

**LES PRIX DE L'ESSENCE :
COMPRENDRE LES DISPARITÉS RÉGIONALES**

**Frédéric Beauregard-Tellier
Division de l'économie**

Le 18 septembre 2003

La Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement travaille exclusivement pour le Parlement, effectuant des recherches et fournissant des informations aux parlementaires et aux comités du Sénat et de la Chambre des communes. Entre autres services non partisans, elle assure la rédaction de rapports, de documents de travail et de bulletins d'actualité. Les analystes peuvent en outre donner des consultations dans leurs domaines de compétence.

**THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	1
DISPARITÉS RÉGIONALES : APERÇU GÉNÉRAL	2
PRIX DE GROS	4
FACTEURS ATTRIBUABLES AU MARCHÉ	6
A. La concurrence sur le marché	6
B. Emplacement et taille du marché	7
TAXES.....	8
CONCLUSION.....	10



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

LES PRIX DE L'ESSENCE : COMPRENDRE LES DISPARITÉS RÉGIONALES

INTRODUCTION

Les prix de détail de l'essence fluctuent fréquemment, et ces fluctuations sont parfois importantes. De fait, il n'est pas rare que des changements de 15 p. 100 ou plus se produisent en quelques jours sur un marché donné⁽¹⁾. On comprend donc que cette question retienne l'attention. Les prix de l'essence font les frais de la conversation parmi les consommateurs attentifs aux prix, surtout lorsqu'ils augmentent. De nombreux sites Web suivent le prix de l'essence à la pompe dans les villes canadiennes⁽²⁾. Les hausses soudaines des prix font également l'objet de tribunes radiophoniques et d'émissions d'affaires publiques. Les fluctuations majeures de prix amènent inmanquablement les consommateurs à demander des enquêtes ou la réglementation des prix par l'État⁽³⁾.

(1) Selon un rapport de 1999 du Bureau de la concurrence d'Industrie Canada, les prix évoluent en général de manière cyclique pendant la semaine sur certains grands marchés urbains, entre des niveaux rentables et des niveaux approchant le prix coûtant. Voir Industrie Canada, *Les hausses du prix de l'essence – Un rapport de l'examen du Bureau de la concurrence*, juillet 1999.

(2) Par exemple, les sites Web OttawaGasPrices.com (www.ottawagaspices.com) et GasTips.com (www.gastips.com).

(3) Le Bureau de la concurrence a pour responsabilité de faire enquête sur les éventuelles violations de la *Loi sur la concurrence*. « Commettent une infraction les détaillants d'essence qui : s'entendent entre eux pour établir des prix communs susceptibles d'empêcher ou de diminuer substantiellement la concurrence; essaient d'influer par entente, menace ou promesse sur les prix demandés par un autre détaillant; ou convainquent des grossistes de cesser d'approvisionner en essence les détaillants pratiquant une politique de bas prix. Est aussi illégal qu'un grossiste d'essence : essaie d'influer par entente [sauf détaillants titulaires de franchise qui vendent par voie de consignation], menace ou promesse sur les prix demandés par un détaillant; ou refuse d'approvisionner un détaillant d'essence seulement parce que le détaillant demande de bas prix. » Voir Bureau de la concurrence, *Série de dépliants – Le prix de l'essence à la station-service* (<http://bc-cb.gc.ca/epic/internet/incb-bc.nsf/vwGeneratedInterF/ct01070f.html>).

Pour plusieurs, il est tout aussi inquiétant de voir que les prix au détail sont loin d'être uniformes au pays, qu'ils sont toujours plus élevés dans certaines régions que dans d'autres. Le présent document abordera la question de ces différences. Après avoir donné un aperçu général de la question, nous ferons voir que les écarts de prix au pays sont attribuables à des différences régionales des prix de gros, à la nature et à l'ampleur de la concurrence sur les marchés de détail locaux, à la taille et à la situation géographique des marchés de détail et, enfin, facteur le plus important, aux taxes.

