



**Association Québécoise  
des Indépendants du Pétrole**  
*L'intérêt pétrolier québécois*

**Mémoire de  
l'Association Québécoise des Indépendants du Pétrole**

**présenté à**

**la Commission de l'économie et du travail  
de l'Assemblée nationale du Québec**

**Consultations particulières relatives au projet de loi numéro 41,  
Loi favorisant la transparence  
dans la vente de l'essence et du carburant diesel.**

**Le 5 décembre 2007**

Monsieur le Président,  
Monsieur le Ministre,  
Membres de la Commission,

Permettez moi d'abord de présenter les personnes qui m'accompagnent :

**Monsieur Pierre Crevier**, président du conseil d'administration de l'AQUIP et président de Pétroles Crevier,

**Monsieur René Blouin**, conseiller principal de l'AQUIP,

et je suis **Sonia Marcotte**, présidente-directrice générale de l'AQUIP.

Nous tenons à remercier les membres de la Commission qui nous ont invités à venir présenter notre position sur les questions soulevées par le projet de loi 41.

### **L'AQUIP**

Nous le faisons au nom des membres de l'AQUIP qui regroupe les entreprises pétrolières à intérêt québécois. Leur champ d'activité est lié à l'importation, la distribution et la vente au détail de carburants, de mazout et de lubrifiants. Les ventes au détail des entreprises pétrolières québécoises représentent environ 20% de l'ensemble du marché québécois. Leur présence permet de livrer une concurrence accrue aux grandes pétrolières. Les consommateurs économisent ainsi au delà de 361 M\$ annuellement. Ces économies découlent de l'action concurrentielle conjuguée des distributeurs et détaillants indépendants et des importateurs indépendants de produits pétroliers. Cela fait en sorte que, comme le démontre le tableau que vous retrouverez à l'annexe 1, de toutes les régions du Canada, c'est le Québec qui, hors taxes, offre à ses consommateurs les prix les plus bas.

### **Mieux cibler**

Le projet de loi 41 vise à rendre plus transparente la fixation des prix de l'essence et du carburant diesel. À cet égard, deux commentaires préalables s'imposent : pour atteindre ses objectifs, le projet de loi doit viser les causes réelles qui engendrent les augmentations des prix des carburants. Au surplus, il nous semble plutôt malsain de mettre sur pied un mécanisme complexe qui oblige de justifier des comportements commerciaux parfaitement normaux. Nous présentons donc des propositions qui permettent de mieux cibler les objectifs visés par le projet de loi.

L'article 76.1, qui exigerait l'affichage quotidien, dans chaque poste d'essence, du prix minimum estimé (PME) par la Régie de l'énergie, créerait une grande confusion auprès des consommateurs. En effet, le PME correspond au coût d'acquisition du carburant par le détaillant, il ne doit pas être confondu avec le prix de vente au détail. Or, exiger des détaillants qu'ils affichent le PME quotidien informe mal les consommateurs sur le juste prix qu'ils doivent payer. Au surplus, nous estimons que les détaillants ne sont pas outillés pour disposer en temps utile du prix quotidien qui serait publié par la Régie et procéder à son affichage. Bien que cela paraisse simple, pareil affichage quotidien exige, pour les réseaux, des systèmes complexes de diffusion et de suivi des opérations. Quant aux détaillants qui fixent eux-mêmes leurs prix, ils opèrent souvent de très petits commerces et ne disposent pas des moyens requis pour assurer un affichage quotidien rigoureux. L'affichage quotidien nous semble donc inadéquat.

## **Mauvais signal**

Puisqu'il est aisément démontrable que les abus qui affectent les prix des carburants originent des secteurs du raffinage et du marché du pétrole brut, nous estimons qu'il est inadmissible que le projet de loi ne demande aucune justification de ces secteurs et demande plutôt au secteur de la vente au détail de justifier les abus des autres. Il y a là un principe inquiétant qui, en plus d'être inéquitable, donne au public un mauvais signal. Les consommateurs vont ainsi centrer leur intérêt et leur agressivité sur le seul secteur qui n'abuse pas et qui fait en sorte que les prix qu'ils paient sont, hors taxes, les plus bas au Canada.

