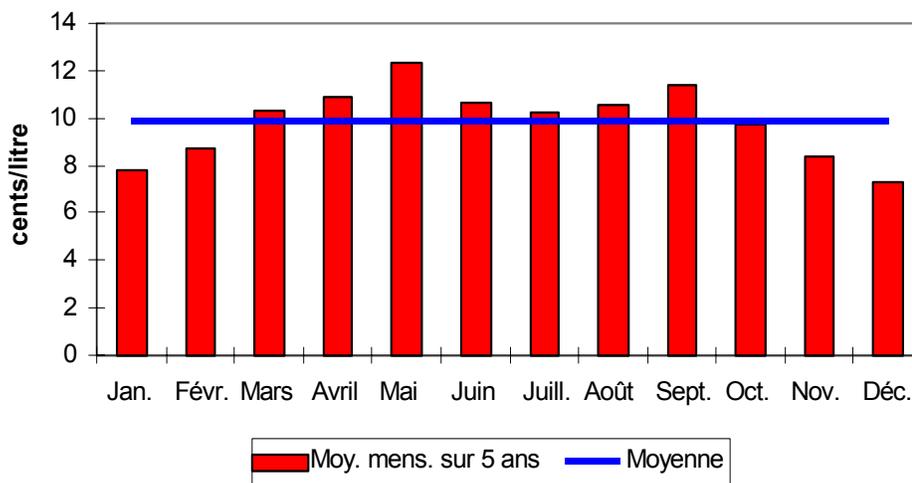
Les raffineurs ont l'habitude d'offrir à leurs détaillants et à leurs plus gros clients un rabais sur le prix à la rampe de chargement affiché. L'ampleur du rabais varie en fonction du volume acheté et des accords d'approvisionnement à long terme qui ont été négociés. Ils ajoutent, le cas échéant, le coût de la livraison ou du transport du produit chez le client. Le détaillant qui vend le produit sous la marque d'un producteur paie un coût supplémentaire pour la publicité nationale, le service de cartes de crédit et la reconnaissance de l'image de marque. Le prix d'achat du produit dépend donc des divers services et conditions. Bien qu'en réalité, une quantité relativement faible d'essence soit vendue au prix à la rampe de chargement, celui-ci est actuellement la seule donnée sur le prix de gros diffusée publiquement qui permet de suivre la variation du prix du gros.

Habituellement, le prix de gros de l'essence est semblable dans toutes les régions du Canada; cependant, il y a parfois d'importantes différences qui apparaissent. Dans certaines régions, les raffineurs doivent concurrencer les produits importés d'Europe ou des États-Unis. Il y a peu d'obstacles à l'importation des produits : il suffit d'avoir des installations de stockage suffisantes pour les produits expédiés par navire-citerne ou par pipeline. Dans les régions proches de la frontière américaine, les stations-service peuvent aussi bénéficier du transport direct par camion.

Bien que les importations au Canada ne soient pas importantes, elles peuvent influencer considérablement sur le prix de l'essence. Ainsi, des commerçants canadiens qui ont la possibilité d'importer de l'essence peuvent avoir un effet sur le prix de gros canadien et faire baisser le prix à la pompe. Cette concurrence locale aboutit souvent à une guerre des prix de détail. Par ailleurs, lorsque la concurrence pour les quantités disponibles s'intensifie aux États-Unis et dans d'autres marchés étrangers, réduisant ainsi les possibilités d'importation, le prix des produits raffinés au Canada peut augmenter considérablement.

En fin de compte, la marge de gros témoigne de l'équilibre entre l'offre et la demande dans chaque région. Lorsque cet équilibre est précaire, par exemple en été alors que la demande d'essence atteint un sommet, la marge de raffinage est plus grande qu'en hiver. Il y a actuellement une variation de 4 ¢/L entre les marges d'été et d'hiver, comme on peut le voir dans le graphique suivant. La marge de raffinage est plus grande en été, parce qu'il est plus coûteux de fabriquer l'essence de la qualité requise pour cette saison (dont les spécifications sont plus strictes) et que la demande augmente considérablement au début de cette saison.

### Variations saisonnières de la marge de raffinage



Les conditions du marché local peuvent avoir un effet considérable sur le prix de gros à court terme, en raison de la demande d'essence très rigide<sup>3</sup>. Très peu de produits peuvent remplacer l'essence, particulièrement à court terme. Il est parfois nécessaire d'augmenter considérablement le prix pour équilibrer l'offre et la demande. Ces augmentations peuvent créer d'importants écarts entre les régions et permettre aux marchands de gros de faire des profits en achetant l'essence dans un marché et en la revendant immédiatement dans un autre, encourageant le transport du produit en provenance d'autres régions. Cependant, ce transport peut parfois s'étendre sur des semaines.