DISPARITÉS RÉGIONALES : APERÇU GÉNÉRAL

Il n'existe aucun marché de détail national pour l'essence, ce qui est tout à fait normal. Les marchés de détail sont essentiellement locaux : un automobiliste de Regina n'ira pas acheter son essence à Saskatoon parce qu'elle y est vendue à un prix inférieur.

Les conditions du marché aux niveaux du gros et du détail diffèrent d'une région à l'autre. C'est la raison pour laquelle le prix de l'essence hors taxe varie d'une province à l'autre et à l'intérieur des provinces. Par ailleurs, les taxes à la pompe varient considérablement d'une province à l'autre. Le tableau 1 permet de comparer les prix à la pompe dans les grands centres urbains au Canada ainsi que dans certaines villes américaines situées près de la frontière. Les prix sont ventilés selon quatre composantes : le prix du pétrole brut, la marge du raffineur, la marge commerciale et les taxes à la pompe⁽⁴⁾.

(4) La marge du raffineur est la différence entre le prix de gros de l'essence et le prix du pétrole brut. Les raffineurs couvrent leurs coûts et font un profit qui dépend de cette marge. La marge commerciale est la différence entre le prix de gros payé par le détaillant pour acheter le produit et le prix de vente au détail, hors taxe. Les détaillants couvrent leurs coûts et font un profit qui dépend de cette marge.

