



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

Propositions visant à assurer la sécurité énergétique des Québécois

**Résumé du 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**

**dans le cadre de la
Consultation sur
La sécurité et l'avenir énergétiques du Québec**

Janvier 2005

Mémoire de l'Association Québécoise des Indépendants du Pétrole

Commission de l'économie et du travail de l'Assemblée nationale,
dans le cadre de la consultation sur
La sécurité et l'avenir énergétique du Québec

Quatre propositions visant à assurer la sécurité énergétique des Québécois

Le mémoire de l'AQUIP soumet des propositions qui permettent de garantir un approvisionnement constant en produits pétroliers et d'éviter les surcharges du réseau hydroélectrique du Québec. D'entrée de jeu, l'AQUIP rappelle qu'on ne peut s'intéresser à ces questions sans analyser le fonctionnement du secteur pétrolier qui répond encore à 42% des besoins énergétiques des Québécois.

Le mémoire de l'AQUIP souligne l'importance stratégique des indépendants du pétrole puisqu'il a été démontré que leur présence et l'apport concurrentiel qu'ils insufflent à l'industrie pétrolière d'ici permet aux consommateurs du Québec de profiter d'un avantage financier que l'on peut évaluer à 364 millions\$ de dollars par année. Or, la présence salubre actuelle des indépendants dans le marché québécois continuera à profiter aux consommateurs à la condition que l'approvisionnement dont ils ont besoin ne connaisse pas de rupture. Pour y arriver, le mémoire suggère:

1. **À court terme**, instaurer un mécanisme d'ajustement de prix des raffineries reflétant la dynamique du marché international; cette mesure permettra d'augmenter la concurrence que peuvent offrir les importateurs indépendants;
2. **À moyen terme**, entreprendre des pourparlers avec des pays producteurs de pétrole afin de favoriser leur implantation sur le territoire du Québec; cette mesure maximisera l'utilisation des terminaux marins actuellement sous-utilisés ;
3. **À long terme**, envisager la construction d'une nouvelle raffinerie au Québec; cette mesure fournirait des garanties d'approvisionnement continu et maintiendrait une pression à la baisse sur les prix.

Toutes ces mesures contribuent à assurer la sécurité énergétique des Québécois. Elles favorisent aussi le maintien d'une pression à la baisse sur les prix des produits pétroliers.

De plus, l'AQUIP propose une mesure qui facilitera la continuité de l'alimentation hydroélectrique du Québec. Pour atteindre cet objectif, elle suggère de

- déplacer le point de transfert des appareils de chauffage de type bi-énergie au delà de -12 degrés Celsius; cette mesure favorisera l'atteinte de l'objectif d'équilibre énergétique québécois.

Cette redistribution des sources de chauffage des foyers québécois est une solution souple qui n'exige ni investissement public, ni infrastructure coûteuse dont la rentabilité serait incertaine.

En somme, le mémoire rappelle qu'on ne peut étudier la grande question de la sécurité énergétique du Québec en faisant abstraction du secteur pétrolier. Les solutions proposées touchent l'approvisionnement stratégique en produits pétroliers et offrent un meilleur équilibre dans l'utilisation des sources d'énergie servant à la chauffe des résidences.

Janvier 2005



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

Propositions visant à assurer la sécurité énergétique des 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**

**dans le cadre de la
Consultation sur
La sécurité et l'avenir énergétiques du Québec**

Janvier 2005

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

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

Monsieur Pierre Dufresne, Président du Conseil d'Administration de l'AQUIP et Président de EKO.

Monsieur Luc Harnois, Vice-président du Conseil, Président du Comité des affaires économiques de l'AQUIP et Vice-président du Groupe Harnois,

Monsieur Garry Garcin, membre du Comité des Affaires économiques de l'AQUIP et Président-directeur général du Groupe Pétrolier Norcan,

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 ces importantes questions.

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 totalisent annuellement plus d'un milliard de dollars.

