

**Rapport sur différents mécanismes de contrôle des prix des produits pétroliers
et sur la pertinence d'adopter de telles mesures au Québec**

**Rapport à la ministre des
Ressources naturelles et de la Faune
du Québec**

Juillet 2011

TABLE DES MATIÈRES

LEXIQUE.....	5
SOMMAIRE	7
1. INTRODUCTION	11
2. ENCADREMENT JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE DE LA RÉGIE EN MATIÈRE DE PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS	12
2.1 Dispositions de la LPP	12
2.2 Dispositions de la LRÉ	13
3. EXPÉRIENCE RÉGLEMENTAIRE DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	15
3.1 Île-du-Prince-Édouard.....	15
3.2 Terre-Neuve-et-Labrador	17
3.3 Nouveau-Brunswick.....	18
3.4 Nouvelle-Écosse.....	21
3.5 Études sur l'expérience réglementaire des provinces de l'Atlantique.....	25
4. PROPOSITION DE L'AQUIP	30
5. COMPARAISON DES PRIX À LA POMPE	34
5.1 Test des différents modèles sur le marché québécois.....	34
5.2 Prix moyens à la pompe réels au Québec et ailleurs.....	36
6. COMPOSANTES DES DIFFÉRENTS MODÈLES	43
6.1 Prix de référence	44
6.2 Marge des grossistes	45
6.3 Marge des détaillants	46
6.3.1 Marge minimale.....	46
6.3.2 Marge maximale	47
6.3.3 Allocation pour le service aux pompes.....	47
6.4 Fréquence de l'exercice de contrôle des prix.....	48
6.5 Détermination de zones et coûts de transport	48
6.6 Respect de la loi et pénalités.....	49
7. BESOINS EN INFORMATION.....	50
8. CONCLUSIONS	51
ANNEXE 1 : APERÇU DE LA RÉGLEMENTATION DANS LES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE.....	55
ANNEXE 2 : PROPOSITION DE L'AQUIP	56
ANNEXE 3 : TEST DE LA PROPOSITION DE L'AQUIP	60
ANNEXE 4 : APPLICATION DES MODÈLES À LA RÉGION DE MONTRÉAL.....	64
ANNEXE 5 : COMPARAISON GLOBALE DES MODÈLES EN FONCTION DE CERTAINS OBJECTIFS	65

LEXIQUE

AIMS	Atlantic Institute for Market Studies
ALENA	Accord de libre-échange nord-américain
AMT	Agence métropolitaine de transport
AQUIP	Association québécoise des indépendants du pétrole
CCPA	Centre canadien de politiques alternatives
Commission de l'ÎPÉ	Commission de Réglementation et d'Appels de l'Île-du-Prince-Édouard
Commission de la N.-É.	Nova-Scotia Utility and Review Board
Commission de TNL	Newfoundland and Labrador Board of Commissioners of Public Utilities
Commission du N.-B.	Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick
Gardner Pinfold	Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd.
ICPP	Institut canadien des produits pétroliers
IQCA	Indicateur quotidien du coût d'acquisition
Kent Marketing	Kent Marketing Services Limited
LPP	<i>Loi sur les produits pétroliers</i>
LRÉ	<i>Loi sur la Régie de l'énergie</i>
MJ Ervin	MJ Ervin & Associates
PME	Prix minimum estimé
PNY	Port de New York
RNCan	Ressources naturelles Canada
SNSMR	Service Nova Scotia and Municipal Relations
TPS	Taxe sur les produits et services
TVH	Taxe de vente harmonisée
TVQ	Taxe de vente du Québec
WTI	West Texas Intermediate

SOMMAIRE

Dans le présent rapport, la Régie de l'énergie (la Régie) analyse différents mécanismes de contrôle des prix des produits pétroliers et tente d'en mesurer les impacts sur les consommateurs et le marché. Cet exercice vise à fournir à la ministre des Ressources naturelles et de la Faune le meilleur éclairage possible sur les avantages et inconvénients de ces mécanismes, afin qu'elle puisse juger de la pertinence d'adopter de telles mesures au Québec.

Comme il est impossible de prédire avec exactitude quel aurait été le comportement d'un marché en l'absence de la réglementation en place, il est tout aussi hasardeux de prétendre que la mise en oeuvre d'une nouvelle réglementation n'aura pas d'influence sur le comportement des acteurs d'un marché. C'est donc avec prudence que la Régie énonce les conclusions suivantes.

La Régie n'est pas en mesure d'affirmer que l'adoption de mécanismes de contrôle des prix garantirait aux consommateurs l'accès aux prix les plus bas. Elle n'est pas plus en mesure d'affirmer que la mise en place de tels mécanismes se traduirait nécessairement par des prix à la pompe plus élevés.

Il est clair qu'aucun des mécanismes analysés ne peut mettre les consommateurs à l'abri des variations, à la hausse comme à la baisse, des prix du pétrole brut ou de la volatilité des prix des produits raffinés. En général, ces mécanismes réussissent à atténuer, reporter ou lisser ces fluctuations mais les prix affichés à la pompe finissent toujours par refléter les tendances lourdes du prix de la ressource pétrole, qui est établi par les marchés en fonction de l'offre et de la demande mondiale, des capacités de production et de raffinage ou de l'état des stocks en inventaire.

Cependant, lorsqu'un mécanisme de contrôle qui prévoit la fixation de prix plancher et plafond est employé et que cet exercice s'effectue à une fréquence hebdomadaire ou bihebdomadaire, il crée une période tampon au cours de laquelle les variations quotidiennes issues des transactions sur les marchés de gros se compensent en partie. Dans ce cas, on constate que les prix affichés par les essenceries ont tendance à être plus stables au cours de la période d'application des prix fixés par réglementation. Ainsi, on peut conclure que le mécanisme de contrôle a pour effet d'atténuer les fluctuations quotidiennes des prix à la pompe, bien que ceux-ci continuent à refléter, à un rythme plus lent, les tendances du marché de gros des produits pétroliers.

Au Canada, les quatre provinces de l'Atlantique ont opté pour une réglementation des prix des carburants. Bien que les produits visés puissent varier d'une province à l'autre, les lois, leur application, les mécanismes ainsi que les expériences réglementaires sont sensiblement les mêmes. Plusieurs études sur le sujet ont été réalisées sans toutefois faire consensus sur les avantages et inconvénients, pour les consommateurs, d'une telle réglementation. Il semble toutefois que la

réglementation dans les provinces de l'Atlantique n'ait pas eu pour effet de réduire les prix payés à la pompe. Par contre, l'objectif principal visant la réduction des fluctuations de prix semble avoir été atteint.

Une comparaison des prix hors taxes annuels moyens au Québec et pour ces quatre provinces permet de constater que la réglementation peut amener une plus grande uniformité entre les villes d'une même province. Alors qu'au Québec on constate une plus grande disparité des prix hors taxes entre les villes, celles du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse présentent de plus petits écarts. Toutefois, au Québec, les rabais de taxes appliqués dans certaines villes ont pour effet de réduire la disparité des prix payés par les consommateurs. Si on exclut les villes éloignées des grands centres urbains, les prix hors taxes sont moins élevés en moyenne au Québec que dans les provinces de l'Atlantique. Cela n'empêche pas qu'à certains moments dans l'année les prix aient pu être plus élevés au Québec que dans les provinces de l'Atlantique. De plus, en 2010, lorsque comparées à un échantillon de villes canadiennes, les villes de Montréal et de Québec présentent les marges de commercialisation du détaillant les plus faibles au Canada.

La Régie a testé la formule proposée par l'Association québécoise des indépendants du pétrole (l'AQUIP) comme si elle avait été en vigueur au Québec au cours de l'année 2010. Elle a calculé les prix minimaux et maximaux quotidiens que cette formule aurait produits pour 52 villes faisant partie de son Relevé quotidien des prix à la pompe de l'essence ordinaire. La Régie a ensuite comparé ces prix plancher et plafond aux prix moyens quotidiens observés dans ces villes au cours de 2010. Les résultats de cet exercice montrent que l'impact diffère selon les villes. Sous ce régime proposé par l'AQUIP, les essenceries de certaines villes auraient dû fixer leurs prix à un niveau plus élevé, afin de respecter le prix minimum, alors qu'à d'autres endroits les prix à la pompe auraient dû être fixés plus bas pour respecter le prix maximum. Cela dit, dans deux tiers ($\frac{2}{3}$) des villes, la formule proposée par l'AQUIP aurait eu peu d'effet, puisque les prix observés en 2010 se seraient situés entre les prix minimaux et maximaux.

La Régie a également comparé ce qu'auraient donné les différents mécanismes de contrôle des prix analysés en appliquant chacune des formules pour établir un prix minimum et un prix maximum pour la région administrative de Montréal entre le 24 et le 31 mai 2011. Comme le Prix minimum estimé (le PME) calculé par la Régie n'inclut pas de marge de commercialisation, il est, sans surprise, inférieur aux prix minimaux fixés par les modèles analysés. Parmi ces mécanismes, celui de la Nouvelle-Écosse aurait établi le prix minimum le plus bas pour cette période et celui de l'Île-du-Prince-Édouard aurait établi le prix maximum le plus élevé. Le modèle de l'AQUIP aurait fixé des prix minimaux et maximaux à mi-chemin entre ces deux extrêmes. Si la comparaison sur cette période est nettement insuffisante pour conclure quel est le meilleur modèle, elle donne toutefois un aperçu des différentes applications, à l'aide de données réelles.

La Régie conclut que la mise en place de mécanismes de contrôle des prix au Québec est réalisable en autant que les objectifs poursuivis par le gouvernement à l'égard des prix des carburants soient clairement exprimés dans le cadre législatif et réglementaire. Ainsi, si c'est la réduction des fluctuations de prix qui est recherchée, l'expérience des provinces de l'Atlantique montre qu'un mécanisme de contrôle peut être une solution convenable. Si l'objectif premier est plutôt de favoriser le prix le plus bas pour le plus grand nombre de consommateurs, le modèle actuellement en vigueur au Québec, bien que perfectible, demeure valable.

1. INTRODUCTION

[1] Le présent rapport fait suite aux préoccupations exprimées par la ministre des Ressources naturelles et de la Faune (la Ministre) relativement aux fluctuations des prix des produits pétroliers.

[2] Le 15 octobre 2010, l'Association québécoise des indépendants du pétrole (l'AQUIP) soumet aux autorités politiques une proposition législative ayant pour buts de mieux contrôler les augmentations des prix des carburants et de continuer à offrir aux Québécois les meilleurs prix de l'essence, hors taxes et redevances, au Canada¹.

[3] La Régie de l'énergie (la Régie) s'est penchée sur cette proposition. Cependant, plutôt que de se limiter à évaluer un tel modèle théorique, la Régie a jugé pertinent d'analyser également des mécanismes de contrôle des prix existants pour lesquels des évaluations étaient disponibles. Ce rapport donne donc une place importante aux mécanismes de contrôle des prix des carburants qui prévalent dans les provinces de l'Atlantique. Ces dernières disposent d'une longue tradition et d'une solide expérience en ce domaine.

[4] La Régie rappelle d'abord brièvement l'encadrement juridique et réglementaire actuel du marché des produits pétroliers au Québec, trace un portrait de l'expérience réglementaire des provinces de l'Atlantique et expose la proposition de l'AQUIP. Elle évalue ensuite l'impact des différents mécanismes de contrôle des prix de l'essence en place au Canada. Après avoir illustré les enjeux reliés à l'application d'une réglementation des prix de l'essence sur le marché québécois, la Régie présente ses conclusions.

[5] Ces conclusions reposent sur les données colligées par la Régie dans le cadre de son rôle de surveillance des prix des produits pétroliers et sur d'autres sources et études publiées par Ressources naturelles Canada (RNCan), Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd. (Gardner Pinfold), MJ Ervin & Associates (MJ Ervin), Kent Marketing Services Limited (Kent Marketing), Atlantic Institute for Market Studies (AIMS) et le Centre canadien de politiques alternatives (CCPA).

[6] Afin de mieux comprendre l'expérience réglementaire des provinces de l'Atlantique et de bien saisir la portée des mécanismes qu'elles ont adoptés, la Régie a tenu des rencontres avec deux des

¹ *Proposition de l'Association québécoise des indépendants du pétrole : Mieux contrôler les augmentations des prix des carburants, AQUIP, octobre 2010.*

organismes responsables de l'application de la réglementation des prix des produits pétroliers dans leur province respective, soit la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick (la Commission du N.-B.) et le Nova-Scotia Utility and Review Board (la Commission de la N.-É.).

2. ENCADREMENT JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE DE LA RÉGIE EN MATIÈRE DE PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS

[7] Les dispositions de la *Loi sur les produits pétroliers*² (la LPP) et de la *Loi sur la Régie de l'énergie*³ (la LRÉ) ont été adoptées à la suite de perturbations du marché à l'été 1996. Celles-ci suivaient l'introduction, par une chaîne de détaillants, d'un programme commercial garantissant un prix égal ou inférieur à ses concurrents. Il s'ensuivit des essais répétés de certains autres détaillants pour mettre à l'épreuve cette politique en vendant l'essence à un prix inférieur à ce qu'il en coûtait pour l'acquérir.

2.1 Dispositions de la LPP

[8] L'article 67 de la LPP établit une présomption de pratique abusive à l'égard de quiconque vend au détail de l'essence ou du carburant diesel à un prix inférieur à ce qu'il en coûte pour acquérir et revendre ces produits. Cette disposition législative prévoit pour les détaillants, un recours en dommages devant les tribunaux civils, auxquels peuvent s'ajouter des dommages et intérêts punitifs. L'article 67 se lit comme suit :

« 67. Lorsque dans une zone, une entreprise vend au détail de l'essence ou du carburant diesel à un prix inférieur à ce qu'il en coûte à un détaillant de cette zone pour acquérir et revendre ces produits, cette entreprise est présumée exercer ses droits de manière excessive et déraisonnable, contrairement aux exigences de la bonne foi, et commettre une faute envers ce détaillant.

² L.R.Q., c. P-30.01.

³ L.R.Q., c. R-6.01.

Le tribunal peut condamner l'auteur d'une telle faute à des dommages-intérêts punitifs.

Pour l'application du premier alinéa :

1° les coûts que doit supporter le détaillant sont la somme :

- a) du prix minimal à la rampe de chargement indiqué dans le périodique désigné par le ministre dans un avis publié à la Gazette officielle du Québec;*
- b) du coût minimal de transport du produit, lequel s'entend de ce qu'il en coûte à un détaillant pour acheminer le produit depuis la raffinerie jusqu'à l'essencerie par le moyen de transport le plus économique;*
- c) des taxes fédérales et provinciales;*
- d) du montant que la Régie a fixé au titre des coûts d'exploitation en vertu de l'article 59 de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01), sauf décision contraire de la Régie;*

2° la zone est le territoire d'une municipalité locale ou, le cas échéant, celui d'une zone de vente déterminée par la Régie de l'énergie. »

[9] La LPP permet également l'établissement d'un prix maximum, en vertu de son article 68, pouvoir qui appartient au gouvernement : « *Lorsqu'il est d'avis que l'intérêt public l'exige, le gouvernement peut déterminer par décret le prix maximum auquel peut être vendu ou distribué un produit pétrolier⁴ ».*

2.2 Dispositions de la LRÉ

[10] Dans l'exercice de sa compétence prévue à l'article 59 de la LRÉ et aux fins de l'application de l'article 67 de la LPP, la Régie fixe tous les trois ans un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel pour faire le commerce au détail de façon efficace. De même, la Régie décide de l'opportunité d'inclure ou non ce montant aux coûts que doit supporter un détaillant et, le cas échéant, précise la période et la zone de cette inclusion.

[11] Si les pouvoirs ainsi confiés à la Régie traduisent l'objectif du législateur d'assurer une saine concurrence du marché de la vente au détail d'essence et du carburant diesel, la Régie doit exercer ces pouvoirs en assurant également la protection des intérêts des consommateurs.

[12] Outre le rôle qui lui est dévolu aux fins de l'application de l'article 67 de la LPP, les articles 55 à 58 de la LRÉ permettent à la Régie d'exercer des pouvoirs relatifs à la surveillance des prix des

⁴ L.R.Q., c. P-30.01, article 68.

produits pétroliers dans les diverses régions du Québec. La Régie remplit son rôle de surveillance de la façon suivante :

- Elle effectue des relevés des prix de l'essence, du carburant diesel et, durant la saison de chauffage, des prix du mazout léger dans les 17 régions administratives du Québec.
- Elle rend disponibles sur son site internet les résultats de ses relevés ainsi que plusieurs statistiques actuelles et historiques sur les prix des produits pétroliers.
- Elle publie, à titre informatif, une évaluation de ce qu'il en coûte pour vendre au détail l'essence et le carburant diesel en fonction des éléments définis à l'article 67 de la LPP. Cette évaluation est désignée par l'expression Prix minimum estimé (PME). Le mécanisme d'établissement du PME est illustré au tableau 1. Un indicateur similaire⁵ est également produit sur une base quotidienne depuis juin 2007. Il est désigné par l'expression Indicateur quotidien du coût d'acquisition (IQCA).
- Elle répond aux demandes d'informations des détaillants, des consommateurs et des médias.

Tableau 1 – Mécanisme d'estimation des prix minimaux de l'essence pour le Québec

Composantes	Notes
Prix minimal quotidien à la rampe de chargement de Montréal	À la fermeture des marchés du jeudi précédent (en vertu de l'Arrêté ministériel du 26 novembre 1997)
+ Taxes	Taxe d'accise fédérale (10,0 ¢/litre) Taxe provinciale sur le carburant (17,2 ¢/litre + 3 ¢/litre pour les villes sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) – rabais applicables selon les régions)
+ Coûts de transport	Estimés par la Régie (estimations actuellement effectuées pour plusieurs municipalités et secteurs situés dans les 17 régions administratives du Québec)
+ Inclusion (sur décision de la Régie seulement)	Montant au titre des coûts d'exploitation d'un détaillant en essence fixé par la Régie (3 ¢/litre)
+ Taxes de vente	TPS (5 %) et TVQ (8,5 %)
= Prix minimum estimé	

⁵ La composante « inclusion » n'étant pas un coût d'acquisition, elle ne fait pas partie du calcul de l'IQCA, alors qu'elle l'est dans le PME. De plus, c'est le prix à la rampe de chargement à la fermeture de la journée ouvrable précédente qui est utilisé dans le calcul de l'IQCA.