Il est plus facile d'expédier le produit dans certaines régions. Le Canada atlantique et le Québec ont accès aux marchandises qui viennent du nord-est des États-Unis et de l'Europe; le coût du transport est alors très faible en raison de la situation géographique. L'Ontario a aussi accès à des marchandises qui proviennent de gros marchés américains et peut importer des produits du Québec. Cependant, l'infrastructure logistique fait grimper le coût de ces marchandises. La plus grande partie de l'Ouest du Canada est entourée par des terres et a donc un accès très limité aux marchandises d'autres régions. L'infrastructure actuelle ne permet pas de transporter vers les Prairies des marchandises qui viennent d'autres régions. Cependant, ces provinces acheminent vers le marché de Vancouver une grosse quantité d'essence. S'il y avait une pénurie d'essence dans les Prairies, les raffineurs d'Edmonton auraient la possibilité d'équilibrer l'offre et la demande en important de l'essence de Washington pour alimenter Vancouver et en expédiant dans les autres régions de l'Ouest canadien l'essence qu'ils produisent.

<sup>3</sup> Dans un rapport sur les politiques concernant la taxe sur le carburant rédigé en 1999 pour Transports Canada, Hagler Bailly Inc. a estimé que l'élasticité à court terme de la demande d'essence est de -0,10 à -0,20 et que son élasticité à long terme est de -0,4 à -0,8.

La mesure dans laquelle l'essence qui provient d'autres régions influe sur le prix de gros dépend de la capacité de raffinage et des taux d'utilisation dans chaque région. Les régions où l'approvisionnement est difficile (les taux d'utilisation sont élevés et l'accès à l'essence provenant d'autres régions est limité) sont très vulnérables aux flambées de prix à court terme. Lorsque l'approvisionnement est difficile, il est parfois nécessaire d'augmenter considérablement les prix afin d'éviter une pénurie d'essence.

Le tableau suivant montre les taux d'utilisation de la capacité régionale de raffinage au Canada. On constate que les raffineries du Canada sont actuellement utilisées presque au maximum de leur capacité. Lorsque le taux d'utilisation atteint presque 95 p. 100, la raffinerie est considérée comme une installation qui fonctionne à pleine capacité, parce que la quantité de brut qu'elle peut traiter est parfois limitée par la capacité des autres installations qui entrent en jeu dans le processus de raffinage. En raison du manque de capacité excédentaire, le réseau de raffinage est moins souple et plus vulnérable à des interruptions imprévues. Au cours des dernières années, ce manque de capacité excédentaire en Amérique du Nord a considérablement accru l'instabilité du prix de l'essence.

## Capacité et taux d'utilisation des raffineries canadiennes – juin 2005

	Raffinerie	Emplacement	Capacité m <sup>3</sup> /jour	Utilisation* %
<b>CANADA</b>				
<b>ATLANTIQUE</b>	North Atlantic Refining	Come-By-Chance	16 700	
	Impériale	Dartmouth	13 992	
	Irving Oil	Saint-John	44 517	
	<b>TOTAL POUR L'ATLANTIQUE</b>		<b>75 209</b>	<b>95 %</b>
<b>QUÉBEC</b>	Petro-Canada	Montréal	20 658	
	Shell Canada	Montréal	20 700	
	Ultramar	Saint-Romuald	33 000	
	<b>TOTAL POUR LE QUÉBEC</b>		<b>74 358</b>	<b>99 %</b>
<b>ONTARIO</b>	Impériale	Nanticoke	17 800	
	Impériale	Sarnia	19 200	
	Shell Canada	Sarnia	11 100	
	Suncor	Sarnia	13 500	
	Nova Chemicals	Sarnia	12 700	
	<b>TOTAL POUR L'ONTARIO</b>		<b>74 300</b>	<b>91 %</b>
<b>OUEST CANADIEN</b>	Coop/Newgrade	Regina	13 500	
	MJ Asphalt	Moose Jaw	2 400	
	Husky	Lloydminster	4 000	
	Impériale	Edmonton	28 600	
	Petro-Canada	Edmonton	21 929	
	Shell Canada	Scotford	17 840	
	Chevron	Burnaby	8 300	
	Husky	Prince George	1 800	
	<b>TOTAL POUR L'OUEST CANADIEN</b>		<b>100 529</b>	<b>90 %</b>
	<b>TOTAL CANADA</b>		<b>319 579</b>	<b>93 %</b>

\*Du 1<sup>er</sup> janvier au 14 juin 2005

Source : RNCan

Toute l'essence vendue au Canada et aux États-Unis doit satisfaire à certaines normes en matière de qualité et de protection de l'environnement. Les normes canadiennes et américaines sont habituellement harmonisées, ce qui crée un produit fongible. C'est pour cette raison que l'essence a pu être vendue et échangée librement entre les raffineurs du Canada et des États-Unis et qu'un marché de gros continental a été créé. Bien que l'introduction de nouveaux carburants spéciaux ait réduit les importations d'essence au

comptant en provenance des régions adjacentes des États-Unis, les raffineurs américains ont la capacité de faire des mélanges spéciaux pour satisfaire aux normes canadiennes lorsqu'ils ont un incitatif pour le faire.

Le développement de ce marché a permis aux Canadiens de tirer parti de la concurrence exercée par les gros marchés américains. Comme les raffineurs du Canada doivent concurrencer les commerçants américains, ils fixent le prix à la rampe de chargement dans de nombreuses villes canadiennes de façon à empêcher les importations. Ils attachent donc plus d'importance au prix à la rampe de chargement américain qu'au coût du pétrole brut pour établir un prix. Parce qu'ils ont peur de perdre leur part du marché, ils établissent le prix de gros dans de nombreux marchés en fonction du prix d'importation.