Le contenu de ce mémoire vise à abrégé la présentation. Nous avons transmis aux membres de la Commission, en plus du mémoire, un document d'analyse sur le fonctionnement du marché pétrolier. Ces document sont disponibles au grand public, on peut y avoir accès en composant www.aquip-petrole.com

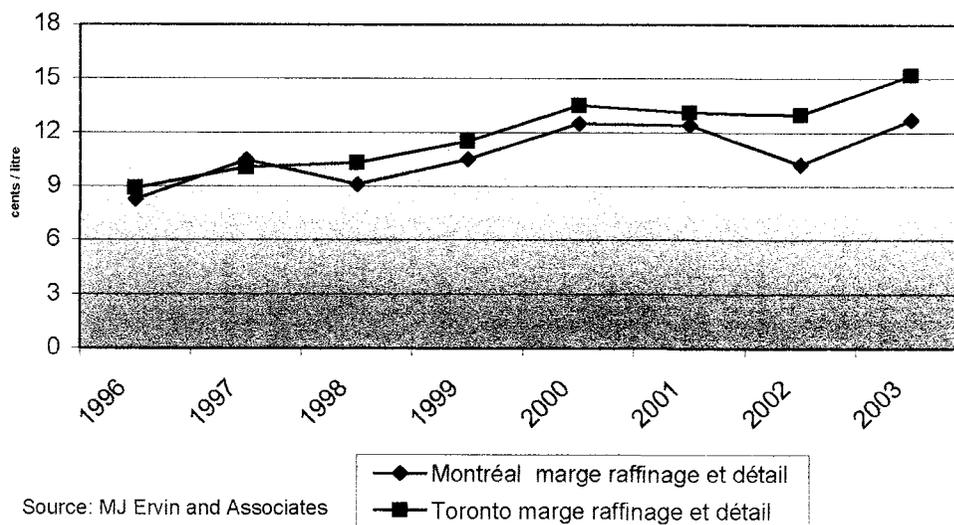
Alors que le mémoire que nous présentions à la Commission lors de la consultation de 2001 dressait un historique et faisait le point sur le fonctionnement du marché pétrolier, celui que nous vous livrons aujourd'hui est davantage axé sur l'avenir.

Évidemment, l'hydroélectricité et l'utilisation du gaz naturel occupent une grande place dans le débat qui a cours depuis plus d'un an. Sans vouloir diminuer l'importance des deux formes d'énergie dont nous venons de parler, il nous semble important de rappeler que le pétrole occupe encore aujourd'hui une place dominante dans le bilan énergétique global du Québec. En effet, plus de 42% des besoins énergétiques du Québec sont aujourd'hui comblés par l'utilisation du pétrole.

Nous ne nous attarderons pas aujourd'hui longuement sur l'importance stratégique de la présence des indépendants du pétrole puisqu'il a été démontré que leur présence et l'apport concurrentiel qu'ils insufflent à l'industrie pétrolière du Québec permet aux consommateurs du Québec de profiter d'un avantage financier que l'on peut évaluer à 364 millions\$ de dollars par année. Ce sont principalement les activités d'importation de produits pétroliers par voie maritime et la diversité d'entreprises dans le secteur de la vente au détail qui profitent ainsi aux consommateurs. D'ailleurs les Montréalais paient généralement leur essence hors taxes moins chère que les Torontois, comme le démontre le graphique suivant.

Graphique 1

Marge combinée de raffinage et de détail
de 1996 à 2003



Nous voulons aujourd'hui aborder principalement deux questions qui peuvent contribuer à consolider la sécurité énergétique des Québécois.

Dans le secteur des carburants comme dans celui des combustibles, il faut à la fois se préoccuper de la continuité de l'approvisionnement et des prix que doivent payer les consommateurs pour faire le plein. À cet égard, la présence salubre actuelle des indépendants dans le marché québécois, dont nous venons de parler, continuera à profiter aux consommateurs à la condition que l'approvisionnement dont ils ont besoin ne connaisse pas de rupture. Or, ces préoccupations ne sont pas imaginaires; elles sont alimentées par de réelles difficultés d'approvisionnement qui ont déjà commencé à frapper le Québec. Il est en effet bon que vous sachiez que la dernière année a été marquée par des ruptures d'approvisionnement qui ont touché des distributeurs indépendants et même des camionneurs qui ont rencontré des problèmes afin d'alimenter correctement leur flotte de camions. Ces signes avant-coureurs nous indiquent que le problème d'approvisionnement est réel et qu'il devrait même s'accroître au cours des prochaines années. Or, il ne faut pas attendre qu'il prenne des proportions telles qu'une crise ne frappe les secteurs de l'économie qui dépendent de cette énergie pour fonctionner. Imaginons seulement ce qui se produirait si une partie de la flotte de camions qui circulent sur nos routes devait s'immobiliser faute de carburant. Cette possibilité est réelle. Elle est même exacerbée en raison de la fermeture imminente de la raffinerie de Petro-Canada à Oakville qui privera l'Ontario de plus de 100 000 barils¹ par jour de produits pétroliers. Or, ce sont les raffineries du Québec qui déplaceront une partie significative de leur production pour combler ce vide. Lorsque l'on sait qu'une grande partie de la production des raffineries du Québec se déplace déjà hors de notre territoire au point

¹ Un baril totalise 159 litres.

où on peut évaluer le déficit² québécois à environ 150 000 barils par jour, il y a de quoi être préoccupé.