## **L'article 59.1**

L'article 59.1 du projet de loi ne nous semble pas clair. Nous croyons qu'il pourrait toucher la fixation d'un prix d'affichage, distinct du PME. S'il était voisin du PME, il constituerait un prix prédateur et donnerait à penser qu'il devrait s'agir du prix de vente, ce qui est contraire aux principes mêmes de la loi de la Régie de l'énergie qui permet au contraire de mettre fin aux comportements commerciaux, caractérisés par les ventes à perte. Comme nous le précisons plus haut, les détaillants ne sont pas outillés pour procéder à ce type d'affichage quotidien auquel nous nous opposons.

## **Aviser la Régie de l'énergie**

Il nous semble que le projet de loi devrait exiger des justifications touchant les hausses des marges de raffinage et des prix du pétrole du brut. Le consommateur comprendra ainsi mieux ce qui fait augmenter les prix des carburants. Toutefois, s'il advenait que le secteur de la vente au détail excède une certaine norme, la loi pourrait exiger des justifications des détaillants qui excèdent cette norme. Afin d'appliquer ce principe, un avis pourrait être transmis à la Régie si le prix de vente excède le prix quotidien aux rampes de chargement, plus le coût de transport du carburant depuis la raffinerie jusqu'au poste d'essence, plus 6¢ pour la grande région de Montréal, 7¢ pour le Québec central et 8¢ pour les régions éloignées. À ces montants, il faut évidemment ajouter les taxes applicables.

Une personne qui contrevient à cette obligation d'aviser la Régie recevrait un avis pour une première omission. Toute autre omission serait passible d'une amende variant entre 50\$ et 500\$. Ce type de sanction est mieux adapté aux petits commerçants qui opèrent des postes d'essence et à la nature relativement mineure de la faute.

Il reviendra au législateur de fixer les exigences touchant les grandes pétrolières engagées dans le raffinage et le commerce du pétrole brut.

Cette proposition a le mérite de ne pas exiger d'un commerçant qu'il justifie des comportements tout à fait normaux. Elle met l'accent sur les situations hors normes, possiblement explicables, et n'entraîne donc pas d'avalanche d'avis auprès de la Régie de l'énergie. Il ne faut jamais oublier que plus de 1 500 propriétaires de postes d'essence fixent eux-mêmes les prix de pompe de leurs carburants. Au surplus, les réseaux gèrent des postes d'essence dont les prix diffèrent de l'un à l'autre, selon les zones où ils sont situés ; chaque poste d'essence exige donc un traitement particulier. En somme, il faut savoir qu'une augmentation des prix aux rampes de chargement des raffineries peut aisément engendrer près de 4 000 changements de prix à travers le Québec et pourraient entraîner, en vertu du projet de loi actuel, entre 2 000 et 3 000 avis transmis à la Régie de l'énergie. Nous croyons que nos propositions permettraient d'éviter pareille dérive

administrative.

Voilà pourquoi notre proposition de ne pas exiger de transmission d'avis à la Régie lorsque la situation ne le justifie pas nous apparaît tomber sous le sens commun. Au surplus, puisque le gouvernement pourrait, comme nous le proposons, exiger une justification des grandes pétrolières qui auraient augmentés leurs prix aux rampes de chargement, le consommateur serait correctement informé des causes de la fluctuation à la hausse.

### **Maintenir les pouvoirs du gouvernement**

Le projet de loi propose de retirer les pouvoirs actuellement consentis au gouvernement pour les remettre entre les mains du seul ministre des Ressources naturelles, lorsque vient le temps d'imposer un prix maximum de vente des carburants. L'option que nous proposons maintient l'utilisation de ce pouvoir plus collégiale en continuant à en référer au Conseil des ministres, ce qui est souhaitable compte tenu des impacts de ce type de décision.

### **Prix minimum et maximum**

Lorsque la situation le justifierait, nous proposons que le Ministre saisisse le Conseil des ministres d'une demande de fixation d'un prix maximum et d'un prix minimum. Si le conseil des ministres ordonne pareille intervention, nous proposons que la loi prévoit à la fois le respect d'un prix minimum et d'un prix maximum. Tout détaillant qui établirait son prix de vente sous le prix minimum ou au dessus du prix maximum serait frappé d'une amende quotidienne variant entre 500\$ et 5 000\$.