3. EXPÉRIENCE RÉGLEMENTAIRE DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

[13] Au Canada, quatre provinces ont opté pour une réglementation des prix des produits pétroliers. Ce sont les provinces de l'Atlantique. La Régie juge essentiel d'examiner cette expérience aux fins du présent rapport.

[14] Dans ces provinces, les prix des produits pétroliers sont réglementés. Cependant, les lois, leur application, les méthodologies ainsi que les expériences en la matière diffèrent sensiblement. Les produits visés varient également d'une province à l'autre. Alors que les prix de l'essence et du carburant diesel sont réglementés dans les quatre provinces, ce n'est pas nécessairement le cas pour les prix des combustibles destinés au chauffage des maisons (mazout léger, propane). Aux fins du présent rapport et afin de simplifier l'analyse, seuls les aspects de la réglementation relative à l'essence ordinaire seront abordés. L'annexe 1 résume les modèles de réglementation en vigueur dans chacune de ces provinces.

[15] Les informations présentées à la présente section proviennent en majeure partie des sites internet des organismes responsables de l'application de la réglementation dans les provinces de l'Atlantique. Diverses études portant sur l'expérience réglementaire de ces provinces ont également été utilisées. Des rencontres avec deux de ces organismes, soient la Commission du N.-B. et la Commission de la N.-É., ont permis à la Régie de compléter les informations disponibles.

3.1 Île-du-Prince-Édouard

[16] De 1957 à 1983, les prix de gros des carburants étaient réglementés par le Public Utilities Commission qui avait la responsabilité d'établir la marge maximale pour le commerce de gros⁶. En 1989, des prix de base pour les grossistes ont été établis et en 1991 la fixation des marges au détail minimales et maximales a débuté. La Commission de Réglementation et d'Appels de l'Île-du-Prince-Édouard (la Commission de l'ÎPÉ) est l'organisme responsable de la réglementation des prix des carburants des véhicules automobiles depuis cette date.

[17] Les prix de l'essence sont régis par le *Petroleum Products Act*⁷ de l'Île-du-Prince-Édouard. Le but de cette loi en la matière est de réglementer la distribution et la vente de produits pétroliers consommés à l'Île-du-Prince-Édouard et d'assurer en tout temps un prix juste et raisonnable.

⁶ *Economics of the Nova Scotia Gasoline Market*, Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd. and MJ Ervin & Associates Inc., September 2005.

⁷ *Petroleum Products Act*, R.S.P.E.I. 1988, c. P-5.1.

[18] Les pouvoirs de la Commission de l'ÎPÉ, conférés par le *Petroleum Products Act* de l'Île-du-Prince-Édouard, impliquent notamment :

- l'émission des permis de distribution (grossistes) et d'opération (détaillants);
- le contrôle des prix des combustibles destinés au chauffage et des carburants automobiles;
- la tenue d'audiences publiques relatives aux permis et aux prix, incluant des plaintes contre les titulaires de permis;
- l'imposition de pénalités à toute personne ne respectant pas la loi;
- la tenue d'examens et d'enquêtes.

[19] La Commission de l'ÎPÉ est le seul organisme des provinces de l'Atlantique qui, à la fois, régit les prix des carburants et émet des permis aux détaillants. Cette particularité lui donne l'avantage de pouvoir mesurer les impacts des changements de prix qu'elle fixe grâce aux données de volume de la vente au détail auxquelles elle a accès.

[20] Le tableau 2 présente la formule actuelle de fixation du prix de détail pour l'essence.

Tableau 2 – Mécanisme de fixation des prix de l'essence pour l'Île-du-Prince-Édouard

Composantes	Notes
Prix de gros de base	<ol style="list-style-type: none"> 1. Convertir les prix quotidiens « au comptant »⁸ de l'essence ordinaire (octane 87) au port de New York en litre (données de Platts en \$US/gallon) 2. Convertir en dollars canadiens à l'aide du taux de change officiel de la Banque du Canada 3. Moyenne des prix obtenus précédemment pour une période allant jusqu'à 14 jours
+ Marge de gros	5 ¢/litre
= Prix au détail de base	
+ Taxes	Taxe d'accise fédérale (10,0 ¢/litre) Taxe provinciale sur le carburant (15,8 ¢/litre)
= Prix camion-citerne	Coût d'acquisition du détaillant (prix incluant les frais de livraison)
+ Marge de détail	4,5 ¢/litre pour le prix minimum sans service (6,5 avec service) 6,5 ¢/litre pour le prix maximum sans service (9,5 avec service)
+ Taxes	TPS (5 %)
= Prix de détail minimum/maximum	

⁸ Aussi appelé prix *spot* : Prix au comptant d'une transaction en direct; à distinguer du prix à terme (*futures*).

[21] Auparavant établis une fois par mois, les prix minimaux et maximaux sont, depuis 2003, fixés les 1^{er} et 15 de chaque mois par la Commission de l'ÎPÉ. Elle peut réajuster les prix entre deux périodes normales de fixation périodique. Depuis l'automne 2008, et à la demande de plusieurs intervenants de l'industrie qui souhaitaient une fixation hebdomadaire des prix, elle a opté pour une méthode plus systématique d'ajustement⁹. Maintenant, elle intervient en cours de période lorsque survient un changement de $\pm 4,0$ ¢/litre du prix de l'essence au port de New York et que ce changement se maintient pendant une période de cinq jours consécutifs.

[22] La réglementation actuellement en vigueur dans les trois autres provinces de l'Atlantique est, à différents degrés, inspirée de celle de l'Île-du-Prince-Édouard.

3.2 Terre-Neuve-et-Labrador

[23] Les prix de détail de l'essence sont réglementés depuis le 15 octobre 2001. Depuis mai 2004, le Board of Commissioners of Public Utilities (la Commission de TNL) établit le prix de détail maximal de l'essence en vertu du *Petroleum Products Act*¹⁰ de Terre-Neuve-et-Labrador.

[24] La Commission de TNL a la responsabilité d'assurer l'équité de la vente de carburant à travers la province. Elle a notamment le pouvoir de :

- fixer et surveiller les prix;
- faire appliquer la loi;
- rencontrer, consulter, éduquer et informer les intervenants;
- exiger des grossistes des informations telles que : coordonnées de leurs clients, volume de carburants vendus aux clients, prix moyens mensuels des carburants (avant et après taxes) ainsi que toute autre information jugée pertinente dans le cadre de l'administration de la loi;
- exiger des détaillants des informations telles que : coordonnées des essenceries, capacité des réservoirs, volume mensuel vendu par type de carburant, prix quotidien auquel est vendu chaque type de carburant ainsi que toute autre information jugée pertinente dans le cadre de l'administration de la loi.

[25] Auparavant fixés une fois par mois, les prix de gros et de détail maximaux sont établis par la Commission de TNL toutes les semaines, avec entrée en vigueur à 00 h 01 le jeudi dans l'ensemble de

⁹ Docket PM902, Order No. PC08-01.

¹⁰ *Petroleum Products Act*, S.N.L. 2001, c. P-10.1.

la province, sauf exception. Les prix sont fixés pour toute la période hivernale pour la section côtière nord du Labrador et pour le secteur approvisionné par barge de la section côtière sud du Labrador. Les prix pour le reste du Labrador sont fixés aux deux semaines durant toute l'année. Le tableau 3 présente la formule actuelle de fixation du prix de détail maximal pour l'essence.

Tableau 3 – Mécanisme de fixation des prix de l'essence pour Terre-Neuve et Labrador

Composantes	Notes
Prix de gros de base	<ol style="list-style-type: none"> 1. Convertir les prix quotidiens au comptant de l'essence ordinaire (octane 87) au port de New York en litre (données de Platts en \$US/gallon) 2. Convertir en dollars canadiens à l'aide du taux de change officiel de la Banque du Canada à midi 3. Utiliser le prix du vendredi comme approximation des prix du samedi et du dimanche 4. Moyenne des 7 derniers jours (du mercredi au mardi)
+ Marge de gros et de détail	14,83 ¢/litre
= Prix à la pompe de base sans taxe	
+ Ajustement pour zone	Base = zone 1
= Prix à la pompe sans taxe	
+ Taxes	Taxe d'accise fédérale (10,0 ¢/litre) Taxe provinciale sur le carburant (16,5 ¢/litre) Taxe de vente harmonisée (TVH, 13 %)
= Prix de détail maximum	

[26] Les prix sont calculés en faisant la moyenne des prix quotidiens de l'essence ordinaire au comptant au port de New York. Jusqu'en 2010, la Commission de TNL pouvait faire des ajustements au prix fixé au cours de la période normale d'application, en utilisant une formule d'interruption. La formule similaire à la Commission de l'IPÉ a été introduite au début de 2003, à la suite d'une revue de la réglementation et du modèle d'établissement des prix. Cette formule a été abandonnée lorsque l'exercice de fixation des prix est devenu hebdomadaire.

3.3 Nouveau-Brunswick

[27] Depuis le 1^{er} juillet 2006, la Commission du N.-B. est responsable de la réglementation des prix de l'essence et du carburant diesel en vertu de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*¹¹.

¹¹ *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*, LN-B 2006, c. P-8.05.

La réglementation a pour objectif principal de stabiliser les prix de façon à ce que les consommateurs puissent bénéficier des plus bas prix possibles, sans pour autant compromettre l'approvisionnement en produits pétroliers.

[28] Les prix maximaux sont établis toutes les semaines par la Commission du N.-B. et appliqués à 00 h 01 le jeudi. Le processus de fixation des prix comprend les quatre éléments suivants : prix repère, prix de gros maximum, prix de détail maximum et prix total maximum. Le tableau 4 présente la formule actuelle de fixation du prix de détail maximal pour l'essence.

Tableau 4 – Mécanisme de fixation des prix de l'essence pour le Nouveau-Brunswick

Composantes	Notes
Prix repère	<ol style="list-style-type: none"> 1. Choisir la plus élevée entre la : <ul style="list-style-type: none"> • moyenne des sommets et des creux quotidiens du prix de l'essence ordinaire sans plomb (octane 87) et • moyenne des sommets et des creux quotidiens du prix de l'essence E10 (10 % d'éthanol et 90 % de CBOB) du mercredi au mardi, tel qu'établis au port de New York (données de Platts en ¢US/gallon) 2. convertir les gallons en litres 3. convertir les dollars américains en dollars canadiens 4. utiliser le prix du vendredi comme approximation des prix du samedi et du dimanche 5. moyenne des résultats obtenus au cours des 7 jours
+ Marge de gros	6 ¢/litre
+ Taxes	Taxe d'accise fédérale (10,0 ¢/litre) Taxe provinciale sur le carburant (13,6 ¢/litre) TVH (13 %)
= Prix de gros maximum	
+ Marge de détail	5,0 ¢/litre sans service (+ 2,5 ¢/litre si service complet)
+ TVH sur la marge de détail	
= Prix de détail maximum	
+ Frais de livraison	Coût réel du grossiste jusqu'à concurrence de 2,5 ¢/litre
= Prix total maximum	

[29] Le **prix repère** est fondé sur le prix « au comptant » moyen au port de New York (PNY) « *parce que ce marché des produits pétroliers compte parmi les plus concurrentiels du monde et que c'est le cours des produits de base ayant la plus forte incidence directe sur les prix des produits pétroliers au Nouveau-Brunswick*¹² ».

[30] Le **prix de gros maximum** est calculé en ajoutant au prix repère une marge de gros de 6 ¢/litre. « *Des données historiques et des consultations de l'industrie ont permis d'estimer que ces marges bénéficiaires compensaient convenablement les grossistes*¹³. »

[31] Le **prix de détail maximum** est obtenu en ajoutant une marge de détail au prix de gros maximum (5,0 ¢/litre pour le libre-service et 7,5 ¢/litre pour le service complet). « *Des données historiques, des consultations de l'industrie et la pratique dans d'autres régions réglementées des Maritimes ont permis d'estimer que ces marges bénéficiaires compensaient les détaillants convenablement*¹⁴. »

[32] Finalement, le **prix total maximum** est obtenu en ajoutant les frais de livraison effectifs au prix de détail maximum. Le maximum permis aux frais de livraison est de 2,5 ¢/litre depuis le 1^{er} janvier 2009¹⁵.

[33] Une formule a été mise en place afin de permettre l'interruption du mécanisme normal de fixation périodique des prix maximaux lors de circonstances spéciales (formule d'interruption). Cette formule a d'ailleurs fait l'objet d'une évaluation par le ministère de l'Énergie du Nouveau-Brunswick¹⁶. La période est interrompue lorsqu'une variation d'au moins 8 ¢/litre du prix de l'essence au PNY est constatée. Un nouveau prix repère est établi en fonction du montant effectif de l'augmentation ou de la réduction constatée.

[34] Une fois les prix fixés, les grossistes sont informés des nouveaux prix par la Commission du N.-B. la journée précédant leur application, généralement avant midi. Les grossistes ont la responsabilité de faire parvenir les nouveaux prix maximaux aux détaillants qu'ils approvisionnent. La Commission du N.-B. affiche les prix maximaux sur son site internet après 00 h 01, le jour de leur entrée en vigueur. Aucun communiqué au public ou aux médias n'est émis. Il est toutefois possible de

¹² *Révision des marges bénéficiaires des produits pétroliers, des coûts et des frais de service complet réglementés du Nouveau-Brunswick*. Gardner Pinfold, décembre 2010.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Examen de la formule d'interruption : Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*, ministère de l'Énergie, 24 novembre 2008.

recevoir un courriel d'avis de changement de prix en s'inscrivant sur le site internet de la Commission du N.-B.

[35] Le public ne doit pas être avisé des changements de prix au détail avant leur mise en vigueur pour éviter un impact éventuel sur l'affluence aux pompes. « *Néanmoins, cela se produit parfois et occasionne des problèmes d'approvisionnement pour l'industrie, car le mécanisme d'établissement de prix est transparent, et les médias sont capables de prédire les changements d'une manière assez exacte*¹⁷. »

[36] Un exercice de révision des marges, des coûts et des frais de service est présentement en cours à la Commission du N.-B. Selon l'analyse de Gardner Pinfold, un ajustement à la marge de détail serait justifié, car les frais d'exploitation auraient augmenté d'au moins 16 % depuis 2006¹⁸. La décision de la Commission du N.-B. est prévue pour l'automne prochain.

3.4 Nouvelle-Écosse

[37] Tout comme l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse possède une vaste expérience réglementaire des produits pétroliers. Les prix de l'essence y ont été réglementés pendant plus de 60 ans, c'est-à-dire de 1930 à 1991¹⁹. Après une pause de 15 ans, les prix sont à nouveau réglementés depuis le 1^{er} juillet 2006. De 2006 à 2009, la réglementation relevait du Minister of Service Nova Scotia and Municipal Relations (le SNSMR). Depuis le 1^{er} octobre 2009, cette responsabilité relève de la Commission de la N.-É. En tant que responsable de l'administration du *Petroleum Products Pricing Act*²⁰, le SNSMR assure la surveillance des prix et le respect de la loi. De son côté, la Commission de la N.-É. a juridiction sur l'établissement :

- des zones;
- des prix de gros;
- des prix de détail maximaux;
- des marges de détail minimales et maximales.

¹⁷ *Révision des marges bénéficiaires des produits pétroliers, des coûts et des frais de service complet réglementés du Nouveau-Brunswick*. Gardner Pinfold, décembre 2010.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *What's Missing From Your Wallet? How gas price regulation robs from consumers*, Bobby O'Keefe, AIMS Background Paper, February 2009.

²⁰ *Petroleum Products Pricing Act*, 2005, c. 11, s. 1.

- [38] Toute requête sur l'un des éléments précédents peut être déposée auprès du NSURB par :
- un détaillant, un grossiste ou un grossiste-détaillant;
 - un regroupement de cinq individus, une entreprise ou une corporation;
 - le SNSMR.

[39] La Commission de la N.-É. peut tenir des audiences publiques relativement à toute question relevant de sa compétence. Elle peut aussi, de sa propre initiative, réviser chacun des paramètres du mécanisme de fixation des prix.

[40] Les prix minimaux et maximaux sont établis tous les jeudis par la Commission de la N.-É. et appliqués à compter de 00 h 01 le vendredi. Le territoire de la Nouvelle-Écosse est divisé en six zones afin d'ajuster les prix en fonction des coûts de transport des carburants entre la raffinerie et l'essencerie. Les marges minimales et maximales fixées sont les mêmes à travers la province. Selon les observations du personnel de la Commission de la N.-É. les prix tendent toutefois à être plus près du minimum en zones urbaines et plus près du maximum en zones rurales.

[41] Lorsqu'au cours de la période d'application, les prix de gros varient de façon significative par rapport au prix de gros de base utilisé pour fixer les prix minimaux et maximaux, la Commission de la N.-É., tout comme les organismes de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, dispose d'une formule d'interruption lui permettant d'ajuster, avant le prochain exercice prévu, les prix minimaux et maximaux. L'application de la formule d'interruption nécessite donc une surveillance quotidienne des prix de gros. Il y aura interruption si le prix de gros de base à la fermeture d'une journée présente un écart de ± 8 ¢/litre par rapport au prix moyen de gros observé la semaine précédente et si cet écart demeure à au moins ± 5 ¢/litre le lendemain.

[42] Un ajustement de neutralisation est utilisé, au besoin, par la Commission de la N.-É. pour équilibrer les intérêts des consommateurs et de l'industrie en période de volatilité des prix. Un suivi des prix de gros est donc effectué au cours de la période d'application des prix minimaux et maximaux afin d'évaluer si les prix fixés ont reflété, en moyenne, les prix du marché ou si, au contraire, ils ont avantagé les consommateurs ou les détaillants.

[43] Pour décider d'interrompre le mécanisme normal de fixation des prix ou pour procéder à l'ajustement de neutralisation, la Commission de la N.-É. bénéficie d'un pouvoir discrétionnaire.

[44] Le tableau 5 présente la formule actuelle de fixation du prix de détail pour l'essence.