La situation est si sérieuse qu'il importe de prendre des mesures pour éviter que les citoyens du Québec ne doivent subir les conséquences d'une pénurie de produits pétroliers. Les circonstances exigent donc que des actions soient entreprises rapidement et qu'elles soient suivies de gestes additionnels dont les effets se feront sentir à moyen et long terme.

Mesure à court terme

Une première mesure doit permettre aux importateurs de jouer pleinement leur rôle essentiel. Pour y arriver, il faut que le gouvernement prenne des mesures pour que les prix de gros reflètent correctement la dynamique concurrentielle du marché international. Il est en effet trop facile pour les raffineurs locaux d'observer l'arrivée de cargos sur le fleuve et d'ajuster temporairement les prix de vente en gros pour faire le jeu dur aux importateurs indépendants. Cette tactique, en plus de rendre continuellement vulnérables les entreprises indépendantes d'importation, rend périlleuses les décisions d'importer des carburants. Cette situation menace donc à terme la dynamique concurrentielle que les importateurs entretiennent face aux raffineurs ; cela risque évidemment de lourdement pénaliser les consommateurs qui bénéficient de la présence actuelle des indépendants à la hauteur de 364\$ millions par année.

Il faut donc réagir pour s'assurer que les importateurs continueront à jouer leur rôle essentiel.

Un mécanisme d'ajustement des prix³ inspiré de la Loi québécoise qui s'applique au marché de détail serait adéquat. En effet, en s'assurant que les prix de gros offerts aux rampes de chargement reflètent la réalité du marché international, on éviterait que des tactiques d'éviction ne finissent par essouffler les importateurs au point où ils prennent la décision de cesser leurs opérations, faute de rentabilité. Un tel mécanisme d'ajustement de prix, en plus de maintenir l'avantageuse présence concurrentielle des indépendants, facilitera la prise de décisions d'importations, au moment où le Québec ne peut plus s'en passer sans risquer la rupture de stock.

Les distributeurs indépendants et les camionneurs, qui ont récemment goûté aux ruptures d'approvisionnement temporaires⁴, savent que la situation se précarise rapidement et qu'il faut agir avant qu'elle ne prenne des proportions alarmantes et incontrôlables.

Nous croyons que le gouvernement a la responsabilité de s'assurer que le Québec dispose en tout temps d'un inventaire de produits pétroliers suffisant pour éviter la pénurie et assurer la sécurité

² Ce déficit est comblé par mode d'importation et inclut les effets de la fermeture d'Oakville.

³ Le prix Platts de New York du jour pourrait être utilisé tout en ajustant le prix à la qualité des produits vendus au Québec afin de répondre aux exigences réglementaires. Cette pratique ne ferait que systématiser les pratiques actuelles de l'industrie. Le prix minimum ainsi fixé serait donc la somme du Platts, des coûts de transport par voie navigable et des frais de terminaux ; il n'inclurait pas de profits.

⁴ Les camionneurs se rappellent la fermeture de nombreux postes d'approvisionnement de carburant diesel au cours de l'hiver dernier, tout comme bon nombre de distributeurs indépendants de mazout et de carburant diesel n'ont pas oublié les refus d'approvisionnement auxquels ils ont été soumis pendant la même période.

énergétique à laquelle la population du Québec a droit.

Mesure à moyen terme

À moyen terme, le gouvernement doit entreprendre des pourparlers avec des pays producteurs⁵ afin de favoriser leur implantation sur le territoire québécois. Cette perspective est d'autant envisageable qu'il existe cinq terminaux d'importation au Québec⁶. Ces équipements peuvent en effet être utilisés pour entreposer et revendre les produits pétroliers en provenance de ces pays. Les pays producteurs bénéficient des avantages liés aux prix du pétrole brut et aux marges de raffinage importantes. Contrairement aux importateurs, les pays producteurs sont donc placés sur un pied d'égalité avec les raffineurs qui ne peuvent sérieusement songer à leur livrer des batailles commerciales déloyales qui limitent les possibilités d'importation. Les importateurs indépendants feraient tout naturellement alliance avec ces nouveaux joueurs. En effet, ce partenariat permettrait de maximiser l'utilisation des terminaux d'importation actuellement sous-utilisés en raison des craintes financières suscitées par l'attitude des raffineurs dont nous avons parlé précédemment.