Le prix minimum (P MIN) et maximum (P MAX) s'établirait en additionnant le prix quotidien aux rampes de chargement, plus le coût de transport du carburant depuis la raffinerie jusqu'au poste d'essence, plus 3¢ (P MIN) et 6¢ (P MAX) pour la grande région de Montréal ; 4¢ (P MIN) et 7¢ (P MAX) pour le Québec central et 5¢ (P MIN) et 8¢ (P MAX) pour les régions éloignées. Il faut évidemment, le cas échéant, ajouter les taxes applicables. (Voir annexe 2)

### **Conclusion**

En résumé, nous réclamons que la transparence recherchée mette en relief les véritables causes qui provoquent les prix élevés des produits pétroliers. Nous nous opposons à l'affichage quotidien d'un prix de vente suggéré dans les postes d'essence, en outre parce que cela est pratiquement inapplicable. Quant aux avis à transmettre à la Régie, notre proposition permet d'exiger des explications lorsque les comportements commerciaux s'écartent de la norme. Enfin, l'imposition d'un prix minimum et d'un prix maximum par le conseil des ministres permettrait de mettre fin aux situations abusives qui pourraient se présenter.

Merci.

## Annexe 1

## Essence ordinaire

### Moyennes mensuelles, prix au détail, libre service, sans taxes

	¢/litre												
	Jan/jan	Feb/fev	Mar/mar	Apr/avr	May/mai	Jun/jui	Jul/jui	Aug/aou	Sep/sep	Oct/oct	Nov/nov	Dec/dec	Moy
1999													
Western Average *	20,0	20,6	21,1	27,4	28,9	28,9	30,1	31,7	33,3	32,5	31,9	31,8	28,2
Ontario Average *	20,9	21,2	23,5	26,9	26,5	26,0	29,5	32,7	33,4	32,1	34,5	34,6	28,8
Québec Average *	19,4	19,3	22,6	27,1	26,9	26,3	29,7	31,7	32,7	33,3	32,9	33,7	28,0
Atlantic Average *	23,2	23,5	24,1	26,9	29,0	29,1	30,6	33,8	35,1	35,4	35,6	37,7	30,3
2000													
Western Average (P)	33,5	34,8	41,7	38,8	39,3	41,1	43,7	42,3	45,4	45,5	44,6	43,1	40,5
Ontario Average (P)	35,4	38,1	42,7	37,6	41,4	45,5	41,8	39,4	44,6	43,4	44,4	39,9	41,2
Québec Average (P)	33,4	36,7	40,5	35,7	39,0	43,9	42,2	40,5	43,7	43,7	43,6	39,6	40,2
Atlantic Average (P)	37,1	38,5	43,3	40,5	41,5	46,2	46,5	43,8	46,1	47,1	49,1	45,7	43,8
2001													
Western Average (P)	40,3	41,6	39,6	39,6	46,4	48,4	39,8	41,8	48,7	39,2	32,9	28,1	39,5
Ontario Average (P)	39,4	38,4	36,9	45,3	48,2	41,0	34,3	37,5	39,7	34,0	30,4	28,1	38,2
Québec Average (P)	38,5	41,6	40,8	44,8	47,0	40,8	33,5	35,9	39,3	34,2	28,3	26,9	38,2
Atlantic Average (P)	43,3	43,0	42,8	45,3	49,1	45,8	40,3	40,4	42,0	37,6	33,6	31,8	40,2
2002													
Western Average (P)	29,8	30,5	36,4	41,1	42,7	44,1	44,5	46,1	44,8	44,3	44,3	41,6	39,9
Ontario Average (P)	29,4	29,8	36,2	39,2	36,6	37,7	39,2	41,3	41,6	43,2	41,3	41,4	39,9
Québec Average (P)	27,4	29,4	36,4	36,4	35,1	33,5	38,9	38,3	38,8	41,5	38,1	38,9	38,9
Atlantic Average (P)	32,1	32,5	35,8	40,5	40,2	39,6	40,7	42,8	43,1	44,3	44,2	43,1	40,2
2003													
Western Average (P)	44,8	49,7	51,7	44,6	41,2	41,9	41,2	47,4	46,5	38,9	38,8	36,7	43,8