Tableau 5 – Mécanisme de fixation des prix de l'essence pour la Nouvelle-Écosse

Composantes	Notes
Prix de gros de base	<ol style="list-style-type: none"> 1. Convertir les prix quotidiens au comptant de l'essence ordinaire (octane 87) au port de New York en litre (données de Platts en \$US/gallon) 2. Convertir en dollars canadiens à l'aide du taux de change officiel de la Banque du Canada à midi 3. Moyenne des cinq derniers jours ouvrables (du jeudi au mercredi) des prix obtenus précédemment
+ Marge de gros	6 ¢/litre
+ Taxes	Taxe d'accise fédérale (10,0 ¢/litre) Taxe provinciale sur le carburant (15,5 ¢/litre)
+ Allocation de transport	0,3 ¢ à 2,0 ¢/litre selon la zone
+ Ajustement de neutralisation	S'il y a lieu (habituellement entre -1 et +1 ¢/litre)
= Prix de gros	
+ Marge de détail	4,0 ¢/litre pour le prix minimum (avec et sans service) 5,5 ¢/litre pour le prix maximum (sans service)*
+ TVH	15 %
= Prix de détail minimum/maximum	

* Les essenceries avec service n'ont pas de prix plafond.

[45] Après deux ans d'application de la loi, une évaluation de la réglementation a été effectuée pour le compte du SNSMR²¹. Le tableau 6 présente certaines de ses recommandations.

²¹ *Evaluation of petroleum products pricing regulation in Nova Scotia: A two-year review*, Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd., November 2008.

Tableau 6 – Recommandations de l'étude Gardner Pinfold relatives à la réglementation des prix de l'essence en Nouvelle-Écosse

Thème	Recommandations
Allocation de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Revoir la taille et la configuration des zones. • Prévoir un ajustement pour tenir compte de la surcharge de carburant employée par l'industrie.
Prix au comptant du port de New York (PNY) comme prix repère	Continuer à utiliser le PNY, car c'est le meilleur repère pour les prix en Nouvelle-Écosse parce qu'il est : <ul style="list-style-type: none"> • déterminé de façon concurrentielle; • transparent et accessible.
Réglementation des promotions	Étudier les impacts des règlements concernant les promotions afin de s'assurer que ces règlements et leur interprétation sont cohérents avec les objectifs globaux de la réglementation et effectuer les modifications nécessaires.
Formule d'interruption	Utiliser la formule d'interruption lors d'une variation moyenne de $\pm 3,0$ ¢/litre, si cette variation se produit lors des trois premiers jours de la période d'application (variation cumulative de 9,0 ¢/litre).
Ajustement des prix	Continuer à ajuster les prix le vendredi pour les raisons suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • consensus pour le vendredi parmi l'industrie et les consommateurs; • disponibilité des données du marché.
Révision des marges	<ul style="list-style-type: none"> • Revoir périodiquement les marges à la lumière des coûts croissants de l'industrie. Cette révision devrait fournir des indices sur une méthode pour faire des ajustements courants de marge en réponse aux changements des facteurs de coût principaux, tels que le salaire minimum et les frais de carte de crédit. • Adopter une formule transparente d'ajustement des marges afin que les marges réelles soient le plus près possibles de la marge fixée. Pour réduire l'incertitude, l'ajustement devrait être appliqué chaque semaine, plutôt que sur une base discrétionnaire. La formule devrait être conçue pour limiter l'amplitude de l'ajustement en périodes de hausse ou de baisse rapide des prix.
Informé le public	Le gouvernement devrait développer un programme d'éducation pour aider les consommateurs à comprendre le fonctionnement des prix des produits pétroliers et le fonctionnement de la réglementation en Nouvelle-Écosse.
Commission de la N.-É.	Devrait continuer comme régulateur.
Prix avec service complet	Continuer à ne pas imposer de prix maximum pour le service complet. Cette façon de faire a permis à des détaillants, principalement en régions rurales, de réaliser des marges plus élevées, améliorant ainsi la viabilité des essenceries tout en offrant des prix concurrentiels.

[46] Une requête a été déposée récemment devant la Commission de la N.-É. afin que les marges en zones rurales soient augmentées. Les détaillants de ces zones ont plus de difficultés à opérer une essencerie, particulièrement celles situées près de la frontière avec le Nouveau-Brunswick où la taxe provinciale sur l'essence et la taxe de vente sont moins élevées. L'audience sur cette requête devrait avoir lieu au cours des prochains mois.

3.5 Études sur l'expérience réglementaire des provinces de l'Atlantique

[47] La longue expérience réglementaire des provinces de l'Atlantique a donné lieu à plusieurs études sur le sujet. Cependant, il n'y a pas de consensus entre elles sur les avantages et les inconvénients, pour les consommateurs, d'une telle réglementation.

[48] Selon une étude d'AIMS sur la réglementation des prix de l'essence dans les provinces de l'Atlantique²² :

- il n'y aurait pas de relation significative entre la réglementation et la diminution de la volatilité des prix;
- il n'y aurait pas de relation significative entre la réglementation et la protection des petits détaillants indépendants;
- les marges de commercialisation auraient augmenté après la mise en place de la réglementation.

Tableau 7 – Différence moyenne des marges de commercialisation selon AIMS après et avant la réglementation (¢/litre)

	Île-du-Prince-Édouard ¹	Terre-Neuve et Labrador ²	Nouveau-Brunswick ³	Nouvelle-Écosse ⁴
Avant taxes	1,54	1,31	0,31	0,51

¹ Approximativement de juillet 1989 à décembre 1990 vs de janvier 1991 à juin 1992.

² D'avril 1999 à octobre 2001 vs d'octobre 2001 à avril 2004.

³ De janvier 2004 à juin 2006 vs de juillet 2006 à décembre 2008.

⁴ De juillet 2004 à juin 2006 vs de juillet 2006 à juin 2008.

[49] Par contre, une étude du CCPA critique l'approche de l'étude d'AIMS²³ en évoquant des oublis importants lors de l'analyse et en identifiant des erreurs méthodologiques. Également, le CCPA remet en question des hypothèses implicites de l'étude d'AIMS telles que : le fait que seule la réglementation fait varier les marges et donc que les coûts des grossistes et des détaillants sont les mêmes avant et après la réglementation.

[50] Ainsi, en tenant compte de l'inflation, en corrigeant la période de comparaison pour l'Île-du-Prince-Édouard et en utilisant le bon taux de change, le CCPA obtient des marges de commercialisation réelles inférieures après la mise en place de la réglementation dans trois des

²² *What's Missing From Your Wallet? How gas price regulation robs from consumers*, Bobby O'Keefe, AIMS Background Paper, February 2009.

²³ *Debunking the Myth That Gas Price Regulation Robs From Consumers*, Roderick Hill, Centre canadien de politiques alternatives, June 4, 2009.

quatre provinces de l'Atlantique. Le CCPA n'a pas calculé de marges après taxes car, selon lui, ces taxes de vente supplémentaires payées sur l'essence ne font que remplacer les taxes de vente qui auraient été payées sur d'autres biens.

Tableau 8 – Différence moyenne des marges réelles de commercialisation selon le CCPA après et avant la réglementation (¢/litre)

	Île-du-Prince-Édouard ¹	Terre-Neuve et Labrador ²	Nouveau-Brunswick ³	Nouvelle-Écosse ³
Avant taxes	-4,4	-0,4	-0,2	0,3

¹ De janvier 1987 à mars 1988 vs d'avril 1988 à juin 1989.

² D'avril 1999 à octobre 2001 vs d'octobre 2001 à avril 2004.

³ De janvier 2004 à juin 2006 vs de juillet 2006 à décembre 2008.

[51] De plus, le CCPA souligne que le fait de regarder uniquement la moyenne d'une période, sans prendre en considération la tendance, ne permet pas de voir tout le portrait. Par exemple, les marges sont effectivement plus élevées en Nouvelle-Écosse après la réglementation. Par contre, la tendance des marges réelles étaient à la hausse avant la réglementation et à la baisse après la réglementation. Rien ne permet cependant d'assurer que c'est grâce à la réglementation que ces marges affichent une tendance à la baisse.

[52] AIMS réfère au site internet de l'Institut canadien des produits pétroliers (l'ICPP), qui s'oppose à la réglementation, en présentant une règle générale voulant que la réglementation coûte entre 1,0 et 1,5 ¢/litre aux consommateurs. Le CCPA se questionne sur la possibilité que l'ICPP appuie la dérèglementation uniquement pour le bien des consommateurs.

[53] L'étude du CCPA cite certains passages des différentes lois régissant les prix des produits pétroliers dans les provinces de l'Atlantique pour souligner que l'établissement de prix plus bas n'a jamais fait partie des objectifs de la réglementation. Les régulateurs visent plutôt un « prix juste et raisonnable » ou encore un « prix le plus bas possible sans compromettre l'offre ». Selon le CCPA, si la réglementation dans les provinces de l'Atlantique ne garantit pas de prix plus bas, elle offre de nombreux avantages :

- prévisibilité plus grande des changements de prix;
- établissement des prix plus transparent puisque basé sur les prix du marché concurrentiel de New York;
- maintien d'une offre plus grande dans les régions rurales.

[54] La Régie juge important de prendre en considération les objectifs exprimés par les législateurs des provinces de l'Atlantique et de s'interroger sur l'efficacité de la réglementation à rencontrer ces

objectifs. Selon une étude de Gardner Pinfold²⁴, il semble que la réglementation aurait atteint ses objectifs en Nouvelle-Écosse. Dans son étude, Gardner Pinfold a comparé l'amplitude des variations avant et après la réglementation. Pour ce faire, il a créé 11 catégories de fluctuations et y a classé le nombre de changements de prix pour chacune d'elle. Ces catégories vont de (< 1) à (> 10) ¢/litre. Le tableau 9 présente les principales conclusions de l'auteur de cette étude.

Tableau 9 – Principales conclusions de l'étude de Gardner Pinfold sur les deux premières années d'expérience réglementaire en Nouvelle-Écosse

Objectifs de la réglementation ²⁵	Mesures utilisées	Conclusions
Stabiliser les prix des produits pétroliers	<ul style="list-style-type: none"> Prix quotidiens à la pompe obtenus des compagnies pétrolières pour Halifax, Sydney, Yarmouth, New Glasgow 2 ans ½ avant et 2 ans après. 	<ul style="list-style-type: none"> Diminution de la fréquence des variations de prix à la suite de la réglementation : une fois aux cinq jours avant vs une fois aux sept jours après pour les marchés plus compétitifs (Halifax, New Glasgow). L'amplitude des variations serait affectée par la réglementation : <ul style="list-style-type: none"> faibles baisses de prix plus fréquentes, surtout à Halifax : entre 1,0 et 2,9 ¢/litre avant vs inférieure à 0,9 ¢/litre après. effet mineur sur les hausses de prix : les hausses de 3,0 à 4,9 ¢/litre sont plus fréquentes avant la réglementation. Après, les hausses de cette ampleur sont moins fréquentes et sont réparties dans plusieurs catégories de hausses.
Assurer l'approvisionnement des produits pétroliers en régions rurales	Nombre d'essenceries fourni par : <ul style="list-style-type: none"> SNSMR Compagnies pétrolières 	<ul style="list-style-type: none"> La réglementation a joué un rôle sur la stabilisation des infrastructures de gros et de détail, surtout pour les régions rurales : <ul style="list-style-type: none"> plusieurs essenceries des régions rurales ont indiqué une hausse de volume; entre juillet 2006 et juillet 2008, 11 essenceries ont ouvert (ou ré-ouvert) leurs portes, dont 10 en régions rurales; le nombre d'essenceries approvisionnées par les grossistes a augmenté. Malgré tout, la réglementation ne permet pas de sauver toutes les petites essenceries des régions rurales.
Minimiser les écarts de prix des produits pétroliers à travers la province	<ul style="list-style-type: none"> Données de SNSMR et MJ Ervin pour Halifax, New Glasgow, Truro, Kentville, Sydney, Yarmouth Prix de référence = ceux d'Halifax 1 an ½ avant et 2 ans après 	La réglementation aplanit les différences régionales dues à d'autres facteurs que le coût de transport. <ul style="list-style-type: none"> Avant la réglementation, les prix des essenceries d'Halifax n'étaient généralement pas inférieurs à ceux d'autres municipalités, malgré leur proximité de la raffinerie : <ul style="list-style-type: none"> New Glasgow bénéficiait d'une concurrence accrue et donc de prix inférieurs à Halifax, malgré des coûts de transport plus élevés; grâce à de faibles coûts de transport et à leur marché compétitif, les municipalités de Truro et Kentville affichaient des prix de 1,0 à 2,0 ¢/litre supérieurs et inférieurs à ceux d'Halifax; malgré des coûts de transport élevés, les prix à Sydney étaient parfois plus bas qu'à Halifax; Yarmouth, apparemment le marché le moins compétitif, affichait parfois des prix inférieurs à ceux d'Halifax. Depuis la réglementation, les prix d'Halifax sont systématiquement inférieurs aux prix des autres municipalités.

²⁴ *Evaluation of Petroleum Products Pricing Regulation in Nova Scotia: A Two-Year Review*, Gardner Pinfold Consulting Economists for Nova Scotia and Municipal Relations, November 2008.

²⁵ *Petroleum Products Pricing Regulations*, N.S. Reg. 97/2006.

[55] Selon l'étude de Roderick Hill²⁶, la réglementation aurait rencontré certains des objectifs visés par le législateur du Nouveau-Brunswick. Le tableau 10 présente les principales conclusions de cette étude.

Tableau 10 – Principales conclusions de l'étude de Roderick Hill sur les deux premières années d'expérience réglementaire au Nouveau-Brunswick

Objectifs du régulateur ^{27,28}	Données utilisées	Conclusions
<ol style="list-style-type: none"> 1. S'assurer d'avoir un marché compétitif au Nouveau-Brunswick. 2. Avoir une stabilité des prix. 3. Être en mesure de mieux prévoir les variations de prix. 4. La réglementation ne doit pas entraîner de prix plus élevés. 5. « <i>La Commission doit [...] tenir compte du fait que les consommateurs devraient bénéficier des plus bas prix possibles sans pour autant nuire à l'approvisionnement continu en produits pétroliers</i> ». 	<ul style="list-style-type: none"> • Commission du N.-B. • MJ Ervin (prix de gros et de détail) • Platts (PNY) • Statistique Canada (taux de change) • Banque du Canada (PIB) et calculs de l'auteur 	<ol style="list-style-type: none"> 1. La réglementation ne peut assurer la présence d'un marché compétitif, mais peut tenter d'en reproduire les résultats. Les données disponibles ne permettent pas de statuer sur cet objectif. 2. La réglementation n'a pas apporté la stabilité des prix, dans son sens littéral, qui est un but impossible à atteindre; 3. La réglementation rend plus prévisibles les changements de prix et c'est cet élément qui compte le plus pour les consommateurs en leur permettant de planifier leurs achats d'essence; 4. Les prix moyens sont clairement plus bas qu'ils l'auraient été sans la réglementation et l'écart entre ce que les prix sont et ce qu'ils auraient été augmente. 5. L'écart grandissant mentionné au point 4 pourrait comprimer les marges de gros et de détail. L'approvisionnement en carburant ne s'en trouverait pas menacé (sauf peut-être en régions rurales), car les détaillants demeurant en opération verraient leur volume augmenter.

[56] On pourrait s'attendre à ce que les consommateurs veuillent des prix plus bas. Cependant, Roderick Hill, dans son étude, rapporte qu'un rapport intérimaire à la réglementation du Nouveau-Brunswick a noté que les consommateurs ont exprimé une volonté de payer des prix plus élevés en échange d'une plus grande stabilité des prix²⁹.

²⁶ *The effects of gasoline price regulation in New Brunswick*, Roderick Hill, University of New Brunswick, August 2008.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*, LN-B 2006, c. P-8.05.

²⁹ *The effects of gasoline price regulation in New Brunswick*, Roderick Hill, University of New Brunswick, August 2008.

[57] Selon une étude effectuée par Gardner Pinfold et MJ Ervin en 2005³⁰, soit après plus de 10 ans d'expérience réglementaire, les consommateurs de l'Île-du-Prince-Édouard déclarent apprécier la réglementation pour la stabilité des prix qu'elle procure et parce que les prix à la pompe tendent à être plus bas qu'en Nouvelle-Écosse ou qu'au Nouveau-Brunswick. Mais ceci résulterait du niveau de taxation plutôt que de la réglementation. Selon les auteurs, il est prévisible que les prix à la pompe soient inférieurs de temps en temps à l'Île-du-Prince-Édouard puisque aucune taxe de vente provinciale n'est prélevée sur les carburants dans cette province. Seule la TPS fédérale de 7 % (en 2005) est ajoutée aux prix de vente de l'essence, comparativement à la TVH de 15 % en Nouvelle-Écosse et de 13 % au Nouveau Brunswick.

[58] L'étude souligne que, pour évaluer l'impact de la réglementation sur les comportements des consommateurs de l'Île-du-Prince-Édouard, le prix de l'essence, excluant les taxes, fournit une base de comparaison plus appropriée. La fixation des prix à la pompe aux deux semaines fait en sorte que les consommateurs ont un répit temporaire lorsque les prix de gros sur le marché de New York augmentent. En contrepartie, les consommateurs payent plus cher plus longtemps lorsque les prix de gros diminuent.

[59] L'information disponible est insuffisante pour déterminer avec certitude le coût ou les bénéfices de la réglementation, mais les données de prix excluant les taxes suggèrent que les consommateurs de l'Île-du-Prince-Édouard paieraient plus cher à long terme, toujours selon l'étude de Gardner Pinfold et MJ Ervin.

[60] Sur son site internet, RNCAN affirme que « *si certaines provinces ont choisi de réglementer les prix de l'essence et des autres carburants, cela n'a pas eu pour effet de réduire les prix que paient les consommateurs de ces provinces. En général, les provinces réglementent les prix dans le but de les stabiliser*³¹ ».

[61] RNCAN rappelle que le Canada a déjà réglementé le prix des produits pétroliers pour finalement s'en remettre aux forces du marché. En effet, dans les années 1970 et au début des années 1980, les prix du pétrole brut et des carburants étaient contrôlés par le gouvernement fédéral. Des taxes étaient prélevées à l'exportation et des subventions étaient données aux raffineries canadiennes pour leurs importations de pétrole brut.

³⁰ *Economics of the Nova Scotia Gasoline Market*, Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd. and MJ Ervin & Associates, September 2005.

³¹ <http://www.rncan.gc.ca/eneene/sources/pripri/whyreg-fra.php>.

[62] Toujours selon RNCan, ce système complexe de contrôle a été supprimé en 1985 pour garantir une offre suffisante au prix le plus compétitif. La déréglementation a favorisé les investissements et le développement de l'industrie pétrolière canadienne. Aujourd'hui, les producteurs canadiens doivent offrir leur pétrole brut aux partenaires commerciaux du Canada aux mêmes conditions qu'aux raffineurs canadiens, et ce, en vertu d'accords internationaux, dont l'Accord de libre-échange nord-américain (l'ALENA).