Les grossistes canadiens fixent les limites inférieure et supérieure du prix à la rampe de chargement en fonction des prix à la rampe de chargement américains. En effet, ils ne peuvent fixer un prix à la rampe de chargement supérieur aux prix à la rampe de chargement américains plus les coûts de transport, car ils pourraient perdre leur part du marché au profit de leurs concurrents américains. Par ailleurs, ils ne peuvent fixer un prix inférieur aux prix à la rampe de chargement américains moins les coûts d'expédition (parce que leur rendement économique serait meilleur s'ils exportaient tous leurs produits). Les conditions de l'offre et de la demande dans chaque région déterminent les limites inférieure et supérieure du prix à la rampe de chargement.

Selon des études sur le marché américain de l'essence, les prix à la rampe de chargement américains correspondent au prix de l'essence sans plomb ordinaire vendue au comptant au port de New York plus les frais de transport. Ce type de marché est très concurrentiel. En raison de l'existence d'un marché de l'essence à terme viable à la New York Mercantile Exchange (NYMEX), un changement rapide des conditions du marché, notamment la variation du prix du pétrole brut, peut se refléter très rapidement dans le prix de l'essence au comptant. Cette donnée est immédiatement diffusée; tous ceux qui vendent et achètent de l'essence en gros peuvent s'en servir.

### **Les marchés de détail**

Tout comme nous l'avons fait pour les marchés de gros, nous examinerons la situation du marché de détail au Canada avant d'aborder les facteurs qui influent sur l'importance et la variabilité de la marge de détail.

La commercialisation et la vente au détail de l'essence sont réalisées par de nombreuses entreprises, qui, grosso modo, peuvent être divisées en deux catégories. La première catégorie comprend les raffineurs-commerçants qui produisent l'essence, la distribuent et la vendent, souvent par le biais de commerçants affiliés ou détenteurs d'une licence qui possèdent un point de vente. Ils fournissent de l'essence à leur réseau et à d'autres détaillants sous contrat.

La deuxième catégorie comprend les commerçants indépendants, qui, en général, exploitent quelques stations-service dans des endroits particuliers, même s'il existe de gros réseaux. Habituellement, les gros commerçants indépendants conservent une part de 15 à 25 p. 100 du volume des ventes dans les marchés urbains. Ils achètent l'essence vendue par les raffineurs canadiens ou importée.

L'Impériale est le plus gros détaillant du Canada : son réseau compte 1 978 stations-service Esso. Shell est en deuxième place avec 1 762 stations-service et Petro-Canada, en troisième place avec 3 375 stations-service. En 2004, dans les stations-service de l'Impériale et de Petro-Canada - qui appartiennent à l'entreprise ou qui sont exploitées par elle - la moyenne des ventes s'est chiffrée à 5,6 millions de litres et, dans les stations-service qui appartiennent à Shell, à 4,1 millions de litres. Ensemble, les trois grandes entreprises pétrolières ont augmenté leur capacité moyenne de plus de 30 p. 100 depuis 2000.

Ce sont des propriétaires individuels qui possèdent et exploitent une grande partie des stations-service qui affichent la « marque » de l'une des trois grandes entreprises pétrolières. Celles-ci offrent souvent le logo de leur marque et leurs programmes de marketing aux commerçants indépendants qui leur achètent de l'essence au prix de gros. Selon un rapport publié récemment par la société MJ Ervin and Associates, seulement 16 p. 100 des 14 034 stations-service du Canada sont soumises au contrôle des prix exercé par l'un des trois grands, et seulement 32 p. 100 sont soumises au contrôle des prix exercé par l'un des 10 raffineurs-commerçants. Ce sont des propriétaires indépendants qui exploitent le reste des stations-service du Canada (68 p. 100).

Pendant que les raffineurs-commerçants fermaient certains points de service peu rentables, les détaillants indépendants élargissaient leur présence dans le marché de l'essence. Les nouveaux arrivants les plus notables sont les supermarchés. Des chaînes d'alimentation telles que Superstore et Safeway sont entrées dans le marché de vente au détail de l'essence. Les supermarchés vendent de gros volumes d'essence au détail sans faire de gros profits et sont considérés par l'industrie comme un nouveau concurrent efficace et dynamique.

### **Le prix de détail de l'essence**

En 2004, la marge de détail pour l'essence sans plomb ordinaire vendue au Canada était en moyenne de 4,5 ¢/L. Cette marge doit englober les coûts de la commercialisation et de la distribution tout en permettant aux commerçants d'obtenir un taux de rendement raisonnable. Elle peut varier considérablement d'une ville à l'autre au Canada. Bien qu'elle ne représente qu'une fraction minimale du coût d'un litre d'essence, elle a suscité beaucoup d'intérêt au cours des dernières années en raison des allégations des consommateurs concernant la collusion et la fixation des prix.

Selon le Conference Board du Canada (2001), cette attention est due en grande partie au fait que l'essence est, dans notre société, la seule marchandise dont le prix est affiché sur

de grands panneaux qu'il est facile de lire au volant de sa voiture. Ainsi, les automobilistes et les autres exploitants de station-service savent presque immédiatement si un concurrent a changé son prix. C'est en raison de cette visibilité que les automobilistes du Canada sont très sensibles au prix de l'essence et qu'ils sont prêts à se rendre à une autre station-service pour économiser quelques cents sur un plein moyen. Les détaillants ont peur de perdre des ventes, alors ils réduisent leur prix presque en même temps que leurs concurrents.

