



CET - 006M
C.P. - P.L. 41
Vente de l'essence et du
carburant diesel

LOI FAVORISANT LA TRANSPARENCE DANS LA VENTE DE
L'ESSENCE ET DU CARBURANT DIESEL

MÉMOIRE REMIS PAR CAA-QUÉBEC

QUÉBEC, DÉCEMBRE 2007

CAA-Québec, c'est entre autres...

Un organisme à but non lucratif

Le regroupement de 925 000 membres (un automobiliste sur cinq)

Quelque 900 employés dans 13 centres de services

Des produits et services reliés à l'automobile, aux voyages, à l'habitation
et aux services financiers

Des réseaux d'établissements recommandés,

dont 120 écoles de conduite au Québec

De l'expertise en sécurité routière...

et

Un intervenant majeur sur la scène publique québécoise!

Chiffres et détails à l'annexe 1 – L'année CAA-Québec 2006 en chiffres

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LE PROJET DE LOI
N^o 41, LOI FAVORISANT LA TRANSPARENCE DANS LA VENTE DE L'ESSENCE ET DU
CARBURANT DIESEL**

INTRODUCTION

Puisque CAA-Québec regroupe 925 000 membres automobilistes, il sait mieux que quiconque à quel point le prix de l'essence est une préoccupation constante, voire un sujet sensible.

L'organisme reconnaît l'effort de transparence contenu dans le projet de loi n^o 41, de même que la volonté du ministre des Ressources naturelles et de la Faune de renseigner les consommateurs québécois sur les fluctuations des prix à la pompe des différents carburants et leurs composantes. Il a tout de même plusieurs réserves et questionnements importants sur le contenu et l'application du projet de loi présentement à l'étude.

Le gouvernement manifeste le souhait de faire quelque chose? Cela mérite d'être souligné : depuis longtemps, CAA-Québec cherche une façon d'aider les consommateurs à comprendre et à avoir accès au meilleur prix possible en matière de carburants. Une Commission sur le sujet n'est pas un exercice vain.

Au fond, ce que veut le consommateur, c'est avoir l'assurance qu'il paie son carburant le juste prix. Pour cela, un exercice de transparence s'impose. C'est donc dans ce contexte bien précis où CAA-Québec espère pouvoir contribuer à cette recherche légitime qu'il participe à la présente consultation. La question du prix de l'essence a toujours été au cœur des grands dossiers qu'a défendus CAA-Québec en consommation automobile. Il y a tout juste un an d'ailleurs, il lançait son site Info Essence, accessible sur le www.caaquebec.com. Depuis, plus de deux millions de consultations ont été effectuées avec cet outil virtuel.

1.0 L'AFFICHAGE DES PRIX CHEZ LES DÉTAILLANTS

1.1 Affichage du prix de référence estimé par la Régie de l'énergie : choisir un indicateur quotidien

Le projet de loi prévoit l'affichage d'un prix de référence pour le consommateur sur le site de toute entreprise qui vend au détail du carburant : *affichage du total du coût de l'essence ou du carburant diesel livré au détaillant et du montant des taxes fédérales et provinciales applicables à la vente au détail*, et ce, *tel qu'estimé par la Régie*. On parle donc ici d'un chiffre calculé par le gouvernement, mais lequel? La Régie de l'énergie en calcule actuellement deux.

PME et IQCA...

Le gouvernement aura d'entrée de jeu intérêt à clarifier l'article 2 (1^{er} alinéa) du projet de loi, lequel crée l'article 76.1 de la Loi sur les produits pétroliers. Le prix minimum estimé (PME) et l'indicateur quotidien du coût d'acquisition (IQCA) sont actuellement les deux indicateurs calculés par la Régie de l'énergie du Québec. Ils servent à estimer ce qu'il en coûte aux détaillants pour acheter leurs produits (incluant le transport et les taxes). Prévu en

vertu d'un arrêté du ministre des Ressources naturelles (novembre 1997), le PME a une valeur légale (article 67 de la Loi sur les produits pétroliers), contrairement à l'IQCA, lequel n'est prévu dans aucun texte officiel et n'a aucune valeur légale.

Oui au PME... quotidien!

Dans l'optique de toute démarche visant à fournir au consommateur le meilleur indicateur, c'est-à-dire celui qui colle le plus à la réalité de tous les jours, c'est un prix minimum calculé quotidiennement dont on a besoin. D'ailleurs, déjà en novembre 2006, CAA-Québec s'exprimait auprès du ministre des Ressources naturelles et de la Faune sur la nécessité de revoir le prix minimal estimé des produits pétroliers. Il suggérait de lui conférer une portée quotidienne, la situation des prix de l'essence évoluant sur cette base (voir annexe 2). Si on veut afficher une information qui soit pertinente pour l'ensemble des consommateurs sur le site des quelque 4 200 stations-service que compte le Québec, c'est une première condition à remplir et cela doit être clairement prévu à la loi.

À propos du PME...

- Le prix minimum estimé hebdomadairement n'est pas, selon CAA-Québec, un indicateur pertinent. Lors de son entrée en vigueur, il est déjà désuet. En effet, le PME est actuellement calculé le jeudi à la fermeture des marchés et il entre en vigueur le lundi suivant à minuit. Le PME n'étant pas une moyenne, il est l'unique reflet de la situation du jeudi à la fermeture des marchés. Comme dans le domaine pétrolier les indicateurs bougent constamment, il n'est déjà plus représentatif de la réalité lors de son entrée en vigueur.
- Même si le gouvernement du Québec n'avait à l'heure actuelle aucune intention de réglementer davantage le prix du carburant au Québec, il devrait absolument remplacer l'actuel calcul hebdomadaire par un calcul quotidien beaucoup plus représentatif des fluctuations constantes des véritables indicateurs du marché pétrolier (prix du pétrole brut et prix de l'essence raffinée).
- De plus, les observations de CAA-Québec démontrent qu'il agit inévitablement comme frein à la retransmission des baisses auxquelles les consommateurs seraient en droit de s'attendre, car certains commerçants disent ne pas oser vendre leurs carburants en dessous de ce prix minimal par crainte de sanctions. En faisant évoluer le PME hebdomadaire en un indicateur quotidien, les commerçants ne pourraient plus retarder indûment les baisses auxquelles les consommateurs seraient en droit de s'attendre.

1.2 Affichage obligatoire du total des coûts d'acquisition pour les détaillants

Comment ce prix de référence, une fois déterminé, sera-t-il dans les faits affiché? Indiquera-t-on seulement son total ou aussi toutes ses composantes, puisqu'elles font partie intrinsèque du prix à la pompe? Qu'on parle de PME ou d'IQCA, chacun compte au minimum six composantes (sept pour les municipalités du Grand Montréal, où une taxe est perçue comme contribution au transport en commun) qui devront toutes être affichées, en plus de leur total, soit sept données en tout : le prix minimal à la rampe de chargement à la fermeture du marché de la journée précédente, la taxe d'accise fédérale, la taxe sur les carburants, le coût de transport, la TPS, la TVQ et le total. Là encore, ce sont des questions qui devront être clarifiées et précisées rapidement, car leurs réponses auront un impact direct sur l'atteinte ou non de l'objectif recherché par le ministre.