[63] Sur son site internet³², l'ICPP affirme que l'expérience de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador démontre « *qu'on ne peut réglementer la stabilité des prix qu'aux dépens du consommateur, en lui imposant des prix à la pompe plus élevés* ». Il ajoute que le meilleur moyen d'assurer des prix concurrentiels est un marché libre.

[64] L'ICPP souligne l'influence du prix du pétrole brut qui est déterminé sur les marchés boursiers mondiaux et l'impossibilité qu'une réglementation influence les prix de l'essence. L'ICPP admet toutefois que la réglementation peut :

- prévenir la vente sous le prix coûtant;
- garantir les marges des détaillants;
- assurer une certaine stabilité des prix de détail.

4. PROPOSITION DE L'AQUIP

[65] L'AQUIP a transmis une recommandation au gouvernement du Québec en vue de réglementer les prix de l'essence au Québec.

[66] Le mécanisme de fixation des prix suggéré par l'AQUIP est présenté intégralement à l'annexe 2 du présent rapport. Le principal objectif formulé par l'AQUIP est que les québécois continuent à bénéficier des meilleurs prix de l'essence possibles, hors taxes et redevances, au Canada. De façon globale, l'AQUIP suggère :

- qu'un prix minimum quotidien soit déterminé sur la base d'un PME quotidien;
- qu'un prix maximum quotidien soit aussi déterminé;

³² http://www.cpqi.ca/index_f.php?p=111.

- que le calcul des prix minimaux et maximaux soit adapté aux réalités régionales différentes.

[67] Le prix minimum quotidien proposé par l'AQUIP correspond à l'IQCA calculé actuellement par la Régie, auquel s'ajouterait une marge minimale de 3 à 5 ¢/litre, selon les zones désignées, plus les taxes de vente. Le tableau 11 présente la formule de fixation du prix de détail pour l'essence proposée par l'AQUIP.

Tableau 11 – Modèle de fixation des prix de l'essence proposé par l'AQUIP

Composantes	Notes
Prix minimal quotidien à la rampe de chargement de Montréal	Prix minimal à la rampe de chargement de Montréal (Regular Unl) à la fermeture des marchés du dernier jour ouvrable <ul style="list-style-type: none"> ➤ donnée de Bloomberg Oil Buyers' Guide Energy Daily (en ¢/litre) ➤ publié en fin de journée, donc vraiment accessible le lendemain ➤ pour utilisation dans le calcul des prix entrant en vigueur le lendemain de l'exercice de fixation des prix
+ Taxes	Taxe d'accise fédérale (10,0 ¢/litre) Taxe provinciale sur le carburant (17,2 ¢/litre + 3 ¢/litre pour les villes sur le territoire de l'AMT – rabais applicables selon les régions)
+ Coûts de transport	Estimés par la Régie (estimations actuellement effectuées pour plusieurs municipalités et secteurs situés dans les 17 régions administratives du Québec)
+ Marge minimale	Zone 1 (AMT) : 3 ¢ Zone 2 (Québec central) : 4 ¢ Zone 3 (Régions éloignées) : 5 ¢
+ Taxes de vente	TPS (5 %) et TVQ (8,5 %)
= Prix de détail minimum	
+ Marge maximale	Zones 1 à 3 : 3 ¢ (+ 1,5 ¢ avec service) Zone 4* (petites localités isolées comprises dans les zones 1 à 3 et région administrative du Nord-du-Québec) : pas de maximum
+ Taxes de vente sur la marge maximale	TPS (5 %) et TVQ (8,5 %)
= Prix de détail maximum	

* Compte tenu des situations particulières et exceptionnelles propres à chacun des villages isolés de ces secteurs, les essenceries de ces villages ne seraient pas soumises à l'application de la loi.

[68] Par exemple, en supposant un prix minimal à la rampe de chargement de 80,0 ¢/litre, une essencerie située à Montréal (Zone 1) serait soumise à un prix minimum de 129,3 ¢/litre et un prix maximum de 132,7 ¢/litre. Pour une essencerie située en Abitibi-Témiscamingue (Zone 3), le prix minimum serait de 125,8 ¢/litre et le prix maximum de 129,2 ¢/litre. Le modèle proposé par l'AQUIP assurerait ainsi une marge minimale et maximale pour toutes les essenceries. Tout comme les modèles déjà en place dans les provinces de l'Atlantique, le mécanisme proposé par l'AQUIP ne garantit cependant pas de prix plus bas pour tous les consommateurs.

[69] Pour appuyer sa proposition, l'AQUIP a effectué une étude économique afin d'en mesurer les effets³³. À l'aide des prix moyens à la pompe quotidiens (publiés par la Régie) et des prix à la rampe de chargement (tirés de Bloomberg Oil Buyers' Guide Energy Daily) de juillet 2007 à avril 2010, l'AQUIP illustre ce qu'auraient pu être les prix moyens à la pompe dans un marché québécois réglementé, selon le mécanisme proposé. Les résultats révèlent qu'avec ce type de réglementation :

- la marge moyenne des détaillants sur l'ensemble du territoire du Québec n'aurait pas varié de façon significative;
- les zones où les marges des détaillants sont actuellement plus élevées auraient connu une diminution;
- les zones où les détaillants se font une compétition active auraient présenté des marges plus élevées.

[70] Dans le document présentant les résultats de son étude, l'AQUIP expose également les avantages et inconvénients de sa proposition. Ceux-ci sont reproduits au tableau 12.

³³ *Application de la proposition législative pour les années 2007 à 2010, AQUIP, mai 2010.*

Tableau 12 – Avantages et inconvénients de sa proposition, selon l’AQUIP

Avantages	Inconvénients
Consommateurs	
<ul style="list-style-type: none"> • Meilleurs prix hors taxes et redevances au Canada. • Maintien d’un secteur indépendant fort garantissant une concurrence avantageuse à long terme. • Diminution des marges de détail plus élevées de certaines zones. • Absence de fortes augmentations, soudaines et irritantes, des prix de l’essence. • Préservation des services de distribution de produits pétroliers offerts par les indépendants dans les petites localités délaissées par les multinationales. • Accès préservé aux bas prix lors des guerres de prix. 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de prix déraisonnablement bas consécutifs aux fortes guerres de prix locales sporadiques.
Détaillants indépendants	
<ul style="list-style-type: none"> • Ne sont plus victimes de guerres de prix persistantes et ruineuses. • Peuvent mieux jouer leur rôle de concurrents et réinvestir sans craindre de représailles commerciales dévastatrices de la part de concurrents prédateurs. • Les recours juridiques longs, coûteux et interminables sont éliminés, au profit d’une application simplifiée de la loi. 	<ul style="list-style-type: none"> • La diminution des marges de détail plus élevées de certaines zones affecte leur profitabilité.
Autorités politiques	
<ul style="list-style-type: none"> • Les hausses soudaines et spectaculaires des prix de l’essence, et les crises médiatiques qui y sont liées, disparaissent au profit de faibles variations de prix qui suivent quotidiennement les coûts d’acquisition offerts par les raffineurs et les importateurs. • La simplicité et l’équité du mécanisme d’établissement des marges de détail facilitent la compréhension des médias et du public et évitent d’adresser des blâmes injustifiés. • Les prix élevés de certaines zones disparaissent, tout comme les zones de prix déraisonnablement bas, pour offrir un marché concurrentiel et un juste prix aux consommateurs. • Les détaillants inefficaces ne peuvent survivre en fonction des balises proposées et l’amélioration du parc des essenceries se poursuivra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le débat sur la modification législative provoquera la mauvaise humeur temporaire des grandes surfaces et, probablement, des multinationales du pétrole qui s’opposent publiquement aux réglementations.

[71] De plus, en réponse au CAA-Québec, dont l’opposition en matière de réglementation des prix de l’essence repose notamment sur sa perception de l’expérience des provinces de l’Atlantique, l’AQUIP a mené une autre étude³⁴. Le but de celle-ci était de voir si les détaillants des provinces de l’Atlantique se comportent comme le prétend le CAA-Québec, soit en fixant le prix de l’essence le plus près possible du prix maximum. L’étude contredit les affirmations du CAA-Québec :

- au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l’Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador les prix ont tendance à varier en s’écartant du prix maximum;

³⁴ Effet sur les prix de l’essence de la réglementation des provinces de l’Est canadien, AQUIP, février 2011.

- en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard, là où la loi impose également un prix minimum, les prix de l'essence sont plus près du prix minimum que du prix maximum.

5. COMPARAISON DES PRIX À LA POMPE

[72] Avant d'analyser l'effet des différents modèles, la Régie juge utile et important de rappeler que le marché québécois de la vente au détail de l'essence et du carburant diesel est un marché concurrentiel et actuellement non réglementé. Les dispositions de la LRÉ et de la LPP servent à encadrer le marché et non à le réglementer.

5.1 Test des différents modèles sur le marché québécois

[73] Tel que mentionné à la section 4, l'AQUIP a effectué une étude économique dans laquelle elle illustre notamment ce qu'auraient pu être les prix moyens annuels à la pompe dans un marché québécois réglementé par le mécanisme qu'elle propose. En complément à cet exercice effectué par l'AQUIP, la Régie a testé l'application de la formule pour l'année 2010, en calculant les prix minimaux et maximaux quotidiens qui auraient été en vigueur dans 52 villes faisant partie de son Relevé quotidien des prix à la pompe de l'essence ordinaire. Elle a ensuite comparé ces prix aux prix moyens quotidiens observés pour chaque secteur.

[74] Les résultats de cet exercice de la Régie, présentés à l'annexe 3 du présent rapport, montrent notamment qu'**en moyenne, en 2010**, si ce mécanisme avait été en vigueur :

- les consommateurs de cinq villes auraient fait face à des prix de l'essence moins élevés (tableau 3.1);
- inversement, les consommateurs de 14 villes auraient dû payer plus cher leur essence (tableau 3.2);
- les consommateurs des 33 autres villes n'auraient pas été affectés par la réglementation (tableau 3.3).

[75] D'autres tableaux de l'annexe 3 montrent que, **pour plus de la moitié de l'année 2010**, si ce mécanisme avait été en vigueur :

- les consommateurs de sept villes auraient payé moins cher leur essence (tableau 3.4);
- inversement, des consommateurs de 14 villes auraient payé plus cher (tableau 3.5)

- les consommateurs de 6 villes n'auraient pas été affectés par la réglementation (tableau 3.6).

[76] Cet exercice de la Régie montre bien qu'il n'est pas simple de répondre à la question « *Les consommateurs du Québec paieraient-ils moins cher leur essence avec une réglementation similaire à celle proposée par l'AQUIP?* », car l'impact diffère selon les villes. Ce qui est clair c'est que, pour les deux tiers ($\frac{2}{3}$) des villes, la formule proposée par l'AQUIP aurait eu peu d'effet. Par contre, les consommateurs de certaines villes auraient bénéficié de ce mécanisme alors que d'autres auraient été désavantagés.

[77] La Régie a également comparé les résultats des différents modèles de contrôle des prix existant dans les provinces de l'Atlantique et décrits plus avant, en calculant le prix minimum et le prix maximum que chacune des formules aurait établi pour la région administrative de Montréal entre les 24 et 31 mai 2011³⁵. Si la comparaison sur cette période est nettement insuffisante pour conclure quel est le meilleur modèle, elle donne toutefois un aperçu des différentes applications, à l'aide de données réelles. Les résultats de cet exercice sont présentés à l'annexe 4.

[78] Comme le PME établi par la Régie n'inclut pas de marge de commercialisation, on constate sans surprise qu'il est inférieur aux prix des trois modèles avec prix minimum. Parmi ces trois modèles, celui de la Nouvelle-Écosse aurait fixé le prix minimum le plus bas pour cette période. Le modèle de l'Île-du-Prince-Édouard aurait, à l'inverse, fixé le prix minimum le plus élevé. Le modèle proposé par l'AQUIP se situe, quant à lui, entre les deux.

[79] Des cinq modèles avec un prix maximum, celui de la Nouvelle-Écosse aurait fixé le prix maximum le plus bas. Le modèle de l'Île-du-Prince-Édouard aurait établi le prix maximum le plus élevé. Le modèle de l'AQUIP aurait fixé un prix maximum inférieur à ceux de Terre-Neuve-et-Labrador et de l'Île-du-Prince-Édouard, mais supérieur à ceux de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick.

[80] Dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, l'exercice de fixation aux deux semaines et la tendance à la baisse des prix de gros durant cette période explique ses prix plus élevés. Si l'exercice avait été fait durant une période de prix de gros à la hausse, le modèle de l'Île-du-Prince-Édouard aurait probablement donné les prix les plus bas.

³⁵ La semaine du 24 au 31 mai a été retenue étant donné la disponibilité des prix au port de New York utilisés par les autres provinces.

5.2 Prix moyens à la pompe réels au Québec et ailleurs

[81] L'AQUIP rappelle régulièrement que les prix à la pompe hors taxes³⁶ au Québec sont les plus bas au Canada. Dans des commentaires relatifs au *Bilan 2010 du prix de l'essence de CAA-Québec*³⁷, l'AQUIP a fourni à la Régie des données de 1999 à 2010 pour soutenir ses affirmations. Le tableau 13 en présente un extrait.

**Tableau 13 – Prix hors taxe au Canada
Essence ordinaire**

Moyennes mensuelles, prix au détail, libre service, sans taxes et redevance verte (¢/litre)

2008	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Moy
Province de l'Ouest	74,8	77,0	82,8	90,4	97,5	105,2	105,5	100,9	100,2	80,6	62,2	48,8	85,5
Ontario	73,2	73,8	76,8	85,0	94,3	100,9	101,0	93,8	92,0	71,7	54,2	44,8	80,1
Québec	72,5	73,7	74,1	83,0	92,4	98,9	98,7	88,2	89,6	69,5	52,4	42,8	78,0
Provinces de l'Atlantique	75,5	74,3	78,9	83,8	92,4	99,5	100,4	92,5	92,7	75,1	56,5	44,8	80,5
2009	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Moy
Province de l'Ouest	54,2	58,7	61,0	61,6	65,7	72,5	68,4	70,3	70,1	66,7	68,9	65,7	65,3
Ontario	49,6	52,3	55,2	56,1	64,0	69,2	63,4	68,0	64,0	65,7	68,3	65,1	61,7
Québec	47,7	51,5	53,1	52,9	61,2	66,7	62,2	67,0	64,7	61,9	65,9	61,1	59,6
Provinces de l'Atlantique	45,7	52,4	53,3	55,9	61,3	68,9	64,8	67,7	65,7	63,2	69,2	65,6	61,1
2010	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Moy
Province de l'Ouest	68,4	67,6	70,4	71,2	72,5	69,6	70,8	71,5	70,8	71,0	71,0	74,2	70,7
Ontario	68,8	67,0	70,2	70,9	69,0	66,5	65,9	65,0	64,8	69,0	71,1	73,9	68,5
Québec	66,7	65,4	68,9	69,5	64,0	64,1	63,3	63,2	62,1	66,2	71,3	74,3	66,6
Provinces de l'Atlantique	68,9	66,8	70,5	70,5	69,4	65,8	66,8	66,1	65,6	69,4	71,1	74,2	68,7

La redevance verte est considérée à compter de janvier 2008.

Source : MJ Ervin & Associates Inc., Essence ordinaire, Prix au détail, moyennes mensuelles, libre-service, sans taxes

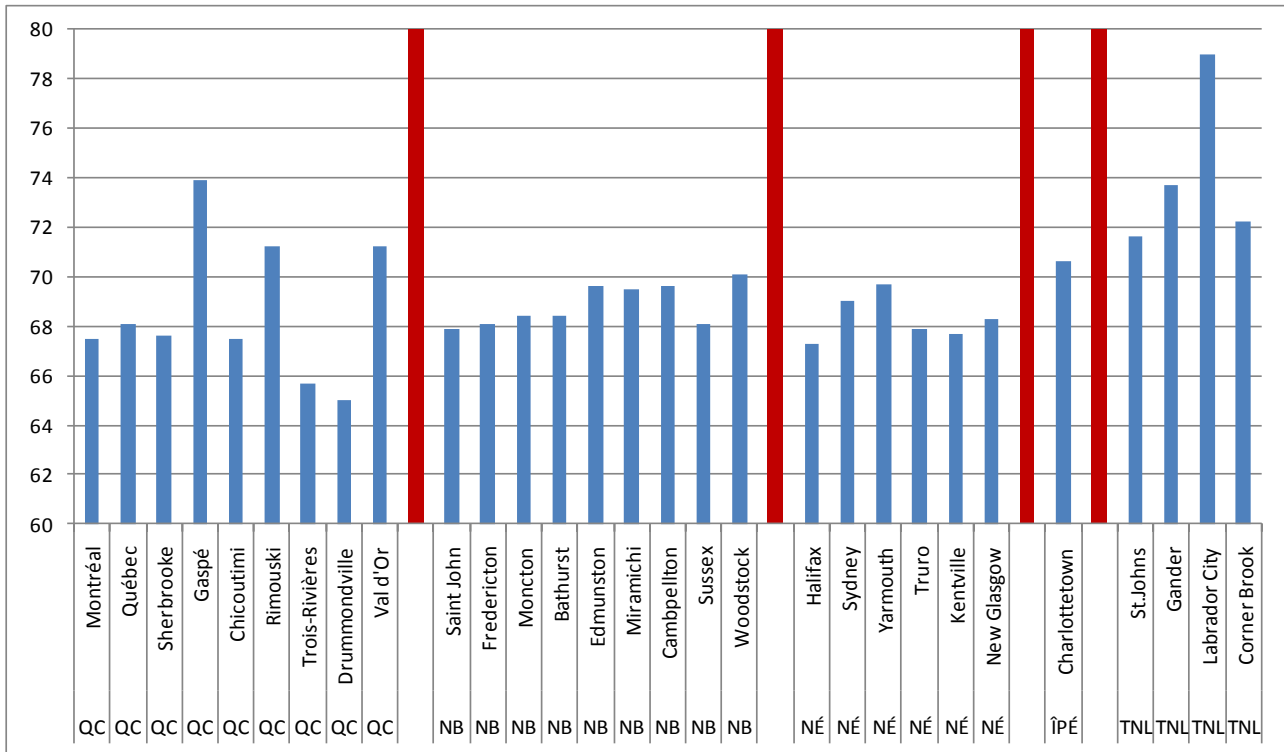
Source : AQUIP

[82] La Régie a effectué ses propres comparaisons, en s'attardant, aux fins du présent rapport, sur les données de la dernière année complète, soit 2010, et en se limitant aux provinces réglementées. Le graphique 1 montre que la réglementation peut produire une plus grande uniformité des prix hors taxes entre les villes d'une même province. Alors que les villes du Québec affichent une plus grande disparité de prix, celles du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse présentent des écarts de prix moindres. À Terre-Neuve-et-Labrador, en excluant Labrador City dont les défis d'approvisionnement amènent des coûts de transport élevés, les prix à la pompe sont également plus uniformes qu'au Québec.