Tableau 1 :

**Prix à la pompe de l'essence ordinaire et
composantes des prix dans certaines villes
Moyenne sur quatre semaines au 26 août 2003
(en cents canadiens par litre)**

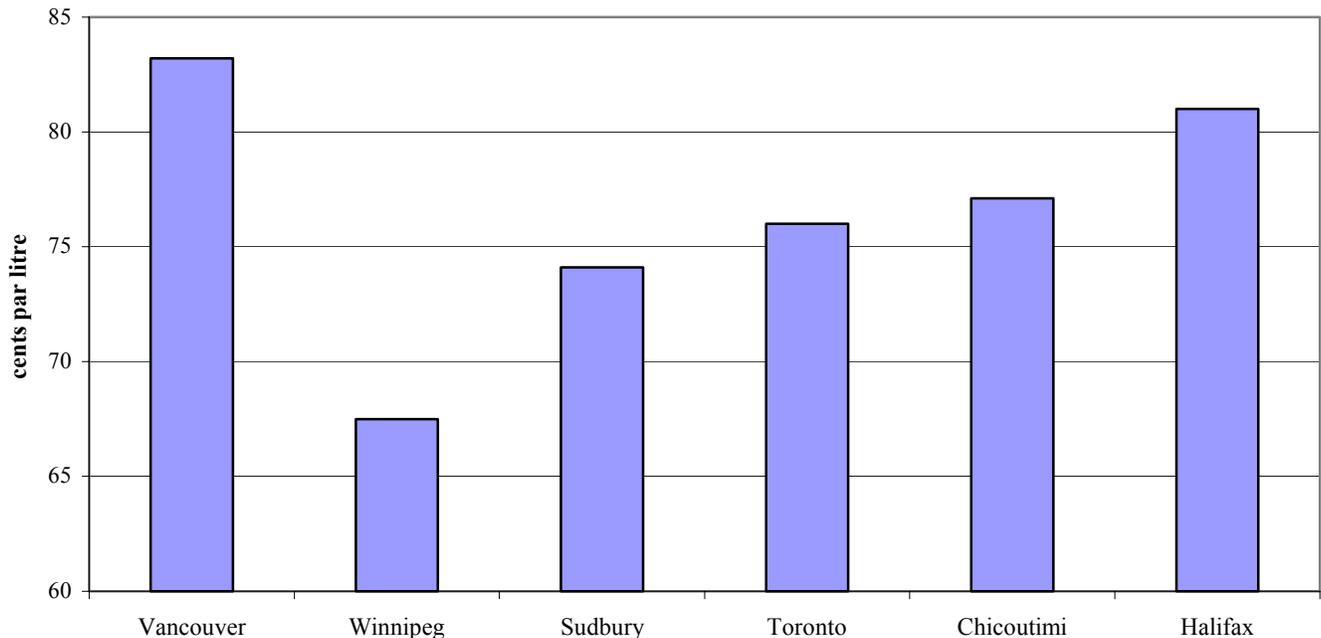
Ville	Contenu en brut	Marge du raffineur	Marge commerciale	Taxes à la pompe	Prix à la pompe
Vancouver	28,8	15,9	2,4	36,0	83,2
Victoria	28,8	16,9	7,5	32,6	85,9
Prince George	28,8	13,9	8,8	29,8	81,4
Kamloops	28,8	15,4	-1,8	29,2	71,7
Seattle, WA	28,8	18,0	6,8	15,2	68,8
Edmonton	27,6	15,1	5,6	23,7	72,0
Lethbridge	27,6	15,9	6,3	23,8	73,6
Regina	27,6	15,7	7,2	30,3	80,8
Winnipeg	27,6	16,1	-2,1	25,9	67,5
Minneapolis, MN	27,6	13,4	7,1	14,1	62,2
Toronto	28,8	13,2	4,3	29,7	76,0
Ottawa	28,8	11,8	6,0	29,7	76,3
Sudbury	28,8	13,2	2,6	29,5	74,1
London	28,8	13,4	3,8	29,7	75,7
Buffalo, NY	28,8	9,1	4,9	17,7	60,5
Montréal	27,7	12,4	3,1	37,2	80,4
Québec	27,7	12,4	6,4	36,0	82,5
Sherbrooke	27,7	12,4	5,3	35,8	81,2
Chicoutimi	27,7	12,4	6,4	30,6	77,1
Plattsburgh, NY	27,7	11,3	5,9	17,8	62,7
Halifax	27,1	12,2	5,6	36,1	81,0
Saint John	27,1	12,4	7,3	35,2	82,0
St. John's	27,1	13,4	4,1	37,2	81,8
Charlottetown	27,1	12,2	2,9	28,6	70,8
Bangor, ME	27,1	10,1	9,2	12,8	59,2