1.3 Affichage obligatoire des composantes du prix de vente du carburant

C'est bien ici le prix affiché à la pompe auquel fait référence le législateur. Devrait-on comprendre que la Régie va aussi fournir un prix suggéré à la pompe? Cela serait à tout le moins approprié pour aider les consommateurs à évaluer la pertinence du prix qu'ils voient à la pompe.

Mais la marge au détail dans tout cela? Essentielle!

CAA-Québec comprend donc que, en marge du prix de référence calculé par la Régie, le projet de loi précise que les détaillants devront en plus afficher toutes les composantes du prix de vente de l'essence et du carburant diesel telles qu'estimées par la Régie. Toutefois, pour tenir compte de l'ensemble des composantes du prix de vente, on doit obligatoirement tenir compte de la marge au détail des commerçants, élément présentement non estimé par la Régie. On devrait donc s'attendre à ce que celle-ci estime une marge au détail, et ce, pour les 17 régions administratives que compte le Québec, tout comme elle le fait pour ses autres indicateurs.

On comprend aussi que l'article 4 du projet de loi prévoit cette possibilité, c'est-à-dire au deuxième alinéa de l'article 59.1 de la Loi sur la Régie de l'énergie : « Elle estime, de la même façon, toute composante du prix de vente de l'essence et du carburant diesel identifiée par le ministre. »

Si la Régie entreprend ce calcul indispensable pour estimer un prix de vente du carburant qui soit le juste reflet du marché, il sera hautement souhaitable que cette estimation soit différente du calcul d'une moyenne régionale de l'estimation de la marge au détail basée sur les 52 dernières semaines d'activité dans la région. En effet, pour plusieurs régions du Québec, la marge au détail ne respecte pas le principe de base qui prévaut dans la fixation des prix à l'effet que plus une région ou une municipalité est peuplée et a un volume de vente important, moins la marge au détail prélevée est grande.

De la même façon que la Régie de l'énergie du Québec estime un coût d'exploitation pour une station-service type au Québec, ne pourrait-elle pas également estimer une marge au détail dite « normale » pour chacune des régions administratives du Québec?

1.4 Beaucoup de renseignements affichés en même temps...

Puisqu'une station-service vend en général plus d'un type de carburant, on réalise vite que le consommateur sera en présence d'une surabondance de chiffres et d'informations si le projet de loi est adopté tel quel. Il y a là tout un défi de communication à relever.

De plus, si on veut que tout cet affichage atteigne son but, on devra logiquement trouver une façon d'afficher bien visiblement, sur le site de chaque essencerie, l'ensemble de l'information à l'extérieur du commerce, pour que, en principe, l'automobiliste puisse choisir ou non avant de mettre le pistolet dans le réservoir de son véhicule. Et CAA-Québec voit malheureusement difficilement comment la publication d'une telle multitude de chiffres va réellement faciliter la compréhension du prix affiché à la pompe par les automobilistes au moment même où ils font leur plein.

1.5 Mise à jour de l'information et uniformité

Un tel projet ne serait par ailleurs valable que dans la mesure où la mise à jour de l'information serait faite de façon assidue et efficace. Cette rigueur s'imposera à la fois à la Régie de l'énergie, qui devra calculer et communiquer l'information chaque jour, et aux quelque 4 200 essenceries du Québec. Rappelons que, comme les indicateurs pétroliers fluctuent constamment, un affichage à jour impliquera nécessairement pour les essenceries, comme nous venons de le mentionner, une modification journalière et simultanée, dès la première heure du jour, des prix et des composantes, ce qui peut être fort complexe à gérer, de même qu'à contrôler.

Une certaine uniformité quant au lieu et à la forme de l'affichage serait également un élément susceptible de faciliter le repérage de l'information et son interprétation, et ce, d'une essencerie à l'autre, peu importe la région où l'on se trouve. Il y aurait lieu, pour ce faire, que le gouvernement travaille en collaboration avec l'industrie.

1.6 Attention à ne pas donner de fausses perceptions aux consommateurs

Il sera important d'éviter toute équivoque dans l'interprétation que pourra faire le consommateur de l'indicateur de prix minimum fourni par la Régie et affiché bien en évidence sur le site. Les automobilistes québécois devront absolument être informés du fait que la différence entre le prix affiché à la pompe et cet indicateur ne constitue pas un profit net pour le détaillant ou la pétrolière, mais bien une marge au détail qui comprend un profit, des frais d'exploitation et les taxes à la consommation applicables sur ceux-ci. Il est en effet très prévisible qu'une certaine confusion s'installe à ce chapitre. C'est pourquoi CAA-Québec encourage plutôt la diffusion d'un prix de vente suggéré afin d'éviter toute source de confusion. On simplifie ainsi grandement la communication et on minimise les risques de confusion, puisque le prix à la pompe se compare directement au prix de vente suggéré.

1.7 L'affichage : la garantie d'un prix juste?

Si on trouve le moyen d'éviter toute la confusion que l'on peut craindre par rapport à l'affichage sur le site, le consommateur sera probablement mieux informé. Mais il n'aura quand même aucune garantie de juste prix s'il n'a pas l'assurance que la marge au détail qu'il paie est en fait une marge acceptable pour la région dans laquelle il achète son essence. Force est de souligner le silence du projet de loi à cet égard, alors que pour CAA-Québec, il s'agit pourtant d'un élément fondamental.

2.0 OBLIGATION POUR LES DÉTAILLANTS D'INFORMER LA RÉGIE DE TOUT MOUVEMENT DE PRIX ET D'EN JUSTIFIER LES HAUSSES :

2.1 Crainte de coûts supplémentaires pour le consommateur

Même si, la technologie aidant, on peut tenter de trouver des façons novatrices de communiquer tout type d'information, on ne peut évacuer le fait que l'industrie pétrolière a affirmé que ce volet contenu au projet de loi entraînerait des frais d'administration additionnels pour les quelque 4 200 stations-service de la province. Encore une fois, on

peut donc craindre que les pétrolières comme les indépendants du pétrole refilent ces frais additionnels aux consommateurs en augmentant le prix à la pompe en conséquence.

Pour ce qui est de la lourdeur administrative prévisible, nous suggérons que d'autres solutions soient envisagées en vue d'obtenir l'information désirée. Par exemple, l'Oil Price Information Service (OPIS), aux États-Unis, permet d'avoir accès aux prix affichés dans les différentes stations-service du pays en obtenant ceux-ci auprès des différentes compagnies émettrices de carte de crédit. En fait, à chaque fois qu'une carte de crédit est utilisée pour payer du carburant, le prix du litre qui apparaît sur la facture est envoyé dans les bases de données informatiques d'OPIS. (Pour en savoir plus au sujet de la méthodologie employée : <http://opisnet.com/methodology.asp#gasoline>.)