Ces comportements aboutissent à une lutte perpétuelle pour la part du marché dans de nombreuses villes canadiennes. Le prix de l'essence varie fréquemment, parce que les entreprises pétrolières et les distributeurs fixent leur prix de façon à demeurer concurrentiels et à conserver leur part du marché. En raison de cette vive concurrence, le prix semble changer à l'unisson, passant parfois d'un niveau très bas à un niveau très élevé. Lorsque le prix chute, l'automobiliste en profite aux dépens du raffineur et du détaillant, qui voient leurs marges diminuer. À la fin d'une guerre des prix, on assiste souvent à une augmentation de prix importante et uniforme. Les consommateurs voient en cela la preuve que les entreprises s'adonnent à la collusion.

En fin de compte, ce sont les conditions du marché local de chaque ville qui déterminent le prix de détail à la pompe et la marge de détail des commerçants. Des études récentes indiquent que l'un des principaux facteurs de la fixation du prix de l'essence est le débit moyen (ou les ventes par point de service) d'un marché particulier. Cela explique la variation du prix d'une région à l'autre et d'un point de service à l'autre. Dans un point de service où le volume des ventes est plus faible, il peut être nécessaire de demander un prix plus élevé pour payer les coûts fixes d'exploitation. La marge de détail est beaucoup plus importante dans les villes où le débit moyen est faible, par exemple Saint John (Nouveau-Brunswick), que dans celles où il est élevé, par exemple Toronto (Ontario). Comme c'est souvent le détaillant qui a le coût marginal le plus bas qui détermine le prix dans un marché particulier, le concept du débit moyen nous aide à comprendre pourquoi le prix est plus élevé dans les petites collectivités que dans les gros centres.

Le nombre de points de service pour une population donnée peut aussi être un facteur très important de la marge de détail dans un marché particulier. Bien que l'on puisse penser d'emblée que cette marge est directement liée au volume des ventes moyen, le nombre de points de service qui servent une population donnée ajoute une autre dimension à l'analyse. Lorsqu'un plus grand nombre de personnes s'arrêtent à un point de vente au détail, le commerçant a la possibilité de vendre davantage de produits accessoires. Cela réduit sa dépendance à l'égard des ventes d'essence pour payer ses frais d'exploitation. De fait, des magasins à grande surface tels que Wal-Mart et Costco vendent de l'essence au détail à faible prix pour attirer les consommateurs dans leur magasin et augmenter les ventes de produits accessoires. L'apparition de ces détaillants a réduit la marge de détail dans plusieurs villes canadiennes.

Le nombre de marques présentes dans une ville ou une région donnée est un autre facteur qui contribue à la détermination de l'importance et de la variabilité de la marge de détail. Les guerres de prix sont beaucoup plus fréquentes et les fluctuations de prix, plus rapides et amplifiées, dans les marchés où il y a une plus grande concentration de petites

entreprises indépendantes. Par contre, le prix est plus stable dans les marchés où il y a peu de petites entreprises. C'est pourquoi le nombre de marques présentes dans un marché particulier peut avoir un effet important sur la marge de détail.

Au nombre des autres facteurs qui influent sur les conditions d'un marché, mentionnons la disponibilité et la proximité de l'offre, la variation des coûts d'exploitation et les exigences et préférences des consommateurs. Ces facteurs influent aussi sur le prix à la pompe. Dans chaque marché, celui qui fixe les prix est en général le détaillant dont les coûts sont les plus faibles.

Dans les marchés locaux, l'intensité de la concurrence est très importante. Les guerres de prix, qui témoignent d'une concurrence féroce, sont plus fréquentes dans les régions où les détaillants tentent d'élargir leur part du marché. Lorsque ces guerres se prolongent, elles aboutissent souvent à la fermeture des stations-service les moins rentables. Dans les centres où l'on a atteint un équilibre (les détaillants sont satisfaits de leur part du marché et du rendement de leurs investissements), les guerres de prix sont moins fréquentes.

## **Une analyse empirique du prix de l'essence**

Nous avons vu dans la section précédente que de nombreux facteurs influent sur le prix de l'essence au Canada. Dans la section qui suit, nous nous concentrerons sur les facteurs qui ont eu le plus gros effet sur ce prix au cours des dernières années. Nous examinerons la relation entre le prix du pétrole brut et le prix de l'essence au Canada, ainsi que l'effet d'autres facteurs clés, par exemple le taux de change et les taxes, sur le prix à la pompe.

### **La relation entre le prix de l'essence et le prix du pétrole brut**

Avant de se pencher sur l'effet de l'augmentation récente du prix du pétrole brut sur le prix de l'essence, il serait utile d'aborder la relation historique qui existe entre ces deux prix. À l'aide de données hebdomadaires qui s'échelonnent de janvier 2000 à juin 2005, nous avons effectué une analyse économétrique pour estimer le modèle de répercussion d'une variation du prix du pétrole brut sur le prix de gros de l'essence au Canada et le délai d'ajustement de ce dernier.