³⁶ Prix hors taxes : prix moyen affiché à la pompe duquel les taxes sont retirées.

³⁷ *Bilan 2010 du prix de l'essence de CAA-Québec : des marges au détail incohérentes*, CAA-Québec, 4 février 2011.

Graphique 1 – Prix moyens à la pompe de l'essence ordinaire hors taxes en 2010 (¢/litre)



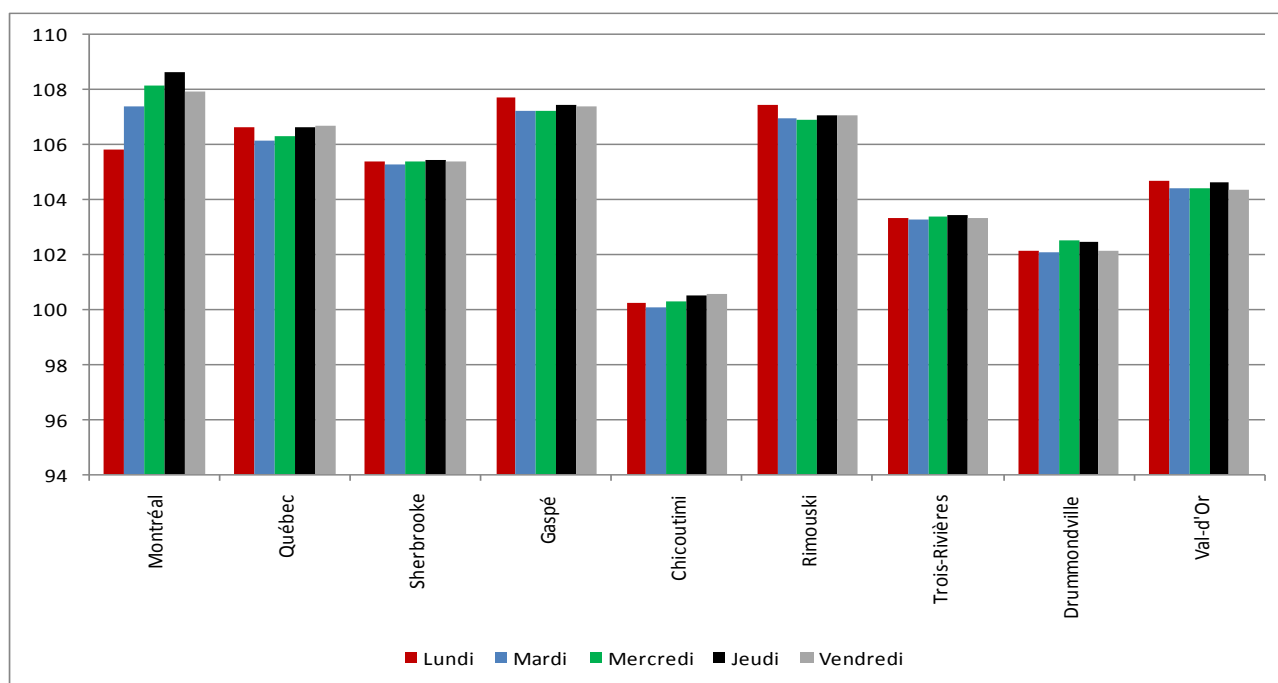
Source : Kent Marketing, moyenne des prix du mardi

[83] Le graphique 1 montre également que, à l'exception des villes éloignées des grands centres urbains, les prix hors taxes sont plus faibles en moyenne au Québec que dans les provinces de l'Atlantique où existe une réglementation.

[84] Ces données étant des moyennes annuelles, cela n'exclut pas qu'à certains moments durant l'année les prix aient pu être plus élevés au Québec que dans les provinces de l'Atlantique. En effet, les données de Kent Marketing utilisées pour le graphique 1 reflètent la moyenne des prix du mardi alors que, dans plusieurs villes du Québec, les prix fluctuent plusieurs fois par semaine.

[85] Comme l'illustre le graphique 2, par exemple, à Montréal, les prix en 2010 étaient en moyenne à leur plus bas le lundi et à leur plus haut le jeudi. À Québec, c'est le mardi que les consommateurs ont obtenu les meilleurs prix en moyenne en 2010.

Graphique 2 – Prix moyens quotidiens à la pompe de l'essence ordinaire incluant les taxes* (¢/litre) selon les jours de la semaine en 2010



Source : Régie de l'énergie, Relevé quotidien des prix de l'essence ordinaire (prix avant 9 h)

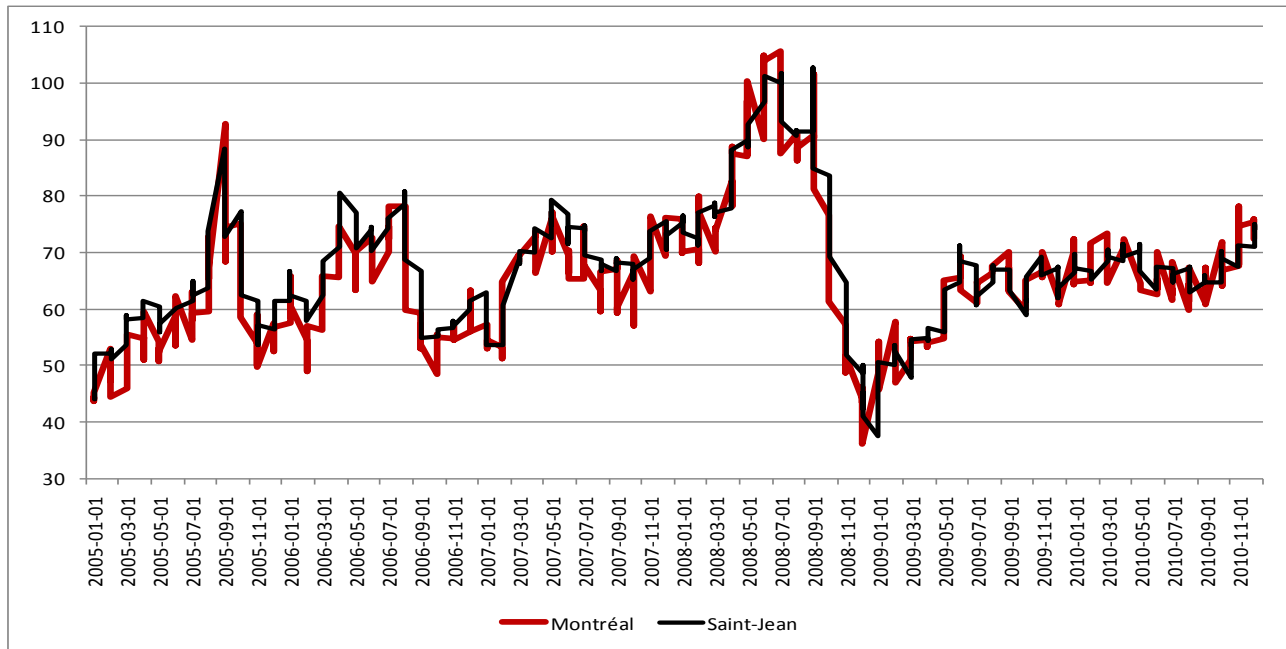
* Des rabais de taxe de 4,65 ¢/litre s'appliquent à Gaspé, Chicoutimi et Val-d'Or. À Rimouski, le rabais est de 2,30 ¢/litre.

[86] Le gouvernement accorde des rabais sur la taxe sur les carburants provinciale dans les régions dites périphériques et spécifiques, afin de réduire le prix des carburants qui est généralement plus élevé dans les régions éloignées des grands centres urbains³⁸. Le graphique 2, qui fait état des prix moyens à la pompe incluant les taxes, montre que ces rabais ont pour effet de réduire la disparité des prix payés par les consommateurs d'une région à l'autre.

[87] En comparant sur une plus longue période, malgré des différences dans les fluctuations de court terme, les prix de l'essence du Québec et des provinces de l'Atlantique ont suivi la même tendance au cours des dernières années, comme le montre les graphiques 3 à 6. La réglementation n'a donc pas empêché les consommateurs de l'Atlantique de subir la hausse des prix du pétrole qui a suivi l'ouragan Katrina en 2005, ni lors de la surchauffe économique de 2008.

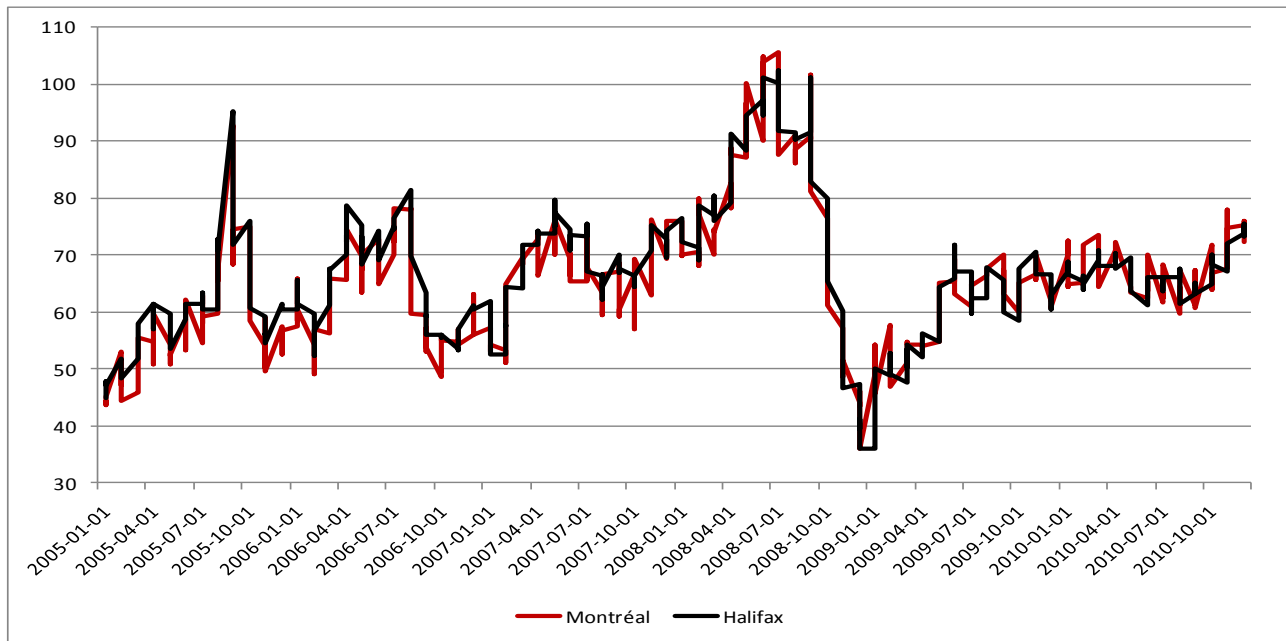
³⁸ *Études économiques, fiscales et budgétaires, Hausse du prix des hydrocarbures. Impact sur les équilibres financiers du Québec*, Volume 2, numéro 1, Finances Québec, 13 mai 2008.

**Graphique 3 – Prix moyens hebdomadaires à la pompe de l'essence ordinaire hors taxes (¢/litre)
Montréal et Saint-Jean (N.-B.), 2005-2010**



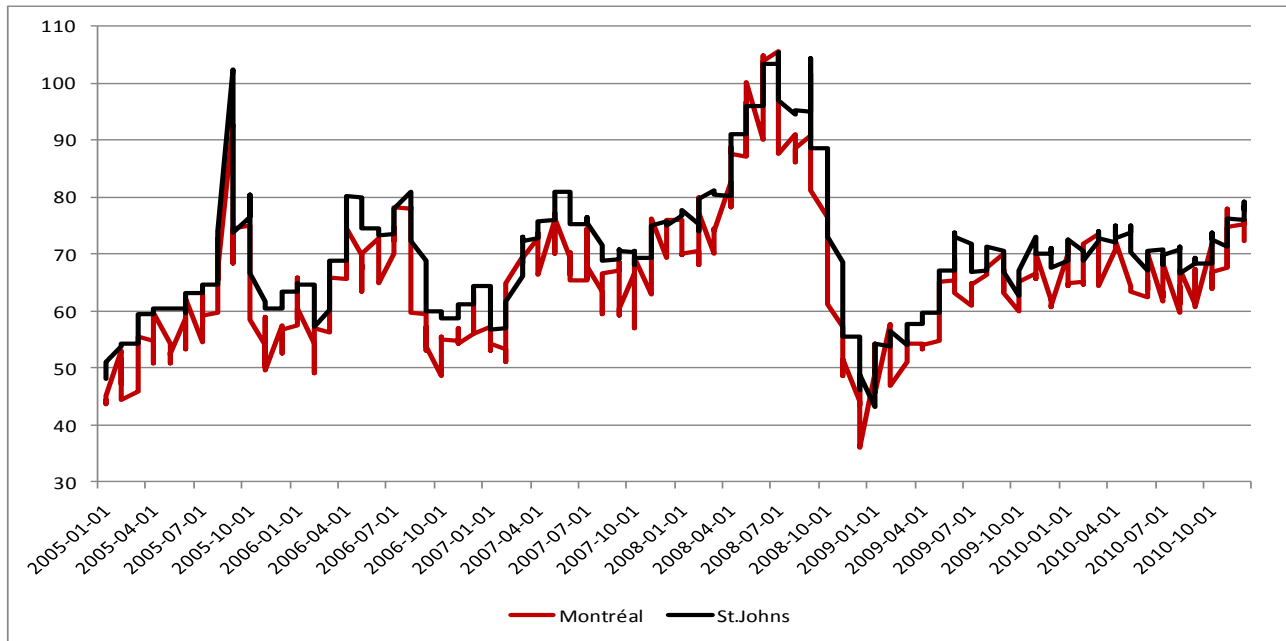
Source : Kent Marketing, moyenne des prix du mardi

**Graphique 4 – Prix moyens hebdomadaires à la pompe de l'essence ordinaire hors taxes (¢/litre)
Montréal et Halifax, 2005-2010**



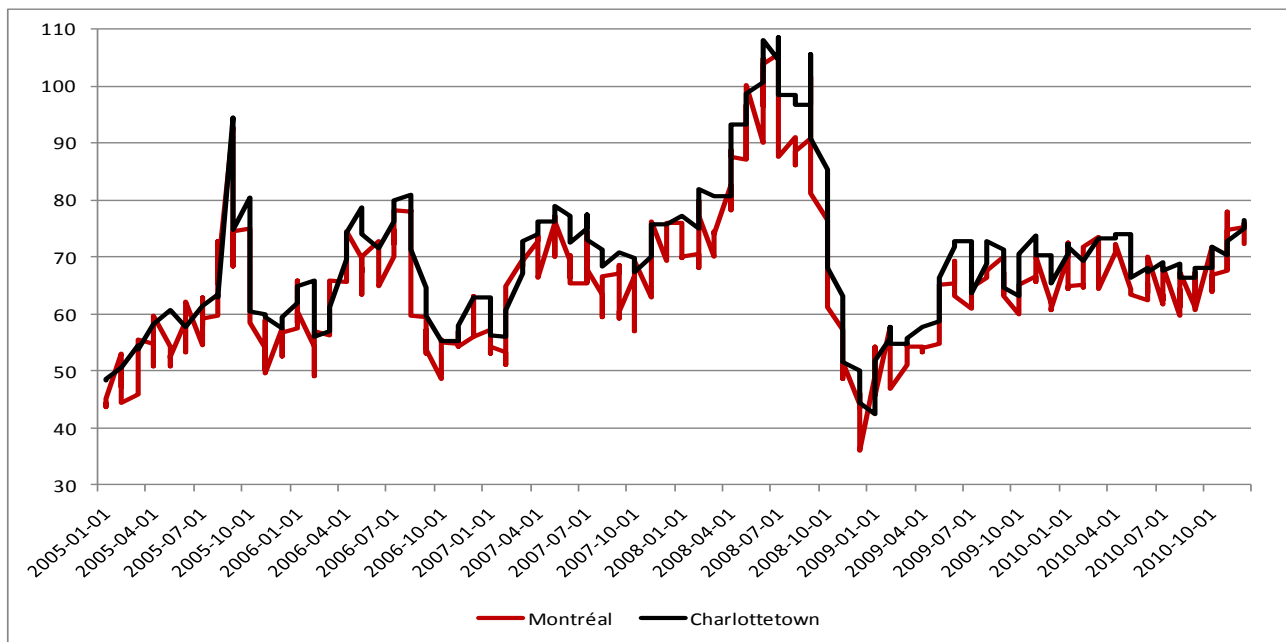
Source : Kent Marketing, moyenne des prix du mardi

**Graphique 5 – Prix moyens hebdomadaires à la pompe de l'essence ordinaire hors taxes (¢/litre)
Montréal et St. John's (TNL), 2005-2010**



Source : Kent Marketing, moyenne des prix du mardi

**Graphique 6 – Prix moyens hebdomadaires à la pompe de l'essence ordinaire hors taxes (¢/litre)
Montréal et Charlottetown, 2005-2010**



Source : Kent Marketing, moyenne des prix du mardi

[88] Le niveau des taxes est souvent mis en cause pour expliquer les prix élevés de l'essence au Québec. Si les taxes comptaient pour plus du tiers ($\frac{1}{3}$) des prix moyens de l'essence en 2010 dans plusieurs villes du Québec, c'est le cas également ailleurs au Canada, comme illustré au tableau 14.