Voilà donc ce qui pourrait simplifier la vie aux détaillants et leur permettre de se concentrer davantage sur l'affichage proposé dans le projet de loi.

2.2 Les oubliées : les baisses de prix non retransmises aux consommateurs

L'obligation pour les détaillants d'informer la Régie de tout changement de prix semble complexe. Mais quel est le but premier de l'exercice? Pouvoir montrer du doigt les entreprises qui prennent le plus souvent l'initiative en matière de hausses et susciter une réprobation sociale à leur égard? Exercer une pression sur l'industrie pour qu'elle renonce, de guerre lasse, à augmenter indûment ses prix, parce qu'elle devra justifier chaque mouvement à la hausse?

Peu importe l'intention, il y a selon CAA-Québec un effet pervers à tout cela : on va volontiers augmenter les prix en les justifiant, mais, lourdeur administrative aidant, l'industrie évitera peut-être de les baisser aussi souvent que justifié par la suite... Et rien dans ce projet ne prévoit qu'on aura à justifier une absence de baisse de prix alors que celle-ci sera pourtant attendue, quand on constatera que les indices seront soudainement à la baisse! Cette apparente stabilité des prix de l'essence est justement un des problèmes les plus frustrants présentement dans tout le dossier des prix de l'essence.

Hausses prévisibles...

Les hausses sont maintenant facilement prévisibles et explicables pour quiconque s'intéresse de près à l'actualité concernant le dossier de l'essence. CAA-Québec fait d'ailleurs état des facteurs qui influencent le prix de l'essence à la pompe sur son site Info Essence : changements saisonniers, conditions climatiques, demande accrue, état de la réserve globale et production, capacité de raffinage limitée, dévaluation du dollar américain et tensions politiques. Également, lorsque les détaillants d'une région affichent un prix qui est très près des coûts d'acquisition, voire en dessous, une hausse à court terme est prévisible. C'est davantage l'ordre de grandeur de la hausse qui est plus complexe à évaluer.

... mais baisses incertaines

Aucun mécanisme n'est cependant prévu pour mettre publiquement en évidence les périodes prolongées de stabilité du prix à la pompe, où tous les intervenants de l'industrie pétrolière tardent indéniablement à retransmettre aux consommateurs les baisses réelles des indicateurs pétroliers.

En fait, il est facile pour les observateurs de comprendre, même de prévoir les raisons justifiant les hausses du prix de l'essence à la pompe. Il est toutefois plus difficile de procéder de la même façon pour anticiper le moment où doivent se produire les diminutions de prix auxquelles les consommateurs sont en droit de s'attendre. On doit pour ce faire suivre de très près directement le marché, et ce, au quotidien, pour tout à coup constater que les indicateurs sont à la baisse. Cela nous permet à certains moments, alors que le prix affiché à la pompe demeure le même et donne une apparence rassurante de stabilité et de répit au consommateur, de réaliser que celui-ci paie en réalité trop cher son litre de carburant.

Les périodes de stabilité à la pompe sont fréquentes dans certaines régions administratives du Québec et, grâce à ses observations, CAA-Québec est en mesure d'affirmer que la stabilité ne va pas de pair avec un meilleur prix pour les consommateurs.

En conclusion, à cause de la lourdeur administrative anticipée par les pétrolières et les indépendants du pétrole, CAA-Québec craint qu'un tel mécanisme n'encourage les détaillants à maintenir le même prix à la pompe avec toutes les conséquences que cela pourrait entraîner pour les automobilistes.

3.0 DÉTERMINATION D'UN PRIX MAXIMUM

Alors que le projet prévoit redéfinir la procédure pouvant fixer un prix maximum, CAA-Québec s'interroge d'abord sur les circonstances pouvant conduire à l'imposition de ce prix maximum. Ainsi, mis à part une situation où la marge au détail d'une région administrative donnée serait anormalement élevée, CAA-Québec ne voit absolument pas dans quels cas un tel prix maximum pourrait être déterminé. Pour éventuellement appliquer un prix maximum, la Régie de l'énergie devra nécessairement estimer une marge au détail raisonnable pour la région où un problème est noté. Cette marge au détail devra différer de la marge au détail moyenne des 52 dernières semaines.

Il faut rappeler que l'imposition permanente d'un prix maximum, ou plafond, a créé de la stabilité à la hausse dans les provinces canadiennes où une telle législation a été adoptée (Maritimes). De façon générale, on a constaté que l'industrie « se collait » au plafond décrété et tardait à transmettre des baisses.

Le prix maximum, tel que proposé dans le projet de loi, devra être assorti de balises précises encadrant son utilisation. Sinon, il y aura risque qu'on se retrouve avec le même problème que dans les provinces maritimes.

CAA-Québec tient à prévenir le ministre que, dans le cas où l'imposition d'un prix maximum serait justifiée, ce prix maximum devrait obligatoirement être revu quotidiennement.

4.0 AUTRES CONSIDÉRATIONS RELIÉES AU DOSSIER DU PRIX DE L'ESSENCE AU QUÉBEC

4.1 Programme Info Essence de CAA-Québec

Dans le but de bien renseigner les automobilistes, CAA-Québec lançait le 16 novembre 2006 son outil Info Essence. En plus de renseigner les consommateurs sur les composantes du prix de l'essence et sur les facteurs qui influencent le prix affiché à la pompe, CAA-Québec calcule quotidiennement un prix réaliste pour chacune des dix-sept régions administratives que compte le Québec. Ce prix réaliste est le total de l'indicateur du coût d'acquisition et de la marge au détail régionale moyenne des 52 dernières semaines.

Lorsque le prix affiché à la pompe est inférieur au prix réaliste, CAA-Québec encourage les automobilistes à remplir le réservoir de leur véhicule et lorsque le prix affiché à la pompe est supérieur au prix réaliste, CAA-Québec suggère aux automobilistes de s'abstenir de faire le plein et de se limiter à acheter la quantité nécessaire pour effectuer leurs déplacements en attendant que le prix redevienne juste en regard des indicateurs de marché.

CAA-Québec tient à préciser que son prix réaliste n'est pas nécessairement un prix juste pour le consommateur. En effet, pour effectuer son calcul, il doit calculer la marge au détail régionale moyenne des 52 dernières semaines qui, bien que représentative du marché actuel, n'est pas nécessairement raisonnable. Ce n'était pas le rôle de CAA-Québec de déterminer une marge au détail raisonnable pour chacune des régions administratives du Québec. Ce rôle appartient plutôt à un organisme comme la Régie de l'énergie du Québec.