A priori, on s'attendrait à ce que le taux de répercussion dépasse 100 p. 100, c'est-à-dire qu'un changement de 1 ¢/L dans le prix du pétrole brut ferait varier le prix de l'essence d'un peu plus de 1 ¢/L. Le pétrole brut est de loin l'élément le plus important qui entre dans la fabrication de l'essence, mais un baril de pétrole brut ne produit pas un baril d'essence. Les autres sous-produits issus du processus de production, par exemple le mazout lourd et le combustible de soute, sont vendus à un prix inférieur à celui du pétrole brut. Les raffineurs doivent donc récupérer ces pertes lorsqu'ils vendent des produits de grande valeur tels que l'essence et les distillats (diesel, carburant aviation et mazout de chauffage).

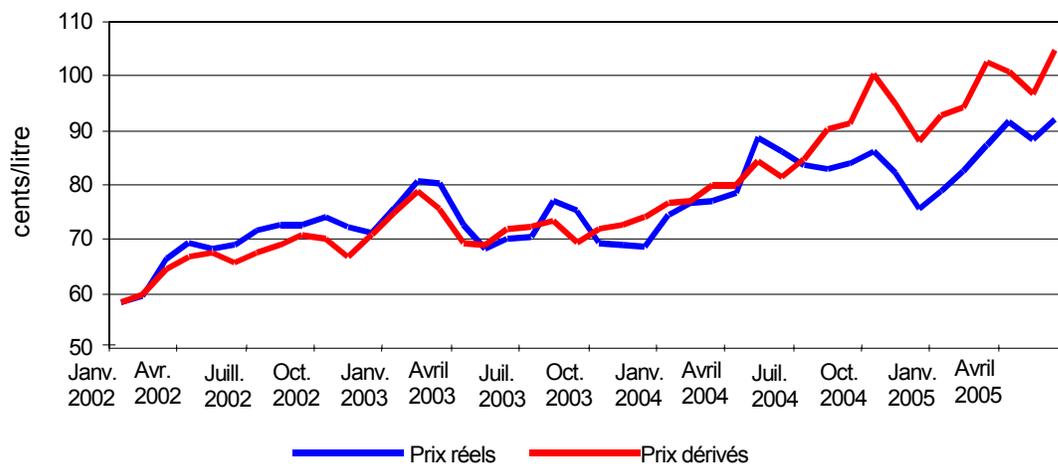
Comme nous nous y attendions, les résultats indiquent que la variation du prix du pétrole brut se répercute de façon importante, rapide et complète sur le prix de l'essence au Canada. Au cours des cinq dernières années, lorsque le prix du pétrole brut variait de 1 ¢/L, le prix de l'essence au Canada variait de 1,17 ¢/L (c.-à-d. qu'une variation de 1 \$US dans le prix du baril de pétrole brut amenait une variation de 1,02 ¢/L dans le prix de l'essence au Canada). Le délai d'ajustement du prix est très court : plus de 50 p. 100 de l'ajustement se produit instantanément après la variation du prix du pétrole brut, et l'ajustement se termine dans la semaine qui suit.

### **L'effet de l'augmentation du prix du pétrole brut**

En janvier 2002, le baril de pétrole WTI se vendait en moyenne 20,13 \$ et le litre de l'essence au Canada, 58,3 ¢. Depuis, le prix du pétrole WTI a triplé pour se chiffrer à environ 60 \$ le baril. Si aucun autre facteur n'avait changé, c'est-à-dire que le prix du pétrole brut est l'unique facteur qui influe sur le prix de l'essence à la pompe, quel aurait été le prix de cette essence?

En se servant de la relation historique qui existe entre le prix du pétrole brut et le prix de l'essence et en gelant les marges de raffinage, les marges de détail, les taux d'imposition et les taux de change aux niveaux de janvier 2002, il est possible d'estimer ce qu'aurait été le prix de l'essence au Canada (le prix du pétrole brut étant le seul facteur qui influe sur le prix de l'essence au cours de cette période). Dans le graphique ci-dessous, on compare le prix moyen de l'essence au Canada aux prix dérivés. Comme on peut le constater, le prix de l'essence au Canada aurait été beaucoup plus élevé aujourd'hui si le prix du pétrole brut avait été le seul facteur déterminant. De fait, en excluant l'effet des autres facteurs (principalement l'appréciation spectaculaire du dollar canadien), nous pourrions payer aujourd'hui jusqu'à 12,7 ¢ de plus pour un litre d'essence.

Figure 1  
Prix de l'essence réels par rapport aux prix de l'essence dérivés



Cette estimation est probablement un peu modeste, parce qu'en conservant les marges aux niveaux de janvier 2002, nous ne tenons pas compte de l'augmentation saisonnière des marges de raffinage, qui ont été estimées à environ 4 ¢/L. En outre, les coûts assumés par les raffineurs ont augmenté au cours de cette période, parce qu'un nouveau règlement sur la protection de l'environnement exige de réduire la teneur en soufre de l'essence, ce qui en a augmenté les coûts de production. Selon une étude réalisée en 2004 par Purvin and Gertz Inc. et commanditée par Ressources naturelles Canada, on estime que la production d'un litre d'essence à faible teneur en soufre coûte 1,27 ¢ de plus. Donc, le litre d'essence pourrait coûter aujourd'hui 18 ¢ de plus.