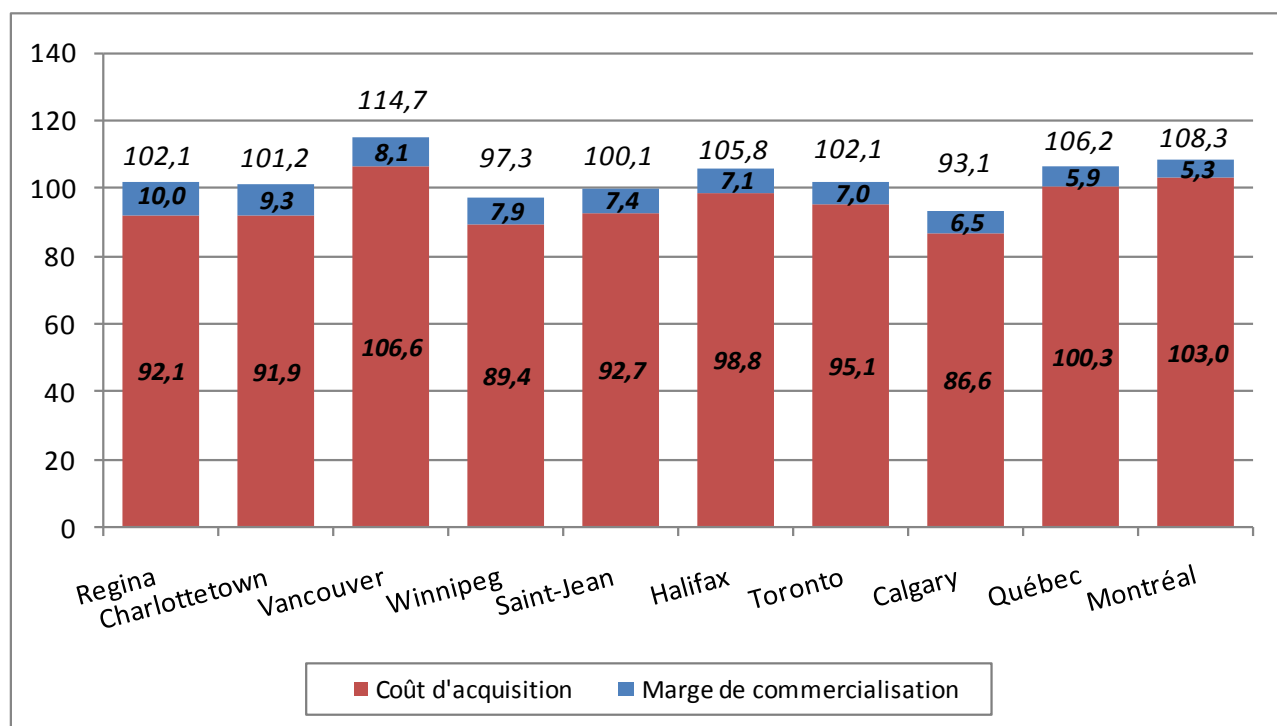
Tableau 14 – Proportion des taxes dans les prix au détail de l'essence ordinaire en 2010

Rang	Ville	Province	Proportion des taxes dans les prix à la pompe
1	Montréal	Québec	37,7 %
2	Vancouver	Colombie-Britannique	37,3 %
3	Drummondville	Québec	36,7 %
4	Trois-Rivières	Québec	36,5 %
5	Halifax	Nouvelle-Écosse	36,4 %
6	Kentville	Nouvelle-Écosse	36,3 %
7	Truro	Nouvelle-Écosse	36,2 %
8	New Glasgow	Nouvelle-Écosse	36,1 %
9	Sydney	Nouvelle-Écosse	36,0 %
10	Sherbrooke	Québec	36,0 %
11	Québec	Québec	35,9 %
12	Yarmouth	Nouvelle-Écosse	35,8 %
13	St. John's	Terre-Neuve-et-Labrador	35,4 %
14	Corner Brook	Terre-Neuve-et-Labrador	35,2 %
15	Gander	Terre-Neuve-et-Labrador	34,9 %
16	Windsor	Ontario	34,1 %
17	Victoria	Colombie-Britannique	34,0 %
18	Labrador City	Terre-Neuve-et-Labrador	33,7 %
19	Rimouski	Québec	33,5 %
20	Kingston	Ontario	33,5 %

Source : Kent Marketing, moyenne des prix du mardi

[89] Outre des prix hors taxes les plus bas au pays, le Québec affiche également de faibles marges de commercialisation, comparativement aux autres provinces. Le graphique 7 montre que lorsque comparées à un échantillon de villes canadiennes en 2010, les villes de Montréal et de Québec présentent les marges de commercialisation du détaillant les plus faibles au Canada.

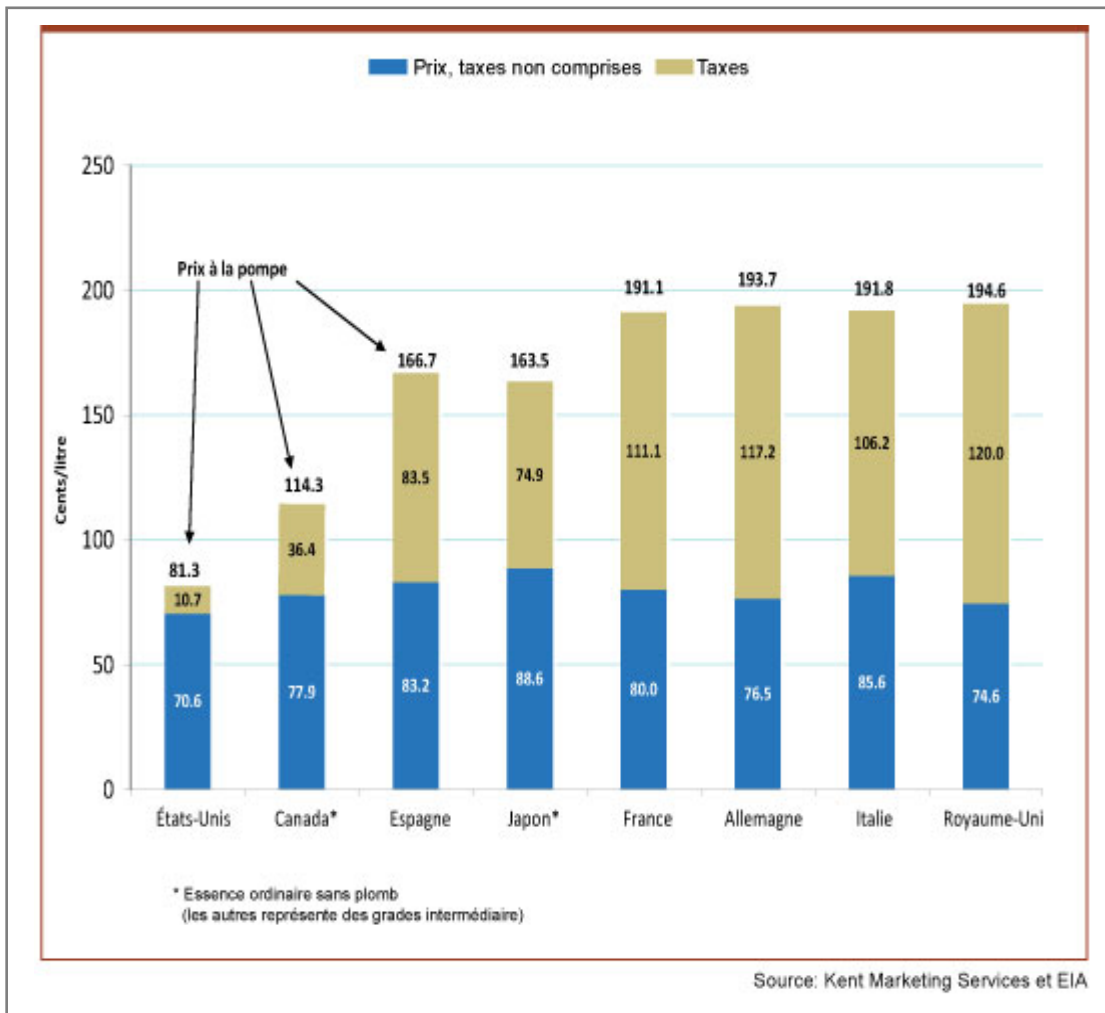
Graphique 7 – Prix moyens à la pompe de l’essence ordinaire incluant les taxes en 2010 (¢/litre)



Sources : RNCAN, Bloomberg Oil Buyers' Guide et MJ Ervin

[90] De plus, selon des informations affichées sur le site internet de l'ICPP, les prix de l'essence au Canada sont moins cher que dans plusieurs autres pays. Le niveau des taxes au Japon et dans cinq pays d'Europe expliquent principalement les prix plus élevés. Le graphique 8, démontre, par exemple, qu'en janvier 2011 les consommateurs canadiens ont payé leur essence moins cher qu'ailleurs, à l'exception des États-Unis.

**Graphique 8 – Comparaison des prix à la pompe dans huit pays en janvier 2011
(¢/litre)**



Source : ICPP

6. COMPOSANTES DES DIFFÉRENTS MODÈLES

[91] Dans la présente section, la Régie compare son processus actuel de réglementation à ceux des modèles analysés dans le présent rapport. Afin d'évaluer la faisabilité de la mise en œuvre, au Québec, de mécanismes de contrôle des prix des carburants, la Régie identifie les changements qu'il serait nécessaire d'apporter à ses processus déjà en place. Elle fait cet exercice en présumant que les modifications législatives requises auraient déjà été adoptées.

[92] Modifier les processus nécessiterait des ressources additionnelles à court terme pour l'étude et la mise en place des paramètres d'un mécanisme de fixation des prix. À plus long terme, des ressources supplémentaires seraient également nécessaires pour l'application de ce mécanisme et pour s'assurer du respect de la réglementation. La Régie n'est cependant pas en mesure, pour l'instant, d'estimer les coûts supplémentaires qu'impliqueraient ces changements.

[93] Plutôt que de comparer chacun des modèles dans leur ensemble, la Régie identifie les changements requis pour chacune des composantes des modèles, en recommandant parfois une approche particulière.

[94] La comparaison par composante plutôt que par modèle permet d'identifier plus aisément les changements requis dans l'éventualité de l'adoption partielle d'un modèle ou de la combinaison de plusieurs modèles. Pour présenter une vue d'ensemble, la Régie a cependant procédé à une comparaison sommaire de ces cinq modèles. Cette évaluation est présentée à l'annexe 5 du présent rapport.

6.1 Prix de référence

[95] Actuellement au Québec, la Régie utilise le prix minimal à la rampe de chargement de Montréal à la fermeture des marchés du jeudi comme prix de référence aux fins du calcul du PME.

[96] Utiliser le prix minimal à la rampe de chargement de Montréal sur une base quotidienne, tel que le propose l'AQUIP, ou adopter l'approche des provinces de l'Atlantique en prenant comme prix de référence le prix « au comptant » de l'essence ordinaire au PNY ne nécessite aucune modification de la LRÉ ni de la LPP. Un nouvel Arrêté du ministre publié à la Gazette officielle du Québec suffirait pour changer le périodique sur lequel serait fondé un nouveau calcul journalier.

[97] Cependant, l'utilisation de prix à la rampe quotidiens comme prix de référence repose sur la disponibilité et la fiabilité des données nécessaires, ce qui ne peut être garanti en tout temps. En effet, à partir de son expérience de publication de l'IQCA, la Régie estime qu'elle est généralement, mais pas toujours, en mesure d'avoir accès à des prix à la rampe quotidiens dans la publication de Bloomberg Oil Buyers' Guide Energy Daily. Cette publication est habituellement disponible sur le site internet de Bloomberg dans l'heure qui suit la fermeture des marchés, tous les jours ouvrables aux États-Unis. Cependant, Bloomberg n'est pas en mesure de garantir la publication toujours à la même heure. Aussi, lors de jours fériés spécifiques aux États-Unis, la Régie utilise les données du dernier jour ouvrable, qui ne reflètent pas nécessairement les prix à la rampe réels de Montréal, les marchés canadiens n'étant pas fermés. Cela ne se produit cependant que cinq fois durant l'année.

[98] Une autre méthode que pourrait utiliser la Régie serait d'obtenir les prix à la rampe directement des raffineurs et des grossistes œuvrant sur le territoire québécois. Avec un intermédiaire en moins (Bloomberg), la Régie pourrait assurer la ponctualité de diffusion, la qualité et la représentativité des prix. Par ailleurs, les prix à la rampe des grossistes étant valides de 00 h 01 à minuit, cette méthode serait plus précise que la méthode actuelle, puisque le prix de référence refléterait les prix du jour plutôt que ceux de la veille.

[99] L'utilisation du PNY comme prix de référence a l'avantage d'établir les prix de façon transparente, puisqu'il est le reflet d'un des marchés de produits pétroliers les plus concurrentiels. Déjà, en 1999, la Régie mentionnait que :

« Pour le prix de l'essence à l'importation, le prix de gros au port de New York constitue l'indice de référence pour tout le bassin de l'Atlantique Nord. En pratique, il s'agit d'un prix à la rampe de chargement sous l'angle d'un importateur de produits pétroliers. Dans cette optique, le prix de l'essence importée a ainsi une influence déterminante sur les prix domestiques. Si un raffineur s'écartait trop du prix de gros offert au port de New York, l'alternative de l'importation pourrait alors devenir une option économiquement intéressante³⁹. »

[100] En 1999, la Régie considérait que les prix à la rampe de chargement au Québec étaient très compétitifs par rapport au prix de gros offert au PNY. Si elle devait changer sa façon de faire et utiliser le PNY comme prix de référence, il faudrait qu'elle établisse une marge de gros qui couvrirait, notamment, les coûts de transport de New York au Québec.

6.2 Marge des grossistes

[101] Trois des cinq modèles fixent une marge précise pour le marché de gros. Celui de Terre-Neuve-et-Labrador établit plutôt une marge combinée pour les grossistes et les détaillants, alors que celui de l'AQUIP ne nécessite pas une telle mesure.

[102] Des données historiques et une consultation des acteurs de l'industrie ont permis d'établir les différentes marges allouées dans les provinces de l'Atlantique.

³⁹ Décision D-99-133, dossier R-3399-98.

[103] Au Québec, la fixation d'une marge de gros aurait pour conséquence d'élargir la portée de la réglementation actuelle en l'étendant aux grossistes. Un changement de cette importance ne pourrait se faire sans consulter l'industrie.

6.3 Marge des détaillants

6.3.1 Marge minimale

[104] Trois des cinq modèles fixent une marge minimale pour les détaillants. Ces modèles qui établissent un prix minimum différent de celui en vigueur actuellement au Québec sur deux points principaux :

- le prix minimum comprend les coûts d'exploitation et les profits du détaillant (marge de commercialisation) alors que le PME calculé par la Régie n'en tient pas compte. Ce dernier inclut les coûts d'exploitation⁴⁰ seulement sur décision de la Régie. La Régie avait décidé, en 1999, de ne pas inclure systématiquement cette composante au PME, afin d'encourager le maintien des forces du libre marché et de protéger les intérêts des consommateurs;
- le prix minimum a force de loi, contrairement au PME déterminé par la Régie qui ne sert qu'à établir une balise en regard d'une éventuelle présomption de pratique abusive pour l'application de l'article 67 de la LPP.

[105] La fixation d'un prix minimum, tel que défini dans ces trois modèles, exigerait une modification de la procédure actuelle qui prévoit l'établissement d'un montant au titre des coûts d'exploitation tous les trois ans. En effet, il faudrait alors établir une marge de commercialisation qui englobe les coûts d'exploitation et les profits des détaillants. Ce montant au titre des coûts d'exploitation s'établit à la suite d'un processus d'audience publique devant la Régie. Ce forum a l'avantage de permettre à la Régie d'entendre tant les représentants de l'industrie que les associations de consommateurs. Une marge de commercialisation devrait donc s'établir de la même façon.

⁴⁰ Selon l'article 67 de la LPP, les coûts que doit supporter le détaillant inclut un « *montant que la Régie a fixé au titre des coûts d'exploitation en vertu de l'article 59 de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R 6.01), sauf décision contraire de la Régie* ».

6.3.2 Marge maximale

[106] Dans tous les modèles décrits précédemment, les détaillants ont droit à une marge maximale, ce qui implique le respect d'un prix plafond. Le prix maximal de l'essence, tout comme le prix minimal, varie avec les fluctuations d'un prix de référence.

[107] Si l'article 68 de la LPP prévoit déjà la possibilité d'imposer un prix maximum, c'est par décret que le gouvernement peut l'imposer. La seule occasion où le gouvernement s'est prévalu des dispositions de cet article remonte à 1987, alors qu'un décret établissait un prix maximum fixe pour chaque région et carburant, sans prévoir d'ajustement⁴¹. En effet, du 17 juin au 17 septembre 1987, les détaillants des régions de la Gaspésie—Bas-Saint-Laurent, du Saguenay—Lac-Saint-Jean, de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Côte-Nord ne pouvaient « [...] *vendre ou distribuer au Québec un produit pétrolier pour un prix plus élevé que celui déterminé par décret*⁴² ». Ce décret établissait un prix maximum fixe, donc sans égard aux prix à la rampe de chargement ou aux prix du pétrole brut.

[108] Le processus actuel de fixation d'un prix maximum n'étant pas prévu et donc défini, si le gouvernement voulait adopter un mécanisme similaire à ceux des cinq modèles présentés, il lui faudrait établir ce processus. Pour les mêmes raisons que l'établissement de la marge minimale, une audience publique devant la Régie donnerait l'occasion aux acteurs du marché de s'exprimer et de fournir les données nécessaires à la prise d'une décision éclairée à ce sujet.

6.3.3 Allocation pour le service aux pompes

[109] Sur ce point, la Régie juge utile de rappeler qu'en 1999, elle avait noté le faible niveau d'efficacité des essenceries du Québec et que les efforts de rationalisation devaient se poursuivre. Elle avait également constaté que :

« [...] le mode d'exploitation libre-service satisfait grandement les attentes des consommateurs tout en permettant l'atteinte de hauts volumes de vente du point de vue des détaillants. Grâce à ces résultats, ce mode d'opération rend donc possible la diminution du coût total unitaire, par la diminution de certains coûts importants tels les salaires. »

[110] Pour cette raison, et parce que ce type d'essencerie représentait déjà 54 % du parc avec une tendance nette à la hausse, la Régie avait retenu le libre-service comme mode d'exploitation efficace

⁴¹ Décret 927-87, Gazette officielle du Québec, partie II, 17 juillet 1987, 119 année, n° 25, page 3440.

⁴² L.R.Q., c. P-30.01, article 73.

à titre de référence. D'ailleurs, selon les données de 2010 de Kent Marketing, ce sont maintenant 72 % des essenceries québécoises qui opèrent selon un mode libre-service. Selon MJ Ervin, la tendance des 20 dernières années montre également une transition de l'ensemble du marché canadien de la vente au détail de l'essence vers le mode d'opération libre-service avec plus de 65 % de ce type d'essenceries en 2010.