Mesure à long terme

En intégrant des pays producteurs à s'installer au Québec, on peut envisager la concrétisation de projets à long terme. La construction d'une nouvelle raffinerie pourrait fort bien résulter de l'implantation de ces joueurs nouveaux et puissants. N'oublions pas qu'il est démontré que les activités de raffinage sont devenues une source grandissante et quasi intarissable de profits extraordinaires pour les grandes pétrolières. En effet, la concentration du secteur du raffinage, jumelée à la fermeture d'un très grand nombre de raffineries aux États-Unis au cours des dernières décennies (de 324 raffineries en 1981 à 153 aujourd'hui)⁷, offre de nouvelles perspectives de profitabilité; on peut estimer sans se tromper que cette situation durera encore longtemps. En effet, puisque les grandes pétrolières ont mis des décennies à créer cet environnement favorable en réduisant le parc de raffineries et le nombre de concurrents (de 189 entreprises engagées dans le raffinage en 1981 à 65 en 2001)⁸, il est évident que ceux et celles qui ont les moyens de s'engager dans les activités de raffinage profiteront de cette manne pour l'avenir prévisible.

En outre, le Québec, grâce à la présence de son grand fleuve, permet à une raffinerie de profiter sans difficulté de l'accès aux grands marchés mondiaux. Si monsieur Bill Greehey, Président du Conseil et Président-directeur général de Valero, en outre propriétaire d'Ultramar, identifie la raffinerie située en sol québécois comme une des quatre raffineries les plus rentables de son réseau de 15 raffineries, pourquoi en serait-il autrement d'une nouvelle installation ayant accès au

⁵ Le Venezuela et la Russie pourraient constituer des candidats intéressés. En effet, les Vénézuéliens (CITGO) et les Russes (Getty et Lukoil) sont implantés aux États-Unis et pourraient souhaiter diversifier leurs marchés étrangers.

⁶ Norcan et Canterm à Montréal et IMTT, Canterm à Québec et Kildair à Tracy.

⁷ Source: United State Senate, Permanent Subcommittee on Investigation, Gas Prices : How Are They Really Set ? Report, April 29th 2002.

⁸ Idem. Au surplus, les 15 plus importants raffineurs contrôlent 80% de la production de l'ensemble du pays, ce qui laisse très peu de concurrents pour chaque grand marché des États-Unis.

même marché ? (Source : Valero Energy Corporation Reports Record Second Earnings, News release, 7/29/2004) Au surplus, les propos que l'on retrouve sous la signature de monsieur Greehey, dans le rapport annuel 2001 de cette grande entreprise, sont sans équivoque: "Depuis 1981, aux États-Unis, le nombre de raffineries a diminué de moitié - passant de 315 à 155. Et en raison des nouvelles règles sur la proportion de soufre dans l'essence, nous estimons que plusieurs autres petites raffineries fermeront leurs portes plutôt que d'investir le capital requis. Pendant ce temps, la demande augmente et on ne voit pas de nouvelles capacités de raffinage poindre à l'horizon. Durant les pointes de demandes saisonnières, aux États-Unis, la capacité d'utilisation des raffineries est de plus de 95%. Je crois fermement que nous sommes entrés dans une nouvelle ère marquée par des marges de raffinage généralement plus élevées où les périodes de marges de raffinage faibles seront moins sévères et de plus courte durée." Monsieur Greehey reprenait d'ailleurs cette conclusion dans le rapport trimestriel de juillet dernier.

On comprend donc que la rentabilité des activités de raffinage offre des perspectives intéressantes aux grands investisseurs déjà engagés dans les activités pétrolières internationales. De plus, il est intéressant de noter que le Congrès américain étudie actuellement un projet de Loi (108th CONGRESS 2D Session, H.R.4517, AN ACT To provide incentives to increase refinery capacity in the United States) qui favorise l'augmentation de la production afin de faire face plus efficacement à l'augmentation de la demande d'ici 2026.

Comme on peut le constater, en plus de constituer un investissement rentable, la perspective de l'installation d'une nouvelle raffinerie au Québec fournirait des garanties d'approvisionnement continu aux consommateurs québécois, autant qu'aux pétrolières indépendantes, et maintiendrait une pression à la baisse sur les prix.