Il faut souligner que la différence indiquée dans la figure ci-dessus n'est pas entièrement attribuable au prix du pétrole brut. Bien que les taux d'imposition aient été gelés aux niveaux de janvier 2002, en raison de la nature de l'impôt sur la valeur (les taxes représentent un pourcentage de la valeur d'un bien), par exemple la TPS, la TVH et la TVQ, l'effet global de la variation du prix du pétrole brut sur le prix à la pompe est amplifié.

On estime que de 2002 jusqu'à aujourd'hui, la hausse du prix du pétrole brut a fait augmenter de 3 ¢/L la TPS applicable au prix du pétrole brut qui entre dans la composition de l'essence. Cela peut sembler une augmentation minime, mais le fait que les profits de l'industrie du raffinage aient été en moyenne d'environ 2 ¢/L au cours des cinq dernières années remet les choses en perspective.

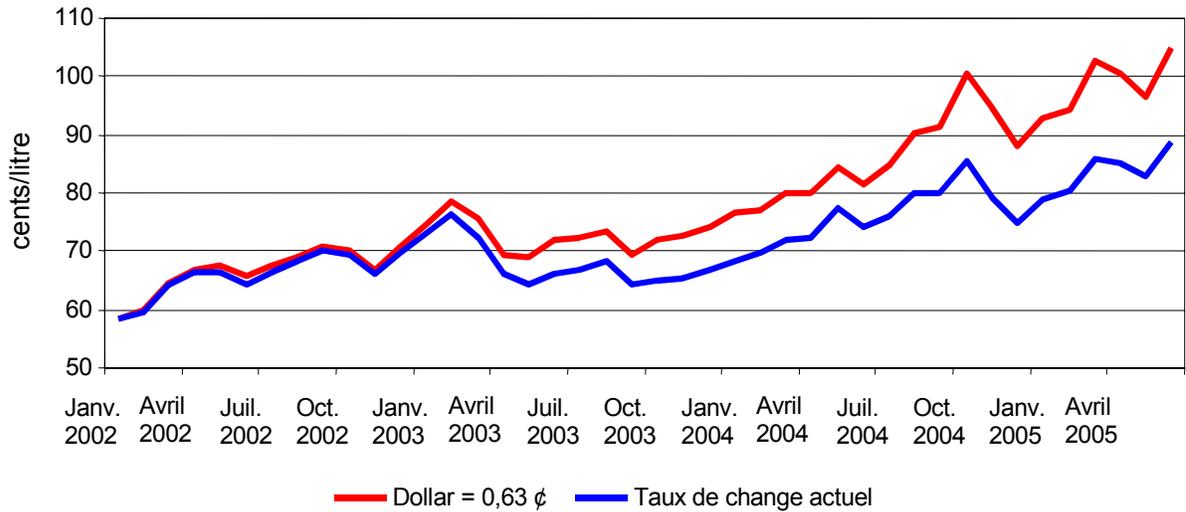
### **L'effet de l'appréciation du dollar**

Le fait que le litre d'essence ne coûte pas 1,10 \$ aujourd'hui est attribuable à l'appréciation spectaculaire du dollar canadien. De 2002 à aujourd'hui, la valeur du dollar canadien est passée de 0,625 \$US à environ 0,82 \$US. L'attention des médias s'est concentrée sur les effets négatifs de cette hausse pour les exportateurs canadiens. Pourtant, elle représente une aubaine pour les importateurs et les acheteurs de biens vendus en dollars américains. Il s'agit notamment des acheteurs de pétrole brut et des consommateurs de produits pétroliers raffinés.

Le prix que paient les Canadiens pour le pétrole brut et les produits pétroliers est fixé dans des marchés internationaux en dollars américains. La hausse de la valeur du dollar canadien a considérablement réduit le prix en dollars canadiens du pétrole brut, de l'essence et d'autres produits pétroliers, et cet effet a été spectaculaire. Si l'on attribue à tous les autres facteurs qui influent sur le prix de l'essence les niveaux de janvier 2002 et si l'on tient compte uniquement de l'effet l'appréciation du dollar canadien sur le prix en dollars canadiens du pétrole brut, on constate que le prix de l'essence avait diminué de plus de 16 ¢/L en juin 2005.

C'est une bonne nouvelle pour les consommateurs, mais pas pour les raffineurs. Bien que le prix en dollars canadiens du pétrole brut ait chuté, le prix que peuvent obtenir les raffineurs canadiens pour leur produit a fait de même, puisque le prix de gros canadien doit concurrencer les prix à la rampe de chargement américains. Les marges de raffinage canadiennes sont établies en dollars américains; la hausse de la valeur du dollar canadien a donc réduit le revenu net des raffineurs du Canada.