4.2 Prix du baril de pétrole, prix de l'essence raffinée et marge de raffinage

Le gouvernement du Québec n'a pas de contrôle sur le prix du pétrole brut qui est fixé sur le marché mondial. Il n'a également pas de contrôle sur le prix de l'essence raffinée qui est basé sur le prix fixé sur le New York Mercantile Exchange (NYMEX). Parce que la marge de raffinage s'obtient en soustrayant le prix du pétrole brut du prix de l'essence raffinée, le gouvernement du Québec n'a également aucun contrôle sur elle.

Si le gouvernement ne peut contrôler les éléments qui obéissent à une dynamique mondiale et nord-américaine, il peut cependant agir sur la marge au détail et sur les taxes qu'il perçoit.

4.3 Marge au détail

Le gouvernement du Québec devrait se pencher sur les différences importantes entre les marges au détail des différentes régions administratives du Québec. Les marges au détail prélevées dans l'est et dans le nord de la province sont particulièrement élevées. Si celle prévalant dans le nord du Québec peut s'expliquer, d'autres sont plus difficilement justifiables. En effet, tel que mentionné précédemment, dans certaines régions où l'on trouve pourtant de grands centres urbains, la marge au détail ne respecte pas le principe de base qui prévaut dans la fixation des prix à l'effet que plus une région ou une municipalité est peuplée et a un volume de vente important, moins la marge au détail prélevée est grande.

Si la Régie de l'énergie calculait une marge au détail raisonnable pour chacune des régions administratives, rien ne pourrait alors empêcher le gouvernement de publier quotidiennement un prix de vente suggéré résultant de la somme d'un indicateur du coût d'acquisition ayant une valeur légale et de la marge au détail estimée.

4.4 Taxes

En 2006, le Québec était la province canadienne où le taux de taxation sur le prix moyen d'un litre d'essence ordinaire était le plus élevé. En effet, il était de 39 % au Québec alors que le taux moyen canadien était de 34 %. En plus de la taxe d'accise fédérale, de la taxe sur les carburants, de la taxe perçue dans le Grand Montréal par le gouvernement du Québec comme contribution au transport en commun, les deux taxes à la consommation (TPS et TVQ) s'appliquent sur un litre d'essence.

CAA-Québec a déjà demandé à plusieurs reprises au gouvernement du Québec de revoir la structure de taxation du litre d'essence. Selon l'organisme, il est tout à fait injuste pour les consommateurs que les deux taxes à la consommation (TPS et TVQ) viennent s'appliquer sur ces autres taxes.

Comme si ce n'était pas assez, plusieurs autorités revendiquent une nouvelle taxe sur le litre d'essence pour le financement du transport en commun, l'entretien du réseau routier, etc. Tant et aussi longtemps que l'automobiliste québécois n'aura pas accès facilement et à un coût raisonnable à une autre solution énergétique efficace, CAA-Québec s'opposera à toute nouvelle forme de taxation du litre d'essence. À ce sujet, il se demande justement ce qu'il advient de l'intention du gouvernement, annoncée en juin dernier, de proposer à l'automne 2007 à la Régie de l'énergie des actions afin de réduire la dépendance au pétrole.

Il faut par ailleurs souligner au passage l'intention clairement exprimée par les pétrolières de refilet aux consommateurs la redevance verte que leur impose, c'est-à-dire à elles seules, le gouvernement.

Enfin, il faut garder en tête qu'il est loin derrière le temps où l'automobile était un symbole de richesse. Statistique Canada nous révélait en effet en 2004 que 8 ménages sur 10 parmi ceux disposant d'un revenu total moyen avant impôt de 30 000 \$ possédaient ou louaient au moins un véhicule automobile.

4.5 Concurrence

La publication d'un indicateur quotidien ayant une valeur légale ouvrira possiblement la porte à plus de concurrence dans les prix du carburant au Québec. Actuellement, même s'il y a une certaine forme de concurrence en ce qui a trait à la variété de bannières, il n'y a à peu près pas de lutte pour gagner des parts de marché. En effet, mis à part la grande région de Montréal, où les prix peuvent varier selon qu'une station-service est située d'un côté ou de l'autre d'une rue et où les prix varient fréquemment au courant d'une même semaine, la concurrence entre les différentes bannières est quasi nulle ailleurs.

À cet effet, la division du pétrole de Ressources naturelles du Canada publiait en novembre 2006 son *Aperçu des débits d'essence au détail et des parts de marché au Canada*. On pouvait y lire que « la présence de grands établissements de vente au détail où l'on vend

de l'essence a commencé à se faire sentir à travers le pays sauf au Québec, où un règlement interdit de vendre à moins que le prix coûtant ». En conclusion, on pouvait également lire que « pour conserver leurs parts de marché, les détaillants principaux et les détaillants régionaux de même que les détaillants indépendants traditionnels vont devoir trouver des façons de concurrencer les points de vente des grands établissements de vente au détail ».

Comme CAA-Québec désire que les consommateurs du Québec paient le meilleur prix possible pour le litre de carburant, il ne peut s'opposer à une telle ouverture.

5.0 Conclusion

En somme, que les fluctuations des prix de l'essence sur le marché soient reflétées à la pompe, voilà ce que souhaite CAA-Québec pour le bien des consommateurs. À ce jour cependant, nos observations ne nous permettent pas d'affirmer que les automobilistes profitent, dans la grande majorité des régions, de prix qui collent à cette réalité sur une base quotidienne. CAA-Québec est d'avis que le présent projet de loi devrait garantir aux consommateurs non seulement la transparence dans l'affichage des prix, mais aussi l'accès au meilleur prix possible.

Dans ce contexte, le projet de loi actuellement à l'étude prend une dimension tout à fait intéressante : CAA-Québec y voit la possibilité d'offrir aux consommateurs une base de comparaison leur permettant de comprendre et d'évaluer la situation du prix à la pompe. Ce faisant, ils peuvent également mieux gérer leurs achats d'essence. Le grand défi, faut-il le rappeler, réside dans la façon de faire et surtout de communiquer simplement une information mouvante et complexe.

CAA-Québec se montre tout à fait favorable au recours à des technologies modernes pour la diffusion d'information; toutefois, encore faut-il d'abord avoir accès à une réglementation et à des outils qui soient, eux aussi, modernes et qui constituent un juste reflet d'un marché qui fluctue quotidiennement.

Si l'Assemblée nationale et le gouvernement sont prêts à apporter les aménagements nécessaires pour établir un prix de vente suggéré et quotidien, il semble y avoir là, pour CAA-Québec, une véritable possibilité d'introduire un outil favorable à l'exercice d'une concurrence plus vive entre les détaillants dans chacune des différentes régions administratives du Québec.