Ontario Average (P)	45,7	50,4	48,7	41,4	36,6	38,5	39,4	45,9	43,6	39,6	39,5	39,6	43,8
Québec Average (P)	42,4	48,5	46,9	39,5	35,5	37,3	38,6	43,8	41,5	38,2	36,6	39,0	43,8
Atlantic Average (P)	46,7	49,6	50,0	43,9	38,4	39,5	41,5	45,4	46,1	41,2	39,5	40,4	43,8
2004													
Western Average (P)	41,2	45,1	47,8	50,7	58,8	58,8	55,0	54,1	53,5	53,6	53,7	47,9	51,2
Ontario Average (P)	44,8	46,5	44,5	45,7	56,1	52,3	51,5	50,4	51,0	53,5	48,7	43,5	51,2
Québec Average (P)	42,5	44,0	47,0	46,4	56,0	52,4	49,6	49,6	50,9	55,0	48,3	42,3	51,2
Atlantic Average (P)	43,4	45,7	48,5	48,8	56,8	56,7	54,4	54,5	54,3	56,3	52,7	47,4	51,2
2005													
Western Average (P)	48,7	53,0	57,0	63,4	59,9	61,6	63,6	69,3	76,9	69,5	58,9	56,3	64,5
Ontario Average (P)	48,3	49,6	54,3	57,9	54,5	58,1	59,9	67,3	79,2	67,2	56,0	59,9	64,5
Québec Average (P)	45,0	49,3	53,6	55,7	53,4	59,0	59,9	66,7	78,8	66,0	54,4	56,4	64,5
Atlantic Average (P)	48,1	51,7	56,0	59,6	57,6	59,9	62,5	68,3	80,3	70,3	58,3	60,5	64,5
2006													
Western Average (P)	59,4	56,4	64,8	74,3	77,8	75,4	80,6	80,6	64,1	59,7	59,9	62,7	72,5
Ontario Average (P)	63,7	55,1	61,8	69,9	67,4	69,7	74,5	68,9	55,4	53,8	55,0	57,6	72,5
Québec Average (P)	61,1	54,6	62,2	70,8	68,9	68,0	74,4	71,4	56,7	52,0	55,0	58,7	72,5
Atlantic Average (P)	63,7	58,5	64,3	74,1	73,4	72,5	76,1	76,5	61,6	56,9	56,9	61,8	72,5
2007													
Western Average (P)	61,0	61,9	71,0	76,3	85,1	78,4	78,8	74,1	75,8	70,3	73,8		76,3
Ontario Average (P)	51,6	59,1	70,2	70,6	75,0	71,9	69,4	65,0	66,1	64,8	71,6		76,3
Québec Average (P)	55,2	56,4	68,8	70,1	75,6	69,5	69,9	65,2	64,7	65,6	68,9		76,3
Atlantic Average (P)	58,9	58,7	70,6	73,7	77,4	74,6	73,6	67,3	69,1	67,1	73,0		76,3

Source:

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

## Annexe 2

## **Prix minimum et maximum**

Le Québec devrait être divisé en trois grandes zones : la région de Montréal (AMT), le Québec central et les régions éloignées. Les détaillants de chacune de ces régions devraient respecter les prix minimum et maximum quotidiens décrits ci-après.

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.

### **Région de Montréal (AMT)**

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

Prix maximum : ajouter 3¢ au prix minimum + taxes.

### **Québec central**

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

Prix maximum : ajouter 3¢ au prix minimum + 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 : ajouter 3¢ au prix minimum + taxes.

### **Amendes et respect de la loi**

Pour que cette formule fonctionne, il est nécessaire qu'un détaillant qui ne respecte pas le prix minimum ou le prix maximum se voit imposer une amende variant entre 500\$ et 5 000\$ pour chaque jour d'infraction à la loi. Il convient que cette amende soit assez importante pour que son caractère dissuasif soit évident.

### **Avec service**

#### **Avec service**

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

-----