Source : Institut canadien des produits pétroliers, *InfoPrix*, vol. 4, n° 16, 26 août 2003.

Le graphique 1 illustre les prix de détail moyens de l'essence dans cinq centres urbains au cours de la période de quatre semaines se terminant le 26 août dernier. À cette date, le litre d'essence coûtait en moyenne environ 15 cents de plus à Vancouver qu'à Winnipeg. De telles différences d'une région à l'autre ne sont pas rares. Nous verrons ci-après les raisons de tels écarts, en commençant par le rôle des prix de gros de l'essence.

Graphique 1 :

**Prix à la pompe de l'essence ordinaire au Canada
Moyenne sur quatre semaines jusqu'au 26 août 2003**



Source : Institut canadien des produits pétroliers, *InfoPrix*, vol. 4, no 16, 26 août 2003.

PRIX DE GROS

Le prix de gros de l'essence, c'est-à-dire le prix que demandent les raffineurs aux négociants, est une composante importante du prix que paient les consommateurs à la pompe. Le prix de gros reflète le coût du pétrole brut et la marge du raffineur (voir les colonnes 1 et 2 du tableau 1). Les prix de gros diffèrent habituellement selon les marchés, mais ces différences sont atténuées par la concurrence entre marchés.

Des raffineries de pétrole produisent de l'essence un peu partout au Canada, de Dartmouth (Nouvelle-Écosse) à Burnaby (Colombie-Britannique). Ce sont des pétrolières intégrées, nationales ou multinationales, comme Petro-Canada, Imperial Oil et Shell, ou des entreprises régionales, comme Irving et Sunoco, qui les exploitent. Elles transforment le pétrole brut, la matière première faisant l'objet des échanges internationaux, en produits pétroliers raffinés, dont l'essence est le plus important. Les raffineurs affichent les prix (prix du gros occasionnel) et vendent leur essence à des négociants et à des grossistes à des terminaux vraciers, situés dans 20 villes canadiennes⁽⁵⁾. Les négociants et les grossistes livrent ensuite l'essence par camion aux points de vente au détail. Parce que l'essence, comme le pétrole brut, est une marchandise qui fait l'objet d'échanges internationaux, les prix de gros de l'essence au Canada demeurent très voisins de ceux des États-Unis. En effet, imaginons ce qui se produirait si le prix de gros de l'essence à Vancouver était bien supérieur à celui à Seattle. Les acheteurs, pouvant avoir facilement accès aux marchés de gros américains, ignoreraient complètement le marché de Vancouver et s'approvisionneraient à Seattle pour fournir les stations services canadiennes. Cela exercerait une pression à la baisse sur les prix à Vancouver, forçant ainsi un réaligement des prix sur les deux marchés⁽⁶⁾. Le prix du gros occasionnel dans les provinces atlantiques et au Québec suit ceux du port de New York. En Ontario, il suit de près le prix du gros occasionnel à Buffalo et à Détroit. Une telle concurrence sur le plan international limite la capacité des raffineurs canadiens de fixer les prix.

Les prix de gros au Canada et aux États-Unis dépendent essentiellement du cours international du pétrole brut, de la demande saisonnière et des stocks (les marges du raffineur sont généralement plus élevées lorsque l'offre est faible). Les prix ont connu une vive hausse en août 2003 après la panne qui a touché l'Ontario et de nombreux États du Nord-Est des États-Unis. La demande était très forte, comme c'est habituellement le cas pendant les mois d'été, mais l'offre était fortement limitée, parce que sept grandes raffineries, dont cinq en Ontario, ont été fermées jusqu'à une semaine après la panne.

Les prix de gros peuvent varier d'une région à l'autre en raison des conditions du marché de gros local et aussi parce qu'il est onéreux de transporter du carburant d'un bout à

(5) Les prix de gros peuvent différer en réalité; par exemple, les gros clients obtiennent souvent des rabais par rapport aux prix affichés.

(6) Il peut y avoir un léger écart de prix, puisque la réglementation relative à certains mélanges (p. ex. adjonction de benzène) peut être différente aux États-Unis et au Canada.

l'autre du pays. Les écarts de prix de gros ont tendance à être faibles, toutefois : à peine quelques cents par litre. En effet, si les prix variaient davantage, il serait plus rentable de transporter le carburant à partir d'autres endroits où il est meilleur marché, au Canada ou dans le Nord des États-Unis.

Tout compte fait, les différences de prix de gros influent peu sur les fluctuations du prix de l'essence à la pompe. Le tableau 1 montre que le prix à la pompe moyen à Vancouver en août 2003 était de 83,2 cents par litre (cpl), soit 15,7 cpl de plus qu'à Winnipeg (67,5 cpl). Or, si l'on additionne les chiffres des deux premières colonnes du tableau 1, on s'aperçoit que le prix de gros moyen en août était de 44,7 cpl à Vancouver et de 43,7 cpl à Winnipeg, soit un écart de seulement 1 cpl. En fait, les caractéristiques des marchés de détail locaux et les différences de taxes d'une province à l'autre expliquent davantage les variations régionales des prix à la pompe.

FACTEURS ATTRIBUABLES AU MARCHÉ

A. La concurrence sur le marché

Une saine concurrence au niveau du détail permet de maintenir de bas prix, notamment pour une marchandise comme l'essence, dont la qualité est généralement considérée constante. Les détaillants se livrent surtout concurrence sur le plan des prix. Ceux-ci sont normalement affichés de façon très visible pour les consommateurs et les autres détaillants. Il n'est pas inhabituel pour les consommateurs de rechercher le prix le plus bas, même d'une fraction de cent⁽⁷⁾. Toutes choses égales par ailleurs, les marges commerciales (au détail) et, par conséquent, le prix de l'essence ont tendance à être plus bas sur les marchés caractérisés par une concurrence vive. Plus les concurrents sont nombreux et différents dans un marché, moins il est probable que l'un d'entre eux pourra maintenir les prix au-dessus des niveaux de la concurrence, puisqu'il perdrait du fait même une part du marché⁽⁸⁾.