Figure 2  
Effet du taux de change

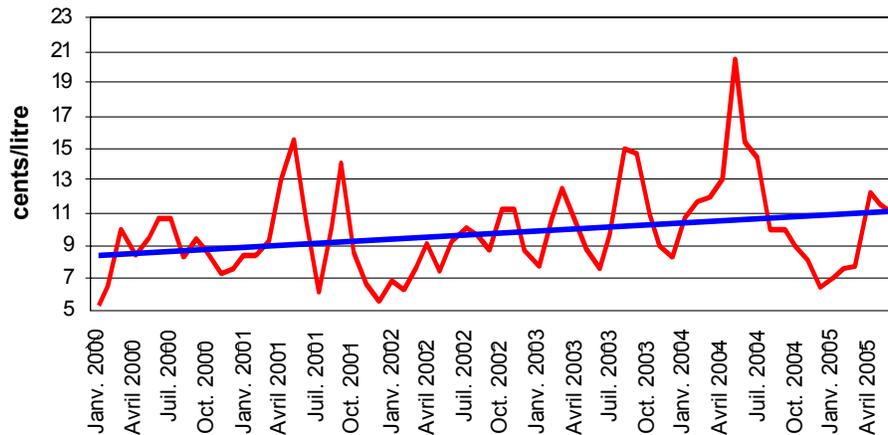


### L'augmentation des marges de raffinage

Depuis 2000, malgré la pression à la baisse attribuable à l'appréciation du dollar canadien, les marges de raffinage canadiennes ont augmenté. Cela est dû à un certain nombre de facteurs, le plus important étant l'augmentation de la demande de produits pétroliers en Amérique du Nord qui, à son tour, a fait grimper les taux d'utilisation des raffineries. Au cours de cette période, l'industrie nord-américaine du raffinage a fonctionné à plus de 90 p. 100 de sa capacité<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> En raison des fermetures régulières prévues pour l'entretien et d'autres facteurs à court terme qui réduisent le taux d'utilisation des raffineries, un taux d'utilisation de 95 p. 100 est considéré comme le maximum que les raffineries peuvent atteindre. Cependant, comme ce pourcentage tient compte de la fréquence habituelle des entretiens et de la possibilité de les reporter, il arrive parfois qu'une raffinerie atteigne un taux d'utilisation supérieur à 100 p. 100 pendant une courte période.

## Marges de raffinage canadiennes



Source : MJ Ervin & Associates

Bien que les marges varient beaucoup depuis quelques années, les marges de raffinage canadiennes n'étaient, au cours des six premiers mois de 2005, supérieures en moyenne que de 1 ¢/L à ce qu'elles étaient en 2000 et ce, malgré la demande croissante, l'amélioration des taux d'utilisation et l'augmentation importante des coûts assumés par les raffineurs pendant cette période. N'eût été l'appréciation du dollar canadien, elles auraient augmenté beaucoup plus. Donc, à l'exception de quelques flambées à court terme associées à une offre limitée, les marges de raffinage globales ont eu très peu d'effet sur l'augmentation du prix de détail de l'essence au Canada.

### La capacité financière

Aujourd'hui, les consommateurs paient le litre d'essence 30 ¢ plus cher qu'en janvier 2002. Si l'on se fie aux scénarios imaginés par des banques d'investissement telles que Goldman Sachs et Marchés mondiaux CIBC Inc., qui prévoient une flambée spectaculaire du prix mondial du pétrole brut, qui pourrait atteindre près de 100 \$US le baril, les escapades de fin de semaine sont manifestement devenues plus coûteuses, et cette tendance pourrait se poursuivre. Mais ces augmentations changeront-elles les pratiques de conduite des consommateurs?

Le tableau suivant montre l'augmentation du coût du carburant destiné à divers modèles d'automobile et consommé pour une escapade de fin de semaine. L'estimation de ce coût est basée sur un trajet de 1 000 km. Dans le scénario de base, le prix du litre d'essence est de 60 ¢, environ ce qu'il était en janvier 2002, alors que le prix du baril du pétrole brut coûtait 20 \$US. On indique dans la colonne du scénario de base le coût total du carburant nécessaire pour le voyage. Chaque augmentation de 20 ¢ du prix du litre d'essence correspond à une augmentation d'environ 20 \$US du prix mondial du baril de pétrole brut. On constate dans le tableau que l'augmentation du prix de l'essence n'augmente pas considérablement le coût de l'escapade. Même lorsque le prix du litre d'essence augmente de 80 ¢ (ce qui correspond au prix de 100 \$US pour un baril de pétrole brut), le

coût supplémentaire que devrait payer le conducteur d'une Dodge Durango à quatre roues motrices serait moindre que le coût d'une nuit à l'hôtel. L'augmentation du coût du voyage est encore plus faible pour le conducteur d'une voiture éconergétique. Il est évident que le prix de l'essence ne serait pas le facteur déterminant de la décision de partir ou non pour une fin de semaine.

### Le coût de l'essence et le coût supplémentaire d'une escapade

		Economie moyenne de carburant litres/100 km	Scénario de base 0,60 \$	Augmentation du coût de l'essence			
				Augmentation de 20 ¢/l	Augmentation de 40 ¢/l	Augmentation de 60 ¢/l	Augmentation de 80 ¢/l
<b>Sous-compacte</b>	Toyota Echo	6.4	38 \$	13 \$	26 \$	38 \$	51 \$
<b>Compacte</b>	Honda Civic	7.0	42 \$	14 \$	28 \$	42 \$	56 \$
<b>Voiture inter.</b>	Chevy Malibu	8.8	53 \$	18 \$	35 \$	53 \$	79 \$
<b>Grosse voiture</b>	Ford Five-Hundred AWD	10.6	64 \$	21 \$	42 \$	64 \$	85 \$
<b>Fourgonnette</b>	Dodge Caravan	10.4	62 \$	22 \$	43 \$	62 \$	83 \$
<b>Camionnette</b>	Chevy C1500 Silverado	13.0	78 \$	26 \$	52 \$	78 \$	104 \$
<b>VLT</b>	Dodge Durango 4X4	15.4	92 \$	31 \$	62 \$	92 \$	123 \$

Source: *Guide de consommation de carburant 2005 de RNCAN*

Bien que le coût de l'essence n'empêche personne d'aller au chalet pour la fin de semaine, l'augmentation du prix de l'essence peut avoir, au cours d'une année, un effet important sur la capacité financière de nombreux consommateurs.