Il s'agit à n'en pas douter de considérations qui répondent aux préoccupations de sécurité énergétique auxquelles s'intéresse la Commission.

Assurer la continuité de l'alimentation hydroélectrique

Il est évidemment clair que le Québec est préoccupé par la continuité de l'approvisionnement en électricité. La demande ne cessant d'augmenter, il est logique de penser que la production doive elle aussi augmenter. Or, d'autres solutions sont également envisageables. Outre les économies d'énergie et l'utilisation de l'énergie éolienne qui sont fréquemment évoquées, il nous semble que le Québec pourrait facilement renouer avec des pratiques qui, il faut le confesser, ont été en partie abandonnées en raison de l'inaction de l'industrie du chauffage au mazout. Comment en effet est-on passé de 83% des foyers chauffés au mazout au début des années 70 à moins de 17% aujourd'hui. Bien sûr, il y a eu des approches commerciales efficaces d'Hydro-Québec auprès des consommateurs alors que l'industrie du chauffage au mazout mettait du temps à réagir vigoureusement. Cette situation est en train de changer puisque des efforts de commercialisation sont actuellement déployés afin de mettre en valeur les avantages incontestables du chauffage au mazout. Or, lorsqu'on envisage l'avenir énergétique du Québec, il nous semble qu'une partie de la solution réside dans la juste utilisation d'une diversité de sources d'énergie. Dans cette perspective, le retour à une plus forte proportion de foyers québécois chauffés au mazout nous semble souhaitable. Il s'agit en effet d'une forme d'énergie dont l'efficacité s'est largement améliorée puisque les nouveaux appareils de chauffage au mazout offrent une efficacité de 90% et permet donc de chauffer plus avec moins de combustible. Outre cette efficacité énergétique accrue, les nouvelles normes environnementales ont grandement amélioré la composition

chimique du mazout, ce qui en réduit d'autant la charge polluante.

Une proposition favorisant l'équilibre énergétique

Nous proposons de hausser, pour les systèmes bi-énergie, le point de transfert de l'électricité au mazout, qui se situe actuellement à moins 12 degrés Celsius. Cette suggestion mérite qu'on lui accorde toute l'attention requise.

La norme actuelle de -12 degrés Celsius crée des difficultés importantes qui affectent lourdement la rentabilité des distributeurs. En effet, le point de transfert actuel crée une pointe et oblige le distributeur à se doter d'un répartiteur, d'un chauffeur et d'un camion citerne à dévidoir additionnels pour servir une partie de la clientèle pendant une période de la saison de chauffage relativement réduite, soit environ 50 jours⁹ par saison de chauffage. Or, **déplacer le point de transfert au delà de -12 degrés Celsius**¹⁰ permettra d'utiliser le personnel et l'équipement additionnel requis sur une période plus longue. Cette utilisation plus rationnelle des ressources permettrait de rentabiliser correctement les opérations de distribution du mazout requises par les équipements de chauffage fonctionnant en mode bi-énergie. De plus, l'utilisation additionnelle du mazout soulagera d'autant le réseau hydroélectrique dont les capacités atteignent leurs limites, particulièrement au cours de l'hiver.

Cette redistribution des sources de chauffage des foyers québécois est une solution souple qui n'exige ni investissement public, ni infrastructure coûteuse dont la rentabilité serait incertaine.

Conclusion

En somme, on ne peut étudier la grande question de la sécurité énergétique du Québec en faisant abstraction du secteur pétrolier. Les solutions que nous proposons touchent l'approvisionnement stratégique en produits pétroliers et offrent un meilleur équilibre dans l'utilisation des sources d'énergie servant à la chauffe des résidences. Elles sont réalistes et nous croyons que les membres de la Commission devraient les retenir afin d'assurer aux Québécois un avenir énergétique sécuritaire, équilibré et rentable.

⁹ Source : Environnement Canada, Rapport de données quotidiennes, Montréal Pierre Elliott Trudeau. Moyenne des 5 dernières saisons de chauffage, de septembre 1999 à mai 2004.

¹⁰ Hydro-Québec devra produire des propositions précises de modification du point de transfert qui répondent à ces objectifs d'efficacité, en plus de demeurer avantageuses pour les consommateurs.