(7) Selon les recherches, les consommateurs canadiens franchiront deux voies pour économiser 0,2 cents par litre, soit un total de 10 cents sur 50 litres d'essence achetée. Voir le site Web d'Esso/Imperial Oil (http://www.esso.ca/Canada_English/News/Issues/N_I_GasDecision.asp).

(8) La concurrence explique également que les prix soient généralement très semblables d'un détaillant à l'autre dans une collectivité ou région. Bien que l'on croie souvent le contraire, l'homogénéité des prix dans un secteur particulier ne signifie pas, dans la grande majorité des cas, qu'il y a fixation des prix par les détaillants. Dans un rapport récent, le Conference Board du Canada a conclu que l'uniformité des prix de l'essence tient à un fort degré de concurrence sur le terrain et à la protection des parts de marché plutôt qu'à une conspiration entre les compagnies. Voir le Conference Board du Canada, *Les quinze derniers pieds à la pompe : L'industrie de l'essence au Canada en 2000*, janvier 2001.

Sur certains marchés, les prix de détail peuvent parfois être poussés jusqu'à des niveaux anormalement bas qui ne reflètent pas les coûts de gros, le transport et les marges commerciales normales. C'était le cas à Winnipeg en août 2003. Comme l'illustre le tableau 1, la marge commerciale était de -2,1 cpl, ce qui signifie qu'en moyenne, les détaillants vendaient l'essence à perte. Une telle situation peut se produire lorsque des détaillants agressifs cherchent à élargir leur part de marché au détriment de leurs concurrents. Sauf cas exceptionnel, de tels jeux ne durent jamais très longtemps. Le même mois, les marges des détaillants à Vancouver n'étaient que de 2,4 cpl, soit bien moins que dans les autres grandes villes, ce qui témoigne d'une intense concurrence sur ce marché. Néanmoins, les marges de détail étaient en moyenne plus élevées de 4,5 cpl à Vancouver qu'à Winnipeg, une différence qui explique près du tiers de l'écart des prix à la pompe entre ces deux villes.

Comme nous le verrons plus loin, les prix de détail seront généralement plus élevés lorsque les détaillants sont moins nombreux et qu'il y a donc moins de concurrence. Ils sont généralement aussi plus élevés lorsqu'un détaillant important est en position de force. Dans de tels cas, on peut craindre les agissements anticoncurrentiels. L'abus de puissance dominante, par exemple l'établissement de prix d'éviction par un joueur important dans le but d'éliminer la concurrence, est contraire aux dispositions civiles et criminelles de la *Loi sur la concurrence* et peut faire l'objet d'une enquête par le Bureau de la concurrence.

B. Emplacement et taille du marché

Si les prix ont tendance à être plus stables sur les petits marchés, en partie parce que les détaillants y sont moins nombreux, ils sont par contre généralement plus élevés, les détaillants conservant en règle générale une marge plus importante par litre d'essence vendu. Comme nous l'avons déjà dit, la marge du détaillant est l'écart entre le prix auquel ce dernier achète l'essence du raffineur ou du distributeur (prix de gros) et le prix qu'il demande à la pompe. Sur de petits marchés comme les collectivités rurales, les détaillants ne vendent pas de grandes quantités d'essence. Ils doivent donc avoir des marges plus élevées que les détaillants qui vendent davantage sur un marché plus large, de manière à pouvoir couvrir leurs coûts fixes (salaires, loyer, services d'utilité publique, entretien et impôts fonciers). De plus, le prix à la pompe sera plus élevé dans les régions éloignées en raison des coûts du transport, en général par camion, à partir des terminaux de distribution de gros, souvent situés près des grands centres

urbains. Par exemple, le coût du transport de l'essence jusqu'à Whitehorse (Yukon) est d'environ 10 cpl, soit 10 fois plus que vers une ville du Sud⁽⁹⁾.