Dans son état actuel, le projet de loi apparaît imprécis à plusieurs égards et ne permet pas à CAA-Québec d'affirmer que les objectifs recherchés seraient atteints. C'est pourquoi l'organisme propose à la Commission les recommandations qui suivent.

MESURES SOUHAITÉES POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE TRANSPARENCE ET DE RECHERCHE DU MEILLEUR PRIX À LA POMPE

1. Que l'on fasse évoluer le PME actuellement calculé hebdomadairement vers un indicateur calculé quotidiennement et effectuer, pour cela, les modifications législatives nécessaires. Il importe de rappeler que cette donnée est déjà disponible puisque calculée chaque jour par la Régie de l'énergie.

2. Parce que transparence devrait aussi rimer avec simplicité, l'indicateur quotidien pourrait certainement remplacer avantageusement l'affichage de toutes les composantes du prix de l'essence dont il est la somme.
3. Tant qu'à déployer d'aussi grands efforts, il apparaît évident que la transparence seule n'est pas suffisante et qu'il importe d'aider aussi les consommateurs à trouver une utilité à l'information affichée. Comme l'indicateur quotidien ne peut à lui seul témoigner du prix à la pompe, deux solutions s'offrent alors. CAA-Québec préfère de loin la 2^e :
 - a) soit le publier seul (sans ajouter une juste marge de détail) et assortir cette donnée d'une solide mais simple explication sur ce que représente la différence entre le prix à la pompe et l'indicateur quotidien. Cela comporte cependant le risque de générer de la confusion et de l'insatisfaction dans les points de vente;
 - b) soit que la Régie calcule chaque jour, au moyen de l'indicateur quotidien, un prix de vente suggéré, et ce, pour chacune des 17 régions administratives.
4. Que la diffusion de l'information et l'affichage quotidien soient faits avec rigueur autant de la part de la Régie que des quelque 4200 essenceries du Québec. On devrait enfin s'assurer d'un message uniforme et très visible, à l'extérieur des commerces.
5. CAA-Québec recommande une grande prudence par rapport au prix maximum. Ce pouvoir doit demeurer exceptionnel et on aurait avantage à enchâsser dans la législation les motifs y donnant droit.



Annexe 1

**UNE ANNÉE À CAA-QUÉBEC :
LES CHIFFRES 2006**

Service routier d'urgence	554 828 interventions
Services-conseils en consommation automobile.....	76 440 appels
Vérifications techniques réalisées dans les trois centres de vérification.....	19 271
Transactions d'immatriculation de véhicules automobiles et de permis de conduire	761 569
Centre de contacts	1 381 000 appels traités
Services-conseils en habitation	19 600 appels
Tracés routiers (TripTiks®) préparés.....	80 193
Commandes de documents touristiques	139 724
Agence de voyages.....	54 860 transactions
Réservations d'hôtels/autos.....	9 611
Réservations de forfaits CAA-Québec (Canada/États-Unis)	5 958
Permis de conduire internationaux.....	28 429
Photos de passeport.....	64 717
Chèques de voyage.....	18 059 clients
Assurances voyage	48 744 polices vendues
Service boutique.....	107 700 produits vendus
Interventions médiatiques (entrevues, articles).....	1 275
Nouveaux conducteurs formés dans les écoles recommandées CAA-Québec.....	21 022
Brigadiers scolaires « juniors » membres de la Brigade scolaire CAA-Québec.....	30 839
Écoles de conduite recommandées.....	123
Garages recommandés.....	440
Fournisseurs recommandés en habitation.....	610



Québec, le 7 novembre 2006

Monsieur Pierre Corbeil
 Ministre des Ressources naturelles et de la Faune
 Cabinet du ministre
 5700, 4^e Avenue Ouest, bureau A308
 Québec (Québec) G1H 6R1

Objet : Nécessité de revoir le prix minimal estimé des produits pétroliers et suppression de la publication par la Régie de l'énergie de l'indicateur quotidien de leur coût d'acquisition.

Monsieur le Ministre,

Pour CAA-Québec, les variations du prix de l'essence au cours de l'année 2006, de même que certains constats qu'il a pu faire sur toute cette question depuis les dernières années, remettent au premier plan la nécessité de revoir la législation entourant la question du prix de l'essence au Québec. En effet, quelque 10 ans après l'introduction du volet pétrolier dans les activités de la Régie de l'énergie, nous croyons qu'il y a maintenant lieu de revoir la pertinence du prix minimum estimé (PME) tel que précisé dans l'arrêté ministériel de 1997.

L'essentiel de nos vues se trouve dans l'un des documents ci-joints (document A). Le tout se fonde sur l'observation que nous faisons du marché, et ce, à partir des données publiées par la Régie de l'énergie.

À ce sujet d'ailleurs, nous tenons à souligner encore une fois notre grande déception de voir supprimé, sur le site de la Régie, l'indicateur quotidien du coût d'acquisition des produits pétroliers de même que notre désappointement du tout récent refus, en date du 30 octobre dernier, de la Régie de réévaluer sa décision à la lumière de notre argumentation dont vous trouverez également copie ci-joint (document B).

Enfin, vous trouverez à titre d'information (document C) notre réflexion à l'égard du processus d'inclusion des coûts d'exploitation au PME.

Nous espérons que notre démarche recevra un accueil favorable de votre part et nous demeurons à votre disposition pour en discuter de façon plus détaillée avec votre équipe de travail.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus haute considération.

Le président-directeur général,

Paul A. Pelletier

p.j.

c.c. M. Jean-Paul Théorêt, président, Régie de l'énergie du Québec.

444, rue Bouvier
 Québec (Québec) G2J 1E3
 Tél. : (418) 624-2424
 Téléc. : (418) 624-3297
www.caaquebec.com



DOCUMENT A

LE PRIX MINIMUM ESTIMÉ DE L'ESSENCE AU QUÉBEC : UN PRINCIPE À REVOIR

- **CONTEXTE**

Parce que CAA-Québec regroupe quelque 865 000 membres automobilistes, il sait mieux que quiconque à quel point l'essence est une préoccupation constante, un sujet sensible.

Dans un tel contexte, la mise sur pied du volet pétrolier de la Régie de l'énergie s'est avérée précieuse, notamment pour permettre de mieux comprendre et suivre les différents mécanismes en jeu dans ce phénomène complexe qu'est la détermination des prix de l'essence. Dans le suivi qu'il doit faire de la situation à la demande de ses membres et du grand public, c'est donc cette source d'information neutre, crédible et incontestée de tous que CAA-Québec a adoptée.

Les variations du prix de l'essence au cours de 2006, de même que certains constats que nous avons pu porter sur toute cette question depuis les dernières années, remettent au premier plan pour CAA-Québec la nécessité de revoir la législation entourant la question du prix de l'essence au Québec. En effet, quelque 10 ans après l'introduction du volet pétrolier dans les activités de la Régie de l'énergie, il est aujourd'hui d'avis que certaines remises en question s'imposent par rapport au prix minimum estimé (PME).