[111] Dans ce contexte, une allocation pour le service à la pompe ne semble donc pas nécessaire au Québec. Par contre, une formule fixant une marge additionnelle ou excluant ce type d'essencerie de la réglementation pourrait être envisagée.

6.4 Fréquence de l'exercice de contrôle des prix

[112] Si le gouvernement québécois voulait réglementer les prix de l'essence dans le but de favoriser une réduction de leurs fluctuations, la Régie croit qu'un exercice hebdomadaire de contrôle des prix permettrait davantage d'atteindre ce but qu'un exercice quotidien, comme le propose l'AQUIP. De plus, un mécanisme d'interruption, tel qu'utilisé dans les provinces de l'Atlantique, permettrait d'ajuster, au besoin, les prix entre deux exercices.

[113] En période de grande volatilité, le marché a historiquement montré sa capacité à se corriger de lui-même. Si l'exercice de fixation des prix plancher et plafond se fait quotidiennement, les prix au détail devront refléter cette volatilité. Une formule d'interruption dans un exercice hebdomadaire permettrait de surveiller s'il y a correction les jours suivants une grande fluctuation avant de changer les prix.

[114] La Régie publie actuellement un IQCA en supplément au PME hebdomadaire afin d'aider à comprendre les fluctuations quotidiennes des prix.

6.5 Détermination de zones et coûts de transport

[115] Le modèle de l'AQUIP propose un découpage du territoire en fonction des besoins de marges différentes des détaillants. Ces différences découlent du fait que les essenceries livrant de faibles volumes ont besoin, pour être viables, de marges plus élevées, compte tenu de la grande part des coûts fixes dans les coûts totaux d'opération d'une essencerie.

[116] Dans les provinces de l'Atlantique, aucune différenciation n'est faite pour tenir compte des marges différentes des détaillants. Deux des quatre provinces utilisent un modèle qui détermine des zones uniquement sur la base de différences des coûts de transport, alors que les deux autres fixent un prix unique à travers la province. En Nouvelle-Écosse, où la réglementation prévoit à la fois des zones et des prix minimaux et maximaux, on constate tout de même une différence des marges réelles. Ainsi, dans les zones rurales où la majorité des essenceries sont de plus petite taille, les prix ont tendance à s'établir plus près du maximum. Inversement, les marchés des centres urbains qui ont de plus grands volumes affichent des prix plus près du minimum.

[117] La Régie peut déterminer des zones, peu importe la nature de celles-ci (différenciation de coûts de transport ou de frais d'exploitation). En effet, l'article 59 de la LRÉ prévoit déjà que la Régie peut déterminer des zones dans le cadre de l'établissement d'un montant au titre des coûts d'exploitation. De plus, la Régie estime déjà des coûts de transport, non seulement par zone (régions administratives), mais également par municipalité et même par quartier. La méthodologie actuelle d'estimation des coûts de transport utilisée par la Régie présente toutefois certaines difficultés. À la suite d'une consultation effectuée auprès de représentants de l'industrie, la Régie procédera à une révision de sa méthode au cours des prochains mois.

[118] La détermination de zones pourrait être faite à partir d'informations précises sur la nature et la dynamique des différents marchés locaux qui composent le marché québécois. Ces informations pourraient être recueillies lors d'un examen approfondi du marché similaire à celui que conduit la Régie lors de l'exercice de la fixation d'un montant par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel.

[119] Le dernier examen en ce sens a eu lieu dans le cadre du dossier R-3694-2009. Dans sa décision D-2010-025, rendue le 10 mars 2010, selon la preuve déposée, la Régie a déterminé « [...] *qu'il n'y a pas lieu de fixer des montants différents par région* ». Le prochain examen est prévu pour 2012. S'il fallait déterminer des zones comme celles qui existent dans la réglementation de certaines provinces de l'Atlantique ou telles que le suggère l'AQUIP, il faudrait s'assurer du délai nécessaire pour mener à terme cet exercice, qui nécessiterait probablement la tenue d'une audience publique.

6.6 Respect de la loi et pénalités

[120] Un mécanisme de contrôle des prix, tel que défini dans les cinq modèles présentés, doit s'accompagner d'une surveillance du marché afin de s'assurer que la réglementation est respectée. De plus, des pénalités doivent être prévues afin de créer un incitatif suffisant au respect de la loi, comme il existe dans les provinces de l'Atlantique. Selon les modèles présentés, ce type de

surveillance peut être sous la responsabilité de l'organisme fixant les prix ou sous la responsabilité d'un ministère ou d'un autre organisme d'état.

[121] La LRÉ confère déjà à la Régie un pouvoir de surveillance. Actuellement, elle l'utilise à des fins d'information auprès du public et dans le but de suivre les tendances du marché à l'aide de relevés des prix moyens affichés par ville ou par région. Si le gouvernement décidait de confier ce type de responsabilité à la Régie, il lui faudrait étendre ses pouvoirs à un rôle plus coercitif de surveillance.

[122] Toutefois, peu importe l'organisme responsable du respect de la loi, la nature et l'étendue de tels pouvoirs devraient être clairement définis.

7. BESOINS EN INFORMATION

[123] Dans des commentaires fournis à la Régie relativement au *Bilan 2010 du prix de l'essence de CAA-Québec*, l'ICPP recommande que ce bilan et ceux à venir soient soumis, par mandat de la Régie, à l'analyse d'un expert indépendant et reconnu en la matière, afin d'obtenir un avis complet et rigoureux du marché de la vente au détail de l'essence au Québec. Un tel avis ainsi qu'une étude de la pertinence d'apporter des changements à la réglementation de ce marché nécessitent des informations précises et à jour sur l'ensemble du territoire québécois.

[124] Pour comprendre les fluctuations des prix, la Régie suit les tendances du marché des produits pétroliers et travaille sur l'adaptation de ses outils afin de mieux informer le public. Depuis sa création en 1997, la Régie s'est adaptée à quelques reprises, notamment en modifiant les échantillons de ses relevés hebdomadaires et en mettant en place des relevés et des indicateurs quotidiens.

[125] Avec les changements plus récents qui se sont produits dans le marché, les repères usuels ne reflètent plus la dynamique du marché québécois. Par exemple, le pétrole brut de référence en Amérique du Nord est le West Texas Intermediate (WTI) des États-Unis et c'est le prix de celui-ci qui est généralement médiatisé. Cependant, les raffineries québécoises transforment le pétrole brut léger. Elles doivent donc s'approvisionner auprès de régions où l'on extrait ce produit, comme en Mer du Nord (Royaume-Uni et Norvège) et en Algérie. Auparavant, le pétrole de la Mer du Nord, le Brent, constituait plus de la moitié des approvisionnements totaux du Québec⁴³. Même si la part du Brent a diminué, elle demeure importante et celui-ci demeure un bon indice de référence pour le pétrole brut

⁴³ Statistique Canada, *Approvisionnement et utilisation des produits pétroliers raffinés au Canada*, n° 45-004-X au catalogue, 1999-2011.

raffiné au Québec. Si le WTI a suivi les mêmes tendances que le Brent dans le passé, il en est tout autrement depuis près d'un an.

[126] Les changements récents du marché exigent maintenant une mise à jour de certains paramètres. D'ailleurs, dans son Avis à la Ministre⁴⁴, la Régie s'était engagée à améliorer et à enrichir le contenu de ses publications. Une première étape a récemment été complétée, puisque de nouvelles informations sont maintenant disponibles sur son site internet : http://www.regie-energie.qc.ca/energie/petrole_tarifs.php.

[127] La Régie poursuivra dans cette voie en rendant disponibles de nouvelles informations et en s'assurant de leur qualité et de leur représentativité. Elle travaille notamment sur un tableau des composantes estimées des prix à la pompe qui vise à illustrer les sources des fluctuations. Également, elle poursuivra ses démarches auprès des acteurs de l'industrie pour améliorer la qualité des indicateurs qu'elle publie et elle procédera à une révision de la couverture de ses relevés.

8. CONCLUSIONS

[128] Une réglementation québécoise inspirée des mécanismes de contrôle des prix analysés dans le présent rapport apporterait-elle des solutions aux problèmes soulevés? À la lumière des informations contenues dans le présent rapport, la Régie est en mesure d'apporter des éléments de réponses. Mais comme il est hasardeux de prétendre qu'une nouvelle réglementation n'aurait pas d'influence sur le comportement des acteurs d'un marché, c'est avec prudence que la Régie énonce ses conclusions.

1. Les consommateurs paieraient-ils moins cher leur essence si un mécanisme de contrôle des prix était en vigueur au Québec?

Répondre à cette question n'est pas simple, car l'impact risque de ne pas être le même pour tous les québécois. **Certains consommateurs y perdraient et d'autres y gagneraient, mais le bilan net sur le prix moyen est difficile à évaluer.** Déjà, des études sur l'expérience des provinces de l'Atlantique, provinces dont la plus vaste compte moins de 450 essenceries et moins de un million d'habitants, n'arrivent pas toutes aux mêmes conclusions. Au Québec, on dénombre plus de 3 000 essenceries qui desservent près de huit millions d'habitants, répartis sur un large territoire composé de régions où les comportements des acteurs du marché sont forts différents. On y retrouve autant des prix élevés, causés par des défis importants

⁴⁴ Dossier R-3710-2009 - Avis sur les écarts de prix de vente et des marges de commercialisation de l'essence entre Montréal et Québec, Avis A-2009-02, 14 décembre 2009.

d'approvisionnement, que des bas prix, reflétant une forte concurrence. Il est donc encore moins évident de se prononcer sur l'impact probable d'une réglementation sur le prix moyen à la pompe au Québec.

2. Une réglementation des prix de détail de l'essence en réduirait-elle la volatilité?

Si le gouvernement québécois voulait réglementer les prix de l'essence dans le but de favoriser une réduction de leurs fluctuations, la Régie croit qu'**un exercice hebdomadaire de fixation des prix comme celui en vigueur en Nouvelle-Écosse permettrait davantage d'atteindre cet objectif qu'un exercice quotidien tel que celui proposé par l'AQUIP.**

3. Une réglementation des prix de détail de l'essence mettrait-elle les Québécois à l'abri d'une tendance à la hausse des prix des produits pétroliers sur les marchés mondiaux?

Tous les modèles décrits dans ce rapport impliquent que **les prix minimum et maximum de l'essence varient en fonction d'un prix de référence. Ce dernier se veut le reflet des prix fixés sur les marchés de gros. Les mécanismes de contrôle des prix ne protègent donc pas contre les tendances lourdes qui influencent les prix du pétrole brut ou des produits raffinés. Ces mécanismes réussissent cependant à atténuer les fluctuations quotidiennes.** Par ailleurs, une réglementation qui fixerait des prix sans égards aux prix déterminés sur les marchés mondiaux n'est pas souhaitable, puisqu'elle déstabiliserait le marché québécois et entraînerait des problèmes d'approvisionnement.

4. Une réglementation des prix de détail de l'essence assurerait-elle l'approvisionnement en essence pour les régions éloignées?

L'expérience des provinces de l'Atlantique, notamment celle de la Nouvelle-Écosse, montre qu'**une réglementation qui garantit aux détaillants une marge de commercialisation minimale peut favoriser le maintien de petites essenceries ayant de plus faibles volumes de ventes et ainsi favoriser l'approvisionnement en produits pétroliers sur l'ensemble du territoire.**

5. Une réglementation des prix de détail de l'essence aiderait-elle les consommateurs à mieux en comprendre les fluctuations?

La population cherche à comprendre le fonctionnement du marché et les raisons des fluctuations importantes du prix des carburants. Il lui faut des points de repère pour y arriver. **Une réglementation proposant des prix fixés selon un cadre transparent et bien établi aiderait certainement les consommateurs à mieux comprendre les mécanismes de fixation des prix de détail de l'essence. Cependant, d'autres moyens peuvent être envisagés pour atteindre ce but.** La Régie travaille constamment à l'amélioration de ses publications afin

d'aider les consommateurs à mieux comprendre les sources des fluctuations des prix de l'essence. Elle poursuit également ses démarches pour obtenir les informations nécessaires aux fins d'établir un portrait plus complet du marché québécois de la vente au détail de l'essence et du carburant diesel. De plus, le ministre canadien de l'Industrie convoquera bientôt les représentants de l'industrie des produits pétroliers devant un comité parlementaire afin qu'ils expliquent leurs méthodes de fixation des prix.

[129] La Régie n'est donc pas en mesure d'affirmer que l'adoption de mécanismes de contrôle des prix est la meilleure solution aux préoccupations formulées à l'égard du fonctionnement du marché québécois de la vente au détail de l'essence. **Si l'objectif recherché est de favoriser le prix le plus bas pour le plus grand nombre de consommateurs, le modèle actuellement en vigueur au Québec, bien que perfectible, demeure valable.**

[130] **Si c'est la réduction des fluctuations de prix qui est recherchée, l'expérience des provinces de l'Atlantique montre qu'un mécanisme de contrôle des prix peut être mis en œuvre de façon efficace et harmonieuse** par un organisme indépendant de régulation économique jouissant d'un pouvoir discrétionnaire d'application. La mise en place d'un tel mécanisme de contrôle des prix au Québec est réalisable en autant que les objectifs poursuivis par le gouvernement à l'égard des prix des carburants soient clairement exprimés dans le cadre législatif et réglementaire.

ANNEXE 1 : APERÇU DE LA RÉGLEMENTATION DANS LES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

Province	Nombre d'essenceries en 2010	Prix min.	Prix max.	Carburants visés	Fréquence d'ajustement	Particularités	Buts
Île-du-Prince-Édouard	92	oui	oui	<ul style="list-style-type: none"> • Ordinaire • Intermédiaire • Super • Diesel 	Habituellement Les 1 ^{er} et 15 de chaque mois	<ul style="list-style-type: none"> • Même prix au détail partout • Distinction avec/sans service 	Assurer un prix juste et raisonnable
Terre-Neuve-et-Labrador	412	non	oui	<ul style="list-style-type: none"> • Ordinaire • Intermédiaire • Super • Diesel 	Habituellement à tous les jeudis	<ul style="list-style-type: none"> • 14 zones pour les coûts de transport* • Distinction avec/sans service sauf pour diesel 	Assurer l'équité dans la vente de carburant à travers la province
Nouveau-Brunswick	444	non	oui	<ul style="list-style-type: none"> • Ordinaire • Intermédiaire • Super • Diesel 	Habituellement à tous les jeudis	<ul style="list-style-type: none"> • Prix de gros réglementé • Même prix au détail partout • Distinction avec/sans service 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire la volatilité des prix au détail • Assurer le prix le plus bas possible sans compromettre l'approvisionnement
Nouvelle-Écosse	415	oui	oui	<ul style="list-style-type: none"> • Ordinaire • Intermédiaire • Super • Diesel 	Habituellement à tous les vendredis	<ul style="list-style-type: none"> • Prix de gros réglementé • six zones pour les coûts de transport • Mêmes minimums avec/sans service • Pas de maximum avec service 	Assurer un prix juste et raisonnable en tenant compte des objectifs suivants : <ul style="list-style-type: none"> • assurer la disponibilité des carburants dans les régions rurales • stabiliser les prix • minimiser les écarts de prix à travers la province

Sources : Commission de réglementation et d'appels de l'Île-du-Prince-Édouard, ministère de l'Énergie du Nouveau-Brunswick, Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick, Nova-Scotia Utility and Review Board, Board of Newfoundland and Labrador Board of Commissioners of Public Utilities, MJ Ervin & Associates

* Certaines zones sont subdivisées, pour un total de 26 découpages géographiques différents.

ANNEXE 2 : PROPOSITION DE L'AQUIP



**Association Québécoise
des Indépendants du Pétrole**

L'intérêt pétrolier québécois

Proposition de l'Association québécoise des indépendants du pétrole

Mieux contrôler les augmentations des prix des carburants

Les hausses soudaines et importantes

Ce sont les hausses de prix soudaines et importantes qui provoquent les tempêtes médiatiques et la colère régulière des consommateurs. À titre d'exemple, que les prix à la pompe diminuent d'un cent par jour pendant 10 jours n'est remarqué que par peu de personnes. Mais que les prix de pompe équivalents ou même inférieurs aux prix de rampes de chargement des raffineries se rétablissent à une hauteur qui permet aux détaillants de cesser de vendre à perte peut provoquer des hausses soudaines et spectaculaires que le consommateur moyen n'arrive pas à s'expliquer. Ce sont surtout ces fluctuations régulières qui provoquent la colère et l'incompréhension populaire.

La Régie explique clairement ce phénomène dans l'avis qui porte sur les écarts de prix de vente entre Montréal et Québec¹, publié en début d'année. Cet avis a été produit à la demande de la Ministre. L'AQUIP a publiquement appuyé cette initiative ministérielle.

Concurrence, consommateurs et médias

C'est au Québec que l'on trouve les prix de l'essence hors taxes les plus bas au Canada. L'avis de la Régie confirme de nouveau cette réalité en affirmant que, *lorsque comparées à un échantillon de villes canadiennes de janvier à octobre 2009, les villes de Montréal et de Québec présentent les marges de commercialisation du détaillant les plus faibles au Canada*². Pour maintenir un solide réseau d'indépendants qui continue à permettre aux Québécois de profiter des prix hors taxes les plus bas au Canada, il faut maintenir la notion de prix minimum qui évite l'expulsion du marché de détaillants efficaces en raison de comportements commerciaux excessifs. D'autre part,

¹ Régie de l'énergie, Avis sur les écarts de prix de vente et des marges de commercialisation de l'essence entre Montréal et Québec, R-3710-2009, Avis A-2009-02, 14 décembre 2009, page 13 et 14.

² Idem, page 28.

il est souhaitable de limiter les hausses spectaculaires de prix qui indisposent à juste titre les consommateurs et engendrent les tempêtes médiatiques.

Il faut donc maintenir la dynamique concurrentielle du marché québécois qui fait en sorte que, comme nous le précisons plus haut, de toutes les régions du Canada, c'est au Québec que les prix de l'essence hors taxes sont les plus bas.