De plus en plus, les détaillants arrondissent leurs revenus provenant de l'essence en offrant des services connexes, comme des services de dépanneur ou de lave-auto. Ils peuvent ainsi mieux affronter la concurrence si les marges de détail baissent.

TAXES

Les taxes représentent une portion très importante du prix à la pompe. Parce qu'elles varient considérablement d'une province à l'autre, elles expliquent une portion importante de la différence entre les prix de l'essence au détail dans le pays. Par exemple, en août 2003, la différence du total des taxes entre Vancouver et Winnipeg était d'un peu plus de 10 cpl, ce qui explique environ deux tiers de l'écart entre les prix à la pompe de ces deux villes.

Les gouvernements fédéral et provinciaux imposent des taxes à la pompe. Ces taxes peuvent être fixes ou variables. La taxe d'accise fédérale, fixée actuellement à 10 cpl, s'applique dans tout le pays. Les taxes à la consommation provinciales, également fixes, varient entre 9 cpl en Alberta et 16,5 cpl à Terre-Neuve-et-Labrador⁽¹⁰⁾. En Colombie-Britannique, la taxe provinciale est de 14,5 cpl dans toute la province, sauf à Vancouver et à Victoria, où des taxes de transport supplémentaires portent la ponction provinciale à 20,5 cpl et 17 cpl respectivement. Au Québec, les automobilistes de Montréal et des municipalités environnantes versent une taxe fixe de 1,5 cpl affectée aux transports en commun, en sus de la taxe provinciale sur l'essence⁽¹¹⁾.

Diverses taxes de vente sont également perçues sur l'essence. Ces taxes sont un pourcentage du prix total de l'essence. En d'autres termes, elles sont perçues sur toutes les composantes du prix à la pompe, notamment la taxe d'accise fédérale et les taxes provinciales. Le montant perçu par litre d'essence varie donc si les prix fluctuent. Dans toutes les provinces, sauf la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve-et-Labrador et le Nouveau-Brunswick, la taxe sur les produits et services fédérale (TPS) de 7 p. 100 s'ajoute au prix de l'essence. Au Québec, la TPS

(9) *Ibid.*

(10) Ressources naturelles Canada – Division du pétrole.