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

**Maintenir la concurrence et protéger les
consommateurs**
document d'analyse sur le fonctionnement du marché pétrolier

Janvier 2005

SOMMAIRE

La concurrence

Au Québec, la présence de distributeurs et détaillants indépendants assure le maintien de la concurrence dans les secteurs de la distribution et de la vente au détail de produits pétroliers. Comme le démontre clairement le contenu de ce document, si les indépendants disparaissaient, victimes de comportements déloyaux basés sur les ventes à perte, les consommateurs du Québec devraient déboursier annuellement 364\$ millions de plus pour se procurer les 14,6 milliards de litres de produits pétroliers dont ils ont besoin.

La concentration

En fait, la lecture de la réalité nous enseigne que l'absence de vraie concurrence dans le marché du pétrole brut et la concentration du secteur du raffinage entre les mains de quelques grandes pétrolières pénalisent déjà lourdement les consommateurs. Il faut éviter le pire en maintenant une diversité d'entreprises avantageuse pour les consommateurs dans la distribution et la vente au détail de produits pétroliers. Seule la présence d'une masse critique d'entreprises indépendantes garantit une diversité d'entreprises, favorisant la concurrence nécessaire au bon fonctionnement du libre marché.

Le marché québécois

Le parc de postes d'essence du Québec se compare avantageusement à celui des Etats-Unis. En effet, le Québec compte 56,4 postes d'essence par tranche de 100 000 habitants contre 57,6 pour nos voisins de sud. Pour un même nombre d'habitants, il y a donc, au Québec, un nombre de postes d'essence comparable à celui qu'on retrouve chez nos voisins du sud. Dans ce contexte, on ne peut manifestement pas soutenir qu'il y a trop de postes d'essence au Québec. À cet égard, la rationalisation qui s'opère graduellement au Québec doit éviter les excès dommageables. Ce sont les forces normales du marché qui doivent régir ces mouvements de rationalisation, en tenant notamment compte de la densité de population propre à chaque marché. Toutes les tentatives d'utilisation de tactiques commerciales axées sur les ventes à perte ne s'inscrivent nullement dans un honnête effort de rationalisation; elles risquent au contraire de provoquer une concentration excessive du marché, nuisible aux intérêts des consommateurs.

Les régions

Il faut demeurer vigilant et ne pas oublier qu'au Québec les indépendants rendent un service quasi-essentiel aux populations de petites localités à faible densité qui, sans eux, se verraient privées de services d'approvisionnement de carburant, les obligeant à franchir des dizaines de kilomètres pour s'approvisionner en essence ou en carburant diesel. Ces points de service ont

leur raison d'être. Leur disparition engendrera un gaspillage de temps et d'énergie pour les consommateurs et augmentera les émissions polluantes dégagées par les automobiles que les gouvernements cherchent plutôt à limiter. Il faut éviter d'accentuer le phénomène d'isolement de ces populations, privées de services auxquels elles ont normalement droit. Si on souhaite vraiment prendre parti pour les régions, on ne peut ignorer les dangers inhérents à la privation de services quasi-essentiels.

Les États-Unis,

Le Sénat américain a publié, le 29 avril 2002, un rapport intitulé "**Prix de l'essence: comment sont-ils réellement fixés?**" Ce rapport présente un portrait à la fois réaliste et inquiétant du fonctionnement d'un marché pétrolier où la vraie concurrence a graduellement fait place à un système de concentration, qui provoque des augmentations de prix pénalisantes pour les consommateurs. Le rapport sénatorial conclut notamment que la concentration élevée exacerbe les facteurs qui favorisent les pointes de prix élevés et les augmentations de prix, dont une des clefs est le resserrement de l'approvisionnement. Il affirme aussi que les marchés où on retrouve un degré élevé d'intégration verticale entre les raffineurs et les détaillants ont des prix de gros et de détail plus élevés. Si la concentration de l'industrie pétrolière continue de progresser, on peut s'attendre à payer des prix plus élevés, précise le rapport.

Le raffinage dans le Nord-Est américain

Dans le secteur du raffinage, l'exemple du Nord-Est américain illustre dramatiquement comment les grandes fusions d'entreprises pétrolières colossales nuisent à l'exercice de la concurrence et ont fait augmenter les prix. En exerçant un contrôle sur la production et en maintenant des inventaires de produits pétroliers bas, les raffineurs réussissent à créer une rareté artificielle qui fait bondir les prix. Il faut rapidement tirer des leçons de cette situation qui pénalise tous les consommateurs de produits pétroliers. En réalité, la concentration du marché n'annonce rien de bon pour les années à venir.

Qui profite des hausses des prix de l'essence?