PME quotidien

Afin de stabiliser le marché et d'éviter les hausses spectaculaires, il importe de restreindre l'importance des hausses des prix. Nous soumettons une formule modifiée qui fait en sorte que, notamment, le marché soit davantage axé sur les variations des prix de gros quotidiennes aux rampes de chargement des raffineurs. De la sorte, les variations seront moins spectaculaires, tout en reflétant la réalité incontournable du marché continental. Nous proposons ainsi que le prix minimum estimé (PME) soit déterminé quotidiennement plutôt qu'hebdomadairement. Comme le précise l'avis, la Régie publie déjà un indicateur quotidien du coût d'acquisition (IQCA)³, similaire au PME. Il suffirait donc de modifier le décret afin que le PME devienne quotidien⁴ : les données de l'IQCA deviendraient de facto le PME quotidien.

Formule

Le Québec devrait être divisé en trois grandes zones : la région de Montréal (AMT), le Québec central et les régions éloignées. Les villages à faible densité de population recevront un traitement particulier dans le but d'y maintenir le service d'approvisionnement de carburant auprès des populations régionales souvent éloignées des grands centres.

Les détaillants de chacune des trois grandes régions devraient respecter un prix minimum quotidien (incluant la marge minimum décrite ci-après) et ne pas offrir de prix de pompe supérieurs à 3 ¢ de ce prix minimum sous réserve de ce qui est prévu ci-dessous. La notion de prix maximum existe déjà dans la loi québécoise.

Cela éliminera les grandes variations de prix et permettra aux consommateurs de profiter rapidement des variations à la baisse des prix de gros et d'assumer les augmentations sans hausses importantes. L'écart permis entre le prix minimum et le prix maximum permettra le

³ Idem, page 11.

⁴ Le décret du 27 décembre 1996 se lit ainsi : *Que le périodique désigné soit, pour chaque période hebdomadaire débutant le mardi, le Bloomberg Oil Buyer's Guide sous la rubrique Rack Contract-Montréal indiquant les prix à la rampe de chargement au moment de la fermeture des marchés le jeudi de la semaine précédant cette période.* L'AQUIP propose de le modifier ainsi : *Que le périodique désigné soit, pour chaque période quotidienne, le Bloomberg Oil Buyers' Guide Energy Daily sous la rubrique Bloomberg Canadian Terminal Racks indiquant les prix à la rampe de chargement au moment de la fermeture des marchés précédant cette période.* De la sorte, à titre d'exemple, les prix de fermeture des marchés du 13 janvier sont publiés en fin de journée, donc vraiment accessibles le 14 janvier, et le prix minimum estimé (PME) qui en découle s'applique le 15 janvier.

maintien du jeu de la concurrence qui, comme nous l'avons indiqué plus haut, sert bien les consommateurs du Québec.

Région de Montréal (AMT)

Prix minimum : prix quotidien aux rampes de chargement + coût de transport + 3 ¢ de marge minimum + taxes. Prix maximum : prix minimum + 3 ¢ + taxes.

Québec central

Prix minimum : prix quotidien aux rampes de chargement + coût de transport + 4 ¢ de marge minimum + taxes. Prix maximum : prix minimum + 3 ¢ + taxes.

Régions éloignées (Abitibi, Côte-Nord, Saguenay-Lac-Saint-Jean, Gaspésie et Bas-Saint-Laurent)

Prix minimum : prix quotidien aux rampes de chargement + coût de transport + 5 ¢ de marge minimum + taxes. Prix maximum : prix minimum + 3 ¢ + taxes.

Amendes et respect de la loi

Pour que cette formule fonctionne, il est nécessaire qu'un détaillant, dont le prix de vente est inférieur au prix minimum ou supérieur au prix maximum, se voie imposer une amende pour chaque jour d'infraction à la loi. Il convient que cette amende soit assez importante pour souligner l'évidence de son caractère dissuasif.

Autres modifications suggérées par l'AQUIP

Avec service

Tout détaillant qui opère un poste d'essence avec service peut ajouter 1,5 ¢ au prix maximum.

Petites localités isolées

Ce type de réglementation pourrait ne pas permettre à certains détaillants de petits villages, dont les volumes sont faibles, d'envisager la poursuite de leurs activités. Ainsi, pour éviter d'isoler ces populations, on pourrait majorer de 2 ¢ par litre le prix maximum dans les localités de moins de 1 500 habitants; le prix minimum demeurerait le même.

Au surplus, le Québec pourrait, comme la France le fait, envisager un programme d'aide aux petites localités permettant de soutenir financièrement les détaillants qui, notamment pour des motifs de respect de l'environnement, doivent procéder au remplacement des réservoirs de leurs postes d'essence. Ces détaillants continueront ainsi à offrir un service quasi essentiel à ces populations isolées, au lieu d'abandonner les affaires comme c'est souvent le cas lorsque vient le temps de réinvestir dans le remplacement de réservoirs.

Nord-du-Québec

Compte tenu des situations particulières et exceptionnelles propres à chacun des villages isolés dans les secteurs situés au nord des trois régions ci-haut identifiées, les postes d'essence de ces villages ou hameaux ne seraient pas soumis à l'application de la loi.

ANNEXE 3 : TEST DE LA PROPOSITION DE L'AQUIP

Tableau 3.1 – Villes avec prix moyen affiché supérieur au prix maximum calculé en 2010

Villes	Prix minimum (test)	Prix moyen affiché (réel)	Prix maximum (test)	Prix moyen-Prix minimum	Prix maximum-Prix moyen
Baie-Comeau	102,1	107,1	105,4	5,1	-1,7
Gaspé et environs	103,8	107,4	107,2	3,6	-0,2
Mont-Joli et environs	101,7	107,1	105,1	5,4	-2,1
Sainte-Anne-des-Monts et environs	102,6	107,1	106,0	4,5	-1,2
Sept-Îles	102,5	107,0	105,9	4,5	-1,1

Sources : Régie de l'énergie (Relevé quotidien), Bloomberg, AQUIP

Tableau 3.2 – Villes avec prix moyen affiché inférieur au prix minimum calculé en 2010

Villes	Prix minimum (test)	Prix moyen affiché (réel)	Prix maximum (test)	Prix moyen-Prix minimum	Prix maximum-Prix moyen
Alma et environs	101,0	100,7	104,4	-0,3	3,7
Berthierville et environs	104,5	103,6	107,8	-0,8	4,2
Drummondville	104,6	102,3	108,0	-2,4	5,7
Lachute	104,5	102,3	107,9	-2,2	5,5
Magog	104,8	104,5	108,2	-0,4	3,8
Plessisville/Princeville	104,6	101,8	108,0	-2,8	6,2
Saguenay	101,0	100,5	104,4	-0,5	3,9
Saint-Hyacinthe et environs	104,6	102,3	108,0	-2,3	5,7
Saint-Jérôme	106,1	103,6	109,5	-2,5	5,9
Saint-Lin-Laurentides	104,5	101,9	107,8	-2,5	5,9
Shawinigan	104,8	103,2	108,2	-1,6	5,0
Sorel-Tracy	104,6	103,9	107,9	-0,7	4,1
Trois-Rivières (Trois-Riv./Trois-Riv.-Ouest)	104,8	103,4	108,2	-1,4	4,8
Victoriaville	104,6	101,7	108,0	-3,0	6,3

Sources : Régie de l'énergie (Relevé quotidien), Bloomberg, AQUIP

Tableau 3.3 – Villes avec prix moyen affiché supérieur au prix minimum calculé et inférieur au prix maximum calculé en 2010

Ville	Prix minimum (test)	Prix moyen affiché (réel)	Prix maximum (test)	Prix moyen-prix minimum	Prix maximum-prix moyen
Amos	103,0	104,3	106,4	1,3	2,1
Beaconsfield/Kirkland	106,0	108,7	109,4	2,6	0,8
Beauceville/Saint-Georges	104,6	106,2	108,0	1,6	1,8
Blainville	106,0	106,1	109,4	0,1	3,3
Brossard	105,9	106,1	109,3	0,2	3,2
Châteauguay	106,1	108,8	109,5	2,7	0,7
Dollard-Des Ormeaux/Dorval	105,9	108,9	109,3	3,0	0,4
Gatineau	100,9	101,4	104,3	0,5	2,9
Joliette et environs	104,5	106,9	107,9	2,5	0,9
Laval	106,0	108,4	109,4	2,4	1,0
Lévis	104,2	106,5	107,6	2,2	1,2
Longueuil (arr. Le Vieux-Longueuil)	106,0	108,3	109,4	2,3	1,0
Mirabel	106,1	106,8	109,5	0,7	2,7
Mont-Laurier	102,3	104,6	105,7	2,3	1,1
Montmagny	104,4	106,7	107,8	2,3	1,1
Montréal	105,9	107,7	109,3	1,8	1,6
Mont-Royal	106,0	108,4	109,4	2,5	0,9
MRC Le Rocher-Percé	104,1	107,3	107,5	3,2	0,2
Québec	104,3	106,5	107,7	2,2	1,2
Repentigny/Charlemagne	106,0	108,3	109,4	2,3	1,1
Rimouski	104,1	107,1	107,5	2,9	0,5
Rivière-du-Loup	106,1	106,8	109,5	0,7	2,7
Rouyn-Noranda	103,1	104,3	106,5	1,3	2,1
Saint-Augustin-de-Desmaures	104,3	106,4	107,7	2,1	1,3
Saint-Eustache	106,0	107,2	109,4	1,1	2,3
Saint-Jean-sur-Richelieu	104,5	105,7	107,8	1,2	2,1
Senneterre	103,2	104,4	106,6	1,2	2,2
Sherbrooke (arr. Jacques-Cartier)	104,8	105,4	108,2	0,6	2,8
Terrebonne	105,9	106,7	109,3	0,8	2,6
Thetford Mines	104,7	106,6	108,1	1,9	1,4
Val-d'Or	102,8	104,5	106,2	1,7	1,7
Vaudreuil-Dorion	106,1	106,8	109,5	0,7	2,7
Ville-Marie et environs	102,5	104,8	105,9	2,2	1,1

Sources : Régie de l'énergie (Relevé quotidien), Bloomberg, AQUIP

Tableau 3.4 – Secteurs avec prix moyen supérieur au prix maximum pendant plus de la moitié de l’année en 2010*

Ville	Nombre de jours			Total
	Prix moyen (réel) inférieur au Prix minimum (test)	Prix min (test) inférieur au Prix moyen (réel) inférieur au Prix max. (test)	Prix moyen (réel) supérieur au Prix maximum (test)	
Mont-Joli et environs	5	46	195	246
Baie-Comeau	7	53	185	245
Sainte-Anne-des-Monts et environs	10	70	166	246
Sept-Îles	7	76	162	245
Gaspé et environs	20	90	136	246
Dollard-Des Ormeaux/Dorval	49	71	126	246
MRC Le Rocher-Percé	26	95	125	246

Sources : Régie de l’énergie (Relevé quotidien), Bloomberg, AQUIP

*Par exemple, en appliquant la formule proposée par l’AQUIP pour le calcul d’un prix minimum et d’un prix maximum pour Mont-Joli et environs :

1. pour 5 jours en 2010, le prix moyen à la pompe est inférieur au prix minimum ;
2. pour 46 jours en 2010, le prix moyen à la pompe se situe entre le prix minimum et le prix maximum ;
3. pour 195 jours en 2010, le prix moyen à la pompe est supérieur au prix maximum ;

Tableau 3.5 – Secteurs avec prix moyen inférieur au prix minimum pendant plus de la moitié de l’année en 2010

Ville	Nombre de jours			Total
	Prix moyen (réel) inférieur au Prix minimum (test)	Prix min (test) inférieur au Prix moyen (réel) inférieur au Prix max. (test)	Prix moyen (réel) supérieur au Prix maximum (test)	
Plessisville/Princeville	219	27	0	246
Saint-Lin-Laurentides	216	29	1	246
Victoriaville	213	33	0	246
Saint-Jérôme	207	39	0	246
Saint-Hyacinthe et environs	204	42	0	246
Drummondville	191	42	13	246
Lachute	188	57	1	246
Shawinigan	173	63	10	246
Trois-Rivières (Trois-Riv./Trois-Riv.-Ouest)	168	61	16	245
Berthierville et environs	157	78	11	246
Sorel-Tracy	143	78	25	246
Saguenay	136	83	27	246
Magog	135	86	24	245
Alma et environs	130	84	31	245

Sources : Régie de l’énergie (Relevé quotidien), Bloomberg, AQUIP

Tableau 3.6 – Villes avec prix moyen affiché supérieur au prix minimum et inférieur au prix maximum pendant plus de la moitié de l’année en 2010

Ville	Nombre de jours			Total
	Prix moyen (réel) inférieur au Prix minimum (test)	Prix min (test) inférieur au Prix moyen (réel) inférieur au Prix max. (test)	Prix moyen (réel) supérieur au Prix maximum (test)	
Gatineau	77	164	5	246
Senneterre	64	154	27	245
Rouyn-Noranda	60	151	34	245
Val-d’Or	49	149	47	245
Amos	60	146	39	245
Ville-Marie et environs	31	145	69	245

Sources : Régie de l’énergie (Relevé quotidien), Bloomberg, AQUIP

Tableau 3.7 – Autres secteurs

Ville	Nombre de jours			Total
	Prix moyen (réel) inférieur au Prix minimum (test)	Prix min (test) inférieur au Prix moyen (réel) inférieur au Prix max. (test)	Prix moyen (réel) supérieur au Prix maximum (test)	
Mont-Laurier	44	121	80	245
Rivière-du-Loup	93	121	32	246
Saint-Augustin-de-Desmaures	51	120	75	246
Sherbrooke (arr. Jacques-Cartier)	98	119	29	246
Beauceville/Saint-Georges	67	118	61	246
Québec	51	117	78	246
Repentigny/Charlemagne	48	117	81	246
Lévis	48	116	82	246
Montmagny	47	116	82	245
Brossard	118	115	13	246
Rimouski	29	111	106	246
Thetford Mines	61	111	74	246
Joliette et environs	46	107	92	245
Mirabel	99	104	43	246
Montréal	71	92	83	246
Terrebonne	103	92	50	245
Saint-Eustache	92	91	62	245
Vaudreuil-Dorion	107	83	56	246
Châteauguay	53	79	113	245
Beaconsfield/Kirkland	59	78	109	246
Blainville	122	78	46	246
Saint-Jean-sur-Richelieu	94	78	74	246
Mont-Royal	61	75	110	246
Longueuil (arr. Le Vieux-Longueuil)	68	73	105	246
Laval	63	71	112	246

Sources : Régie de l’énergie (Relevé quotidien), Bloomberg, AQUIP

ANNEXE 4 : APPLICATION DES MODÈLES À LA RÉGION DE MONTRÉAL

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de l'application des différents modèles pour la région administrative de Montréal entre les 24 et 31 mai 2011¹. À la première colonne, on retrouve le PME calculé par la Régie. Le deuxième modèle est le mécanisme de fixation quotidienne des prix proposé par l'AQUIP. Les quatre modèles suivants sont ceux actuellement en place dans les provinces de l'Atlantique.

Composantes	PME Régie	Modèle AQUIP*							Modèle TNL	Modèle N.-B.	Modèle ÎPÉ	Modèle N.-É.
	24 - 30 mai	24 mai	25 mai	26 mai	27 mai	28 mai	29 mai	30 mai	26 mai - 1 ^{er} juin	26 mai - 1 ^{er} juin	14 - 31 mai	27 mai - 2 juin
Prix repère	79,00	77,60	78,40	78,40	80,00	80,10	80,10	80,10	72,51	73,31	81,70	73,00
Marge de gros (revendeurs)										6,0	5,00	6,0
Ajustement (revenu neutre)												-0,4
Taxe d'accise	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Taxe carburants provinciale (incl. AMT)	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2
Transport	0,295	0,295	0,295	0,295	0,295	0,295	0,295	0,295	0,295	0,295		0,295
Taxes de vente (TPS & TVQ) %	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93
Taxes de vente (TPS & TVQ) ¢	15,2	15,1	15,2	15,2	15,4	15,4	15,4	15,4	14,3	15,3	16,3	15,2
PME	124,7											
Marge de détail minimum		3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0			4,5	4,0
Taxes de vente sur la marge		0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42			0,63	0,56
Prix minimum		126,6	127,5	127,5	129,3	129,4	129,4	129,4			138,3	128,8
Marges (de gros et de détail)									14,83			
Marge de détail maximum		6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0		5,0	6,5	5,5
Taxes de vente sur la marge		0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	2,07	0,70	0,91	0,77
Prix maximum		130,0	130,9	130,9	132,7	132,8	132,8	132,8	134,2	130,8	140,6	130,6
Prix minimum (moyenne période)					128,4						138,3	128,8
Prix maximum (moyenne période)					131,9				134,2	130,8	140,6	130,6

* Par exemple : prix à la rampe à la fermeture des marchés du vendredi 20 mai 2011 (77,60 ¢/litre), accessible le lundi 23 mai, utilisé comme prix repère dans le calcul des prix fixés entrant en vigueur le mardi 24 mai.

¹ La semaine du 24 au 31 mai a été retenue étant donné la disponibilité des prix au port de New York utilisés par les autres provinces.

ANNEXE 5 : COMPARAISON GLOBALE DES MODÈLES EN FONCTION DE CERTAINS OBJECTIFS

Au meilleur de sa connaissance et en fonction des informations dont elle dispose à l'heure actuelle, la Régie a évalué de façon sommaire la capacité relative de chaque modèle à atteindre certains objectifs souhaitables. Évidemment, malgré le fait que la réglementation dans certaines provinces de l'Atlantique aient été jusqu'à maintenant en mesure de répondre à certains de ces objectifs, on ne peut supposer que l'application intégrale d'un de ces modèles aura les mêmes conséquences au Québec.

Capacité des modèles à atteindre les objectifs ci-dessous*	Statu quo	ÎPÉ	TNL	N.-B.	N.-É.	AQUIP
Empêcher la flambée des prix découlant d'une hausse des prix du pétrole brut	0	0	0	0	0	0
Diminuer le niveau général des prix	0	0	0	0	0	0
Rendre la fixation des prix plus compréhensible	0	3	2	2	3	3
Diminuer la volatilité des prix au détail	0	3	1	1	3	1
Diminuer l'écart des prix au détail entre les villes	0	3	1	2	3	2
Permettre la concurrence dans le marché au détail**	3	1	2	2	1	2
Empêcher la compétition déloyale dans le marché au détail	1	3	0	0	3	3
Protéger les consommateurs contre des prix déraisonnablement élevés	0	3	3	3	3	3
Assurer l'approvisionnement en essence pour les régions éloignées	2	3	1	1	3	3

* Légende :

0 : aucunement;

1 : dans une certaine mesure;

2 : moyennement;

3 : certainement.

** Noté en fonction de la variabilité possible des marges de détail.