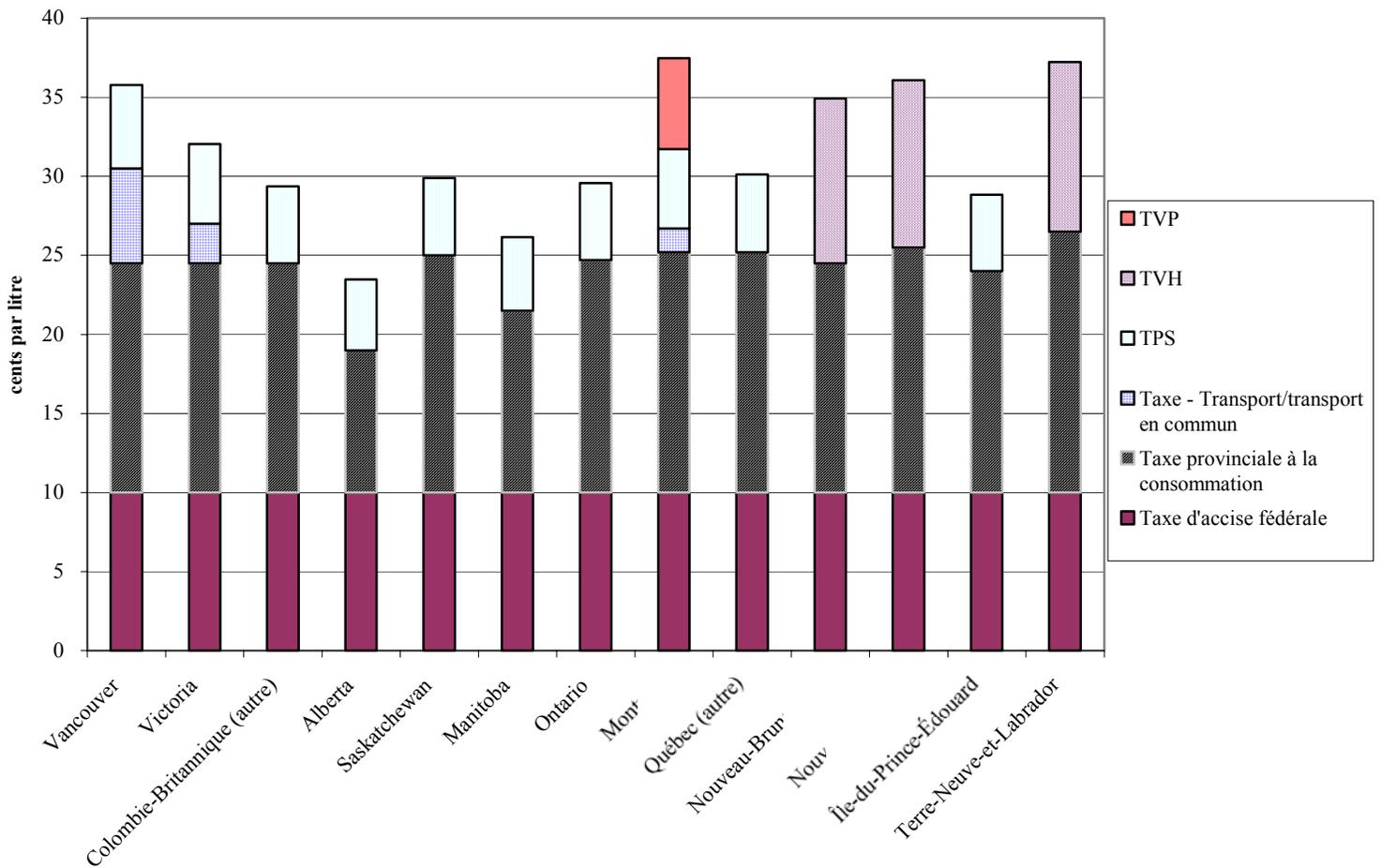
(11) Au Québec, les taxes sur l'essence sont moindres dans certaines régions éloignées et à l'intérieur de 20 km des frontières provinciales et américaines.

et la taxe de vente provinciale (TVP) de 7,5 p. 100 s'ajoutent au prix de l'essence. En Nouvelle-Écosse, à Terre-Neuve-et-Labrador ainsi qu'au Nouveau-Brunswick, la taxe de vente harmonisée (TVH) de 15 p. 100 s'ajoute au prix de l'essence.

Le graphique 2 illustre les variations de taxes selon les provinces. Il est manifeste que ces variations mènent à des différences importantes des prix à la pompe, et ce, même pour un prix hors taxe qui serait identique dans tout le pays.

Graphique 2 :

**Taxes sur un litre d'essence à la vente au détail
(en supposant un prix hors taxe de 45 cents par litre)**



Source : Ressources naturelles Canada, Division du pétrole, 2003.

CONCLUSION

Plusieurs facteurs contribuent aux écarts de prix de détail de l'essence d'une province à l'autre et d'une région à l'autre dans une même province. En l'absence d'agissements anticoncurrentiels, ces écarts s'expliquent essentiellement par des différences de taxation et de caractéristiques et de compétitivité des marchés de détail locaux. Les écarts de prix de gros sont trop faibles pour expliquer véritablement les variations des prix à la pompe.