- **CALCUL DU PRIX MINIMUM ESTIMÉ**

Rappelons que, tel qu'il est stipulé dans un arrêté ministériel (arrêté du ministre d'État des Ressources naturelles en date du 26 novembre 1997), le prix minimum estimé est calculé le jeudi à la fermeture du marché et entre en vigueur le lundi suivant à minuit. Ainsi, le PME correspond à l'indicateur quotidien du coût d'acquisition des produits pétroliers (IQCA) du vendredi.

Comme il ne s'agit pas d'une moyenne, le PME ne reflète que la réalité du moment où il est calculé. Or, lors de son entrée en vigueur, le lundi suivant à minuit, la réalité peut facilement s'avérer tout autre. Nous avons pu particulièrement en faire le constat à l'été 2005, moment où la Régie de l'énergie a commencé à publier pour la première fois l'indicateur quotidien du coût d'acquisition des produits pétroliers. Cela nous a alors permis de commencer à surveiller de plus près les coûts d'acquisition des détaillants, lesquels varient constamment.

En fait, le calcul du PME, de même que celui de l'IQCA quand la Régie estime l'exercice pertinent, se trouvent basés sur le prix minimal à la rampe de chargement à la fermeture des marchés. Ce prix minimal est lui-même basé sur le prix à la rampe de chargement au port de New York, lequel fluctue en fonction des tensions géopolitiques, des conditions climatiques, de l'état des réserves, de la spéculation, etc., car il s'agit d'un indicateur boursier. Il n'y a donc aucun répit dans les mouvements.

Pour CAA-Québec, le PME ne reflète déjà plus la réalité du marché au moment de sa diffusion.

- **LE PRIX MINIMUM ESTIMÉ EST INUTILISÉ PAR L'INDUSTRIE DANS UN CONTEXTE DE MARCHÉ HAUSSIER**

Jusqu'à l'an dernier encore, pour évaluer le réalisme des prix affichés à la pompe, CAA-Québec comparait les écarts prévalant entre le prix à la pompe avec le prix minimum estimé (PME) hebdomadaire calculé par la Régie. Or, le passage de l'ouragan Katrina aux États-Unis (août 2005) et, plus récemment, l'instabilité créée par la situation au Moyen-Orient (août 2006), sont venus changer la donne sur la pertinence de cet indice. Dans un contexte de hausse brusque, force est de constater aujourd'hui que l'industrie refuse de tenir compte du PME, préférant baser sa vision des choses sur des indices quotidiens pour justifier les augmentations. Comme il n'existe aucun plafond au prix de l'essence, les détaillants ajustent alors le prix affiché à la pompe au fur et à mesure de l'augmentation des coûts d'acquisition, telle que constatée par l'entremise des indicateurs quotidiens.

- **LE PRIX MINIMUM ESTIMÉ AGIT COMME UN PLANCHER POUVANT RETARDER LES BAISES DE PRIX DANS UN CONTEXTE BAISSIER**

Par contre, lorsque la tendance du marché est à la baisse, après une situation haussière comme celle décrite plus haut, on a pu remarquer que les détaillants de certaines régions du Québec se « collent » au prix minimum estimé en vigueur, et ce, même si leur coût d'acquisition est à la baisse jour après jour. On attend l'entrée en vigueur du nouveau prix minimum estimé pour afficher un prix qui, rappelons-le, ne reflète déjà plus à ce moment la réalité du marché. Les consommateurs sont alors défavorisés en payant un prix non équitable par rapport au marché.

Pour CAA-Québec, le PME est devenu un frein à la baisse du prix de l'essence, privant les consommateurs des répit possibles que procureraient pourtant les baisses du prix de gros de l'essence.

- **QUELQUES EXEMPLES**

Cette situation a été particulièrement constatée dans la région de Québec, tel qu'en font foi les exemples suivants.

2005 - Peu après le passage de l'ouragan Katrina à la fin de l'été 2005, alors que le PME pour la période du mardi 13 septembre au lundi 19 septembre, était de 113,1 cents/litre, l'IQCA passait de 108,3 cents/litre à 99,9 cents/litre. Pendant ce temps, le prix à la pompe baissait de 119,4 cents/litre à 113,4 cents/litre pour donner des marges au détail très confortables, oscillant entre 7,9 cents/litre et 11,7 cents/litre. Le mercredi 21 septembre 2005, lendemain de l'entrée en vigueur du nouveau PME de 105,3 cents/litre, le prix à la pompe a baissé à 109,4 cents/litre.

2006 - La même situation s'est reproduite l'été dernier, après une ascension spectaculaire des prix. Alors que le PME, pour la période du mardi 8 août au lundi 14 août 2006, était de 117,3 cents/litre, l'IQCA passait de 112,0 cents/litre à 100,9 cents/litre. Pendant ce temps, le prix à la pompe stagnait à 121,4 cents/litre, et ce, jusqu'au dimanche 13 août 2006 où il a baissé à 117,4 cents/litre. Le mardi 15 août 2006, jour de l'entrée en vigueur du nouveau PME de 107,9 cents/litre (Indicateur : 103,3 cents/litre), le prix à la pompe a baissé à 109,4 cents/litre.

- **LA STABILITÉ DES PRIX DU PÉTROLE EST CHOSE DU PASSÉ**

Ces situations risquent de se reproduire encore, avec les mêmes conséquences pour les consommateurs. En effet, on s'entend de plus en plus pour dire que la stabilité relative qui caractérisait les prix de l'essence est probablement chose du passé. À cause du réchauffement climatique, du climat géopolitique mondial, de la vulnérabilité de certaines installations pétrolières, etc., d'autres catastrophes importantes sont susceptibles de se produire à nouveau, et d'entraîner encore une fois une spirale d'augmentation des prix. Par exemple, la situation prévalant au Moyen-Orient, quoique moins vive présentement, n'en demeure pas moins toujours tendue. Les réserves mondiales sont de plus en plus jugées limitées. Bref, d'autres soubresauts viendront sans doute bousculer les prix à la pompe.

- **CONCLUSION : IL FAUT REVOIR LE CONCEPT DE PRIX MINIMUM ESTIMÉ**

S'il n'y pas de prix plafond, force est de constater que le PME agit en quelque sorte comme un prix plancher, sur lequel s'appuie le marché pour retarder les baisses de prix quand vient le temps de les transmettre, et qui seraient pourtant légitimement bien accueillies des automobilistes. CAA-Québec estime qu'il est temps, dans tout ce contexte, de revoir son application afin que les automobilistes cessent d'être pénalisés dans ces situations.

- **RECOMMANDATION DE CAA-QUÉBEC:**

Qu'un indicateur quotidien des coûts d'acquisition remplace la notion de PME et devienne LA référence dans l'appréciation des prix à la pompe en regard de l'évolution des indicateurs de marché.