L'organisation en cartel du marché du pétrole brut, dont profitent les multinationales du pétrole, et la concentration du secteur du raffinage limitent la concurrence, pénalisent les consommateurs et augmentent de façon spectaculaire les profits des grandes pétrolières. Il n'y a que le secteur de la distribution et de la vente au détail des produits pétroliers qui échappe à cette spirale inflationniste. En fait, c'est le seul secteur qui est demeuré stable. Ce n'est pas le fruit du hasard puisque les indépendants y sont présents et garantissent une variété d'entreprises propice à l'exercice d'une véritable concurrence, avantageuse pour les consommateurs. La disparition des indépendants entraînerait une concentration d'entreprises favorisant des augmentations de marges au détail, comme cela s'est produit dans le secteur du raffinage.

Les Lois aux États-Unis et au Québec

Aux États-Unis, plus de la moitié des États ont choisi d'intervenir en adoptant des législations. L'Assemblée nationale a unanimement fait de même en 1996. La loi sur la Régie de l'énergie vise à maintenir dans le marché pétrolier une concurrence avantageuse pour les consommateurs. Si la partie de la loi qui décrète un prix minimum est facile d'application, la procédure d'inclusion de la valeur des coûts d'exploitation d'un détaillant efficace dans une zone où les ventes à perte créent une situation excessive intenable est longue et complexe.

Pour que la Loi continue de s'appliquer, il faut limiter les manœuvres juridiques axées sur des procédures dilatoires, excessives et épuisantes devant les cours supérieures en apportant des modifications à la Loi.

INTRODUCTION

Ce document vise à présenter un contenu accessible et rigoureux. Il décrit la réalité du fonctionnement du marché pétrolier et permet d'en saisir les bons côtés, autant que d'en déceler les comportements qui présentent des dangers pour les consommateurs.

Nous estimons que la lecture de ce document permet de mieux connaître les facteurs qui influencent les prix des produits pétroliers.

Le document prend résolument parti pour un marché pétrolier qui laisse place à la vraie concurrence. Il met en lumière les éléments qui provoquent la concentration du marché et réduisent d'autant la concurrence. Il permet de bien comprendre, et de ramener à de justes perspectives, certaines tactiques commerciales qui, bien que souvent présentées comme progressistes, sont nuisibles et dangereuses.

Le document a été rédigé sous la supervision des membres du Comité des Affaires économiques de l'AQUIP, composé de messieurs Pierre Crevier (Pétroles Crevier), Garry Garcin (Groupe pétrolier Norcan), Luc Harnois (Le Groupe Harnois), Robert Lefebvre (Les Pétroles Bélisle & Bélisle), Benoît Roch (Coopérative fédérée de Québec-SONIC), Serge Therrien (Les Pétroles Therrien) et Brent Toyé (OLCO). Ces membres oeuvrent dans le marché pétrolier depuis de nombreuses années; leur expertise est considérable. Madame Sonia Marcotte, économiste et Présidente-directrice générale de l'AQUIP, a dirigé les recherches. Monsieur René Blouin, Conseiller principal de l'AQUIP, a coordonné la réalisation de ce document.

L'Association Québécoise des Indépendants du Pétrole regroupe les entreprises pétrolières à intérêt québécois. Leur champ d'action est lié à l'importation, la distribution et la vente au détail de carburants, d'huile de chauffage et de lubrifiants. Les ventes au détail des entreprises pétrolières indépendantes du Québec totalisent annuellement plus d'un milliard de dollars.

Le nombre de postes d'essence par habitant au Québec est comparable à celui des États-Unis.

Certains prétendent que le volume annuel moyen des postes d'essence est trop bas et que, en conséquence, il y a trop de postes d'essence au Québec. Ils utilisent pareil argument pour justifier les guerres de prix qui frappent diverses régions du Québec.

Il importe d'étudier le phénomène du nombre de postes d'essence au Québec avec attention.

Avec raison, on utilise souvent le marché des États-Unis comme point de comparaison pour mesurer l'efficacité du réseau de postes d'essence au Canada. Or, la publication américaine *National Petroleum News* de la mi-juillet 2003 identifie assez précisément le nombre de postes d'essence sur le territoire des États-Unis. Pour l'ensemble des États du pays, elle l'établit 167 571 pour 2003¹.

D'autre part, le Bureau de recensement des États-Unis nous fournit des données précises sur le nombre de citoyens composant la population américaine. Il est ainsi aisé de connaître combien on dénombre de citoyens par poste d'essence. Pour obtenir cette donnée objective, il faut diviser le nombre de citoyens américains (291 millions)² par le nombre de postes d'essence en 2003. Le résultat de cette opération nous indique que l'on compte 1 735 citoyens par poste d'essence chez nos voisins du sud.