Le tableau suivant montre, pour divers modèles de voiture, le coût supplémentaire annuel que les consommateurs devront payer pour l'essence. L'estimation de la consommation et du coût de l'essence est basée sur un parcours annuel de 20 000 km, dont 55 p. 100 en ville et 45 p. 100 sur l'autoroute. Comme dans l'exemple précédent, le prix du litre d'essence dans le scénario de base est de 60 ¢ (environ celui de janvier 2002, alors que le baril de pétrole brut se vendait 20 \$US). Dans la colonne du scénario de base, on indique le coût annuel du carburant destiné à divers modèles. Encore une fois, chaque augmentation de 20 ¢ du prix du litre d'essence correspond à une augmentation du prix mondial du baril de pétrole brut d'environ 20 \$US.

## Effet de l'augmentation du prix de l'essence sur le coût annuel du carburant

		Économie moyenne de carburant litres/100 km	Scénario de base 0.60 \$	Augmentation du coût de l'essence			
				Augmentation de 20 c/l	Augmentation de 40 c/l	Augmentation de 60c/l	Augmentation de 80c/l
<b>Sous-compacte</b>	Toyota Echo	6.4	768 \$	256 \$	512 \$	768 \$	1,024 \$
<b>Compacte</b>	Honda Civic	7.0	840 \$	280 \$	560 \$	840 \$	1,120 \$
<b>Voiture inter.</b>	Chevy Malibu	8.8	1,056 \$	352 \$	704 \$	1,056 \$	1,408 \$
<b>Grosse voiture</b>	Ford Five-Hundred AWD	10.6	1,272 \$	424 \$	848 \$	1,272 \$	1,696 \$
<b>Fourgonnette</b>	Dodge Caravan	10.4	1,248 \$	416 \$	832 \$	1,248 \$	1,664 \$
<b>Camionnette</b>	Chevy C1500 Silverado	13.0	1,560 \$	520 \$	1,040 \$	1,560 \$	2,080 \$
<b>VLT</b>	Dodge Durango 4X4	15.4	1,848 \$	616 \$	1,232 \$	1,848 \$	2,464 \$

\*source : *Guide de consommation de carburant 2005* de RNCan

Lorsque le prix de l'essence augmente, le coût annuel du carburant augmente considérablement, même pour les conducteurs de véhicules éconergétiques. Comme on le voit dans le tableau ci-dessus, lorsque le litre d'essence coûte 80 ¢ de plus qu'en 2002 (ce qui correspond à un prix de 100 \$ pour le baril de pétrole brut), le coût annuel du carburant pourrait augmenter de 2 500 \$. Les augmentations de prix plus modestes, c'est-à-dire qui correspondent à celles que nous connaissons actuellement ont fait augmenter le coût d'utilisation d'un véhicule de 350 \$ à 900 \$, selon le modèle. Ces augmentations pourraient influencer considérablement sur les pratiques de conduite des Canadiens et des Canadiennes, particulièrement celles des ménages qui possèdent plus d'une automobile. Si le prix actuel de l'essence se maintient, il est possible que les consommateurs ne remplacent pas immédiatement leur gros VLT par une petite voiture plus éconergétique, mais, comme les constructeurs d'automobiles l'affirment aussi, cela pourrait déclencher une réaction plus lente, c'est-à-dire qu'ils chercheront une voiture plus petite et plus éconergétique quand ils décideront de remplacer leur voiture actuelle.

### Conclusion

Quatre éléments clés influent sur l'établissement du prix de détail de l'essence : le coût du pétrole brut, les taxes, les marges de raffinage et les marges de détail. Bien que la variation d'un seul de ces éléments puisse faire varier considérablement le prix de l'essence, depuis cinq ans, l'instabilité de ce prix est due en grande partie à l'instabilité du prix mondial du pétrole brut. En effet, celui-ci a triplé depuis le début de 2002, passant d'environ 20 \$US le baril à environ 60 \$US le baril. Cela a fait augmenter le prix des produits pétroliers dans le monde entier, et le Canada n'a pas fait exception. Au cours de cette période, le prix moyen du litre d'essence au Canada a augmenté de plus de 35 ¢. Cette augmentation est importante, mais elle aurait été pire n'eût été l'appréciation spectaculaire du dollar canadien. En effet, si la valeur du dollar canadien s'était maintenue à 0,62 \$US, on estime qu'en juin 2005, le litre d'essence aurait coûté 16 ¢ de plus. Néanmoins, les consommateurs commencent à prendre conscience des retombées de l'augmentation du prix de l'essence. Cette prise de conscience n'est pas évidente pour l'instant, mais à long terme, elle aura un effet sur les pratiques de conduite et les décisions d'achat des consommateurs.