À cet effet, il apparaît essentiel d'apporter les modifications nécessaires à l'arrêté ministériel du 26 novembre 1997 auquel réfère l'article 67 de la Loi sur les produits et les équipements pétroliers.

Nul doute par ailleurs que la mise en place de la recommandation précédente serait également bénéfique pour les consommateurs dans l'éventualité de toute demande d'inclusion des coûts d'exploitation et de son consentement par la Régie de l'énergie.

Novembre 2006



DOCUMENT B

L'INDICATEUR QUOTIDIEN DU COÛT D'ACQUISITION DES PRODUITS PÉTROLIERS : CAA-QUÉBEC ESTIME ESSENTIEL QUE SA PUBLICATION SOIT MAINTENUE PAR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE.

La Régie vient tout juste de cesser la publication de l'indicateur quotidien du coût d'acquisition des produits pétroliers (FQCA). Pour les raisons suivantes, CAA-Québec estime essentiel le maintien de la publication de cet indicateur.

- La Régie de l'énergie a pour mission de veiller aux intérêts des consommateurs et de tenir compte aussi de ceux de l'industrie. Elle doit donc voir à l'équilibre économique des intérêts de tous. Justement, cette question d'équilibre doit aussi se retrouver sur le plan des indicateurs utilisés et de leur diffusion tant auprès de l'industrie qu'auprès des consommateurs, afin que tous puissent compter sur les mêmes bases d'analyse.
- La Régie de l'énergie doit trouver le moyen de rendre accessible le dossier de l'essence aux consommateurs. Sinon, quel autre organisme le fera? La Régie est par ailleurs la seule instance publique à rendre disponible à l'ensemble de la population un indicateur quotidien du coût d'acquisition. La publication de celui-ci est la seule façon de suivre au jour le jour le marché de la vente d'essence au détail au Québec.
- La Régie invoque l'argument de la stabilité des prix pour justifier l'arrêt de la publication de l'IQCA. Or, depuis plus de un an, la stabilité demeure un principe bien relatif dans le monde des produits pétroliers. L'IQCA bouge constamment et c'est en tout temps que nous l'utilisons afin de répondre à tous ceux qui nous interpellent. En fait, nous ne voyons pas de période plus propice qu'une autre à la suspension de sa publication. Par exemple, sa suspension actuelle se produit au moment même où les pays membres de l'OPEP prévoient annoncer une coupure de production du pétrole. De plus, nous sommes en plein cœur de la saison des récoltes en Amérique du Nord et le carburant diesel se vendra plus cher que l'essence ordinaire. Nous ne voyons pas comment expliquer une telle situation à un consommateur qui sait que le carburant diesel coûte moins cher à produire que l'essence sans l'indicateur au quotidien du coût d'acquisition.
- L'IQCA est le seul moyen pour CAA-Québec de vérifier si les baisses de prix sont bel et bien transmises aux consommateurs. Certaines situations nous ont fait constater que ce n'est pas toujours le cas. Par ailleurs, CAA-Québec utilise même l'IQCA pour expliquer des augmentations de prix alors que le marché subit des soubresauts à la hausse.

- Même si nous voulions nous contenter du prix minimum estimé (PME) comme outil de référence, nous savons qu'il est impossible de porter une évaluation juste, avec la seule aide de cet indicateur fourni sur une base hebdomadaire. Nous nous sommes d'ailleurs fait reprocher par l'industrie d'utiliser le PME dans notre argumentation lorsque nous désirons répondre aux questions (membres, public, médias et autres) sur le prix de l'essence. La Régie elle-même nous a déjà signalé de nuancer les commentaires que nous formulons à partir du PME.
- Nous estimons que les consommateurs doivent pouvoir continuer à suivre l'industrie dans sa façon de fixer ses prix, et ce, même en dehors des mouvements de grande amplitude. Le fait que la Régie décide de suspendre et de réactiver à plusieurs moments la publication d'un indicateur aussi performant risque d'entraîner une certaine confusion quant au degré de vigilance avec lequel on doit suivre le prix de l'essence.
- À au moins deux reprises l'été dernier, ayant constaté des baisses quotidiennes importantes de l'IQCA, nous avons dénoncé par communiqué une situation dans une région particulière (Québec) où le prix à la pompe dépassait de très loin l'IQCA. Après le premier constat public effectué un vendredi, nous avons pu voir une diminution importante des prix à la pompe durant la fin de semaine (ce qui demeure exceptionnel à Québec), entre le samedi fin de journée et le dimanche matin, ceci toutes bannières confondues. Le même exercice a été repris quelques jours plus tard et la suite des événements a été la même. Loin de nous attribuer quelque mérite que ce soit dans ces baisses consécutives, nous soutenons que ce qu'il faut retenir, c'est le rôle important qu'a joué la publication de l'IQCA.
- Nous estimons faire correctement nos constats. Nous sommes maintenant en mesure de parler d'un prix « réaliste » à la pompe, soit celui correspondant à l'indicateur quotidien, auquel on ajoute la marge de profit au détail moyenne des 12 derniers mois telle que publiée par la Régie et, bien sûr, les taxes de vente TVQ et TPS. Notre « prix réaliste » est entièrement basé sur les chiffres de la Régie.
- En fait, nous présentons bel et bien l'information de la Régie de l'énergie, mais dans un format différent, adapté au bout de la lorgnette par laquelle le consommateur regarde le prix de l'essence. Rappelons que toute la question des prix de l'essence est éminemment complexe et que les consommateurs se sentent démunis dans leur appréciation du dossier. Ils ont besoin d'une information à leur portée, claire et bien sûr actualisée, et ce, autant dans les situations de hausses que de baisses de prix. Et contrairement à la Régie, notre mission nous commande de juger des situations dans leur ensemble et d'intervenir lorsqu'il y a exagération. La Régie nous permet de le faire sur des bases incontestables avec l'IQCA.
- Nous savons très bien que cet indice correspond à un moment arrêté dans le temps et que le marché continue de bouger. S'il est certain que des détaillants peuvent alors payer davantage, il faut dire aussi que certains paient moins cher que l'IQCA. Mais à moins d'avoir un indice sur base horaire, il n'y aura probablement pas de meilleur indice que celui-ci.

- La Régie elle-même suggère à l'occasion à des intervenants qui la contactent pour qu'elle commente ou interprète certaines situations de se tourner vers CAA-Québec. À l'instar de la Régie, nous désirons maintenir notre crédibilité et pouvoir réagir en tout temps à partir d'une information de première main.

Conclusion :

Si le rôle de la Régie est de fournir de l'information neutre et sans interprétation, celui de CAA-Québec est de pouvoir éclairer les consommateurs à partir d'une information crédible et incontestée, en l'occurrence celle fournie par la Régie de l'énergie. Comme cette dernière a déjà organisé son infrastructure pour recueillir et rendre public l'indicateur quotidien du coût d'acquisition des produits pétroliers, nous lui demandons instamment de reprendre dans les meilleurs délais sa publication sur une base permanente.

Octobre 2006



DOCUMENT C

L'INCLUSION DES FRAIS D'EXPLOITATION AU PRIX MINIMUM ESTIMÉ : CAA-QUÉBEC REMET EN QUESTION LES BÉNÉFICES PRÉSUMÉS POUR LES CONSOMMATEURS

- **RAPPEL DE LA POSITION DE CAA-QUÉBEC**

Dans les différentes requêtes présentées au cours des dernières années devant la Régie de l'énergie, CAA-Québec est intervenu dans le dossier et s'est prononcé chaque fois contre l'inclusion des coûts d'exploitation au prix de l'essence, préférant laisser le marché agir par lui-même. La Régie de l'énergie cependant a chaque fois opté pour une décision inverse.

- **LE CAS DE QUÉBEC DEPUIS L'INCLUSION EN 2001**

Alors que la notion de protection des intérêts du consommateur par le maintien du plus grand nombre possible de concurrents sur le marché a toujours été invoquée dans les décisions rendues en faveur de l'inclusion, le constat que nous en faisons s'est avéré à l'inverse en ce qui concerne les conséquences de l'inclusion dans le cas de la ville de Québec. On a plutôt protégé les petits commerçants au détriment des consommateurs.

- **Rappel des faits**

Rappelons qu'historiquement, depuis la création de la Régie de l'énergie, trois demandes d'inclusion ont été formulées et elles ont toutes été accordées.

Ainsi, du 3 juillet 2001 au 3 octobre 2001, un montant de 3 cents par litre a été ajouté à titre de frais d'exploitation au PME de la région de Québec. Durant cette période, les détaillants de cette région ne pouvaient afficher un prix inférieur au PME haussé de ces 3 cents, et ce, même si, pendant ce temps, les coûts d'acquisition avaient potentiellement baissé en raison de la tendance du marché.

Du 23 avril 2002 au 25 février 2003 et du 9 décembre 2003 au 6 juin 2005, les détaillants de la ville de Saint-Jérôme ont dû faire de même.

À l'époque de la demande d'inclusion dans la région de Québec, il y avait une guerre de prix. Ceux qui demandaient l'inclusion ont invoqué qu'en raison de cette situation, ils devaient vendre leur essence à perte et que, si la situation perdurait, ils seraient contraints de cesser leurs opérations, ce qui aurait réduit, selon eux, la concurrence sur le marché et favorisé une augmentation des prix.

➤ **Augmentation constante de la marge au détail depuis l'inclusion**

L'inclusion a été accordée afin d'assurer aux consommateurs de la région de Québec le maintien d'une réelle concurrence dans le marché de l'essence pour ultimement leur permettre de bénéficier des meilleurs prix possibles. Or, si on observe la situation à moyen terme, c'est-à-dire les cinq années qui ont suivi la période d'inclusion à Québec, cette « concurrence » a en fait eu comme résultat une marge au détail moyenne pour la région de Québec en forte croissance tel que le démontre le tableau ci-dessous, alors qu'auparavant, cette marge était équivalente ou inférieure à celle qui prévalait dans la région de Montréal.

<i>Écarts annuels moyens hors taxes entre le prix de l'essence à la pompe et le prix minimal estimé (marge des détaillants)</i>		
<i>Année</i>	<i>Montréal</i>	<i>Québec</i>
<i>1999</i>	6,3	6,3
<i>2000</i>	5,3	2,6
<i>2001</i>	4,7	6,2 *
<i>2002</i>	3,2	4,9
<i>2003</i>	3,4	6,2
<i>2004</i>	3,5	6,1
<i>2005</i>	4,3	5,8
<i>2006 (janvier à septembre inclusivement)</i>	3,7	6,7
* Imposition de l'inclusion des coûts d'exploitation au PME		

Depuis cette période d'inclusion, les détaillants, autant les indépendants que ceux des grandes pétrolières, font varier leurs prix en se gardant une marge confortable, ou à tout le moins maintiennent ces prix stables à la pompe alors que les indicateurs sont en baisse. Par ailleurs, en dépit des variétés de bannières de stations-service, les prix sont souvent plus élevés à Québec qu'ailleurs dans la province.

➤ **Conclusion : une apparente stabilité chèrement payée à Québec**

Pour CAA-Québec, l'inclusion a rendu frileuse toute l'industrie de la vente de carburant à Québec. Non seulement hésitante à amorcer des mouvements à la baisse, on semble craindre de trop se rapprocher du PME. On en est arrivé à une situation où les prix demeurent d'une stabilité « exemplaire » en ce qui concerne la partie visible pour le consommateur. Donc, on ne voit que peu de variations à la pompe alors que le marché pourtant s'agite dans sa portion non visible. Les fluctuations qui prévalaient à Québec avant 2001, mais qui ont toujours cours à Montréal, ont disparu. Nous estimons que toute cette apparente stabilité est chèrement payée par les consommateurs.

Si nous comprenons qu'une situation de « guerres de prix » n'est pas quelque chose de durable en soi, une véritable concurrence n'aurait pas dû amener les consommateurs de Québec à devoir assurer ainsi des marges plus que confortables, et ce, au bénéfice de toute l'industrie, toutes bannières confondues.

L'inclusion ne devrait plus constituer un outil pour agir sur l'offre de carburant dans le but d'éviter une future situation tout à fait hypothétique d'absence de concurrence et de hausses de prix subséquentes. Le consommateur en paie déjà le prix sans que cette hypothèse ne se soit jamais avérée.

Nous ne pouvons donc que remettre en question les « bénéfiques » présumés de l'inclusion pour les consommateurs.

- **LE CAS DE SAINT-JÉRÔME**

Pour ce qui est de la ville de Saint-Jérôme, les demandes d'inclusion ont fait suite à l'implantation d'un poste d'essence chez un commerçant de détail à grande surface. À l'heure actuelle, une autre demande d'inclusion vient encore d'être formulée et les raisons invoquées par les indépendants du pétrole sont les mêmes que celles invoquées à l'époque dans la région de Québec.

Dans l'éventualité où la Régie de l'énergie accorderait à nouveau cette demande, les 3 cents que représente le coût « normal » d'exploitation tel que reconnu par la Régie de l'énergie seraient ajoutés à un PME servant de base de référence pour une semaine entière, non représentatif des fluctuations quotidiennes des coûts d'acquisition. Ceci fait en sorte que les consommateurs de la ville de Saint-Jérôme seraient à coup sûr lésés dans un marché baissier.

Nul doute que la révision de l'arrêté du ministre d'État des Ressources naturelles en date du 26 novembre 1997, tel que le demande CAA-Québec apporterait ici un élément de solution à cette inéquité.

Novembre 2006