Si on effectue le même exercice pour le Québec, il faut diviser le nombre de citoyens (7,5 millions)³ par 4 228 postes d'essence⁴. On réalise ainsi que le Québec dessert plus de citoyens par poste d'essence puisqu'on compte 1 772 citoyens pour chaque poste d'essence.

Ainsi, au Québec, pour desservir 100 000 habitants, nous disposons de 56,4 postes d'essence contre 57,6 aux États-Unis. Pour un même nombre d'habitants, il y a donc, au Québec, un nombre de postes d'essence comparable à celui que l'on retrouve chez nos voisins du sud. Cela établit que, pour desservir leurs marchés, les États-Unis disposent de plus de postes d'essence par milliers d'habitants que le Québec. Dans ce contexte, on ne peut manifestement pas soutenir qu'il y a trop de postes d'essence au Québec. Cela est d'autant plus vrai que les États-Unis, dans un marché très compétitif, maintiennent un nombre de postes d'essence par habitant comparable à celui du Québec, en dépit d'une densité de population cinq fois et demie supérieure à celle du Québec. Au surplus, comme nous le verrons plus loin, les Québécois qui habitent une région métropolitaine sont proportionnellement bien moins nombreux que les Américains.

¹ National Petroleum News, Market Facts, Mid-July 2004, p. 90.

² Population Division, US Census Bureau, Table NST-EST2003-01, Annual Estimates of the Population for the United States and States, and for Puerto Rico: April 1, 2000 to July 1, 2003, May 11, 2004

³ Statistique Canada, Statistiques démographiques, Population du Canada (au 1 juillet 2004), 29 septembre 2004.

⁴ Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec, L'énergie au Québec - édition 2003, Tableau 6.11, Nombre de stations distributrices de carburants par région administrative (au 31 mars 2003), 2004.

Tableau 1
Statistiques démographiques 2003
Québec et États-Unis

	Population	Superficie ^{5 6} km ²	Densité hab./km ²
Québec	7 492 333	1 357 743	5,5
États-Unis	290 809 777	9 161 966	31,7

Sources: Statistique Canada et US Census Bureau

Le litrage par poste d'essence

Plutôt que de comparer quantitativement les postes d'essence en regard de la population visée, on a trop tendance à ne comparer que les volumes par postes d'essence et en conclure qu'il y a trop de postes d'essence au Québec; cette méthode est trompeuse. Plusieurs phénomènes peuvent d'ailleurs expliquer les variations du litrage moyen par poste d'essence pour différents territoires, notamment celui des États-Unis.

Le litrage supérieur des postes d'essence aux États-Unis s'explique notamment par le fait que les Américains ont une consommation estimée moyenne par citoyen de 72% plus élevée que celle du Québec. Il n'est pas rare que les citoyens qui travaillent dans les mégapoles américaines sans y demeurer parcourent de très grandes distances par jour pour se rendre au travail, en plus d'affronter davantage des bouchons de circulation, puisque, comme nous le verrons plus loin, 80,3%⁷ de la population des États-Unis habite une région métropolitaine contre 66,5%⁸ pour le Québec. Ce facteur entraîne évidemment une augmentation significative de la consommation moyenne d'essence par citoyen et peut expliquer en partie l'écart entre la consommation moyenne d'essence par citoyen au Québec en comparaison avec celle des États-Unis.

⁵ Statistique Canada, Chiffres de population, superficie des terres et densité de la population, Canada, provinces et territoires, recensement de 2001 - données intégrales.

⁶ US Census Bureau, Census 2000 Summary file 1, Population, housing units, area, and density: 2000, United States - Metropolitan area population by size class.

⁷ US Census Bureau, Census 2000 summary file 1, Population, housing units area and density: 2000, United States and Puerto Rico, Metropolitan area by size class.

⁸ Statistique Canada, Chiffres de population et des logements, Canada, provinces et territoires, régions métropolitaines de recensement et des agglomérations de recensement, recensements de 2001 et de 1996 - données intégrales, Québec.

Tableau 2

Comparaison Québec, Canada, États-Unis, 2003

	Population	Ventes au détail ⁹ ¹⁰			Consommation/ habitant	Nombre de postes d'essence	Litrage moyen par postes d'essence
		Essence	Diesel	Total			
Québec	7 492 333	7 346 600 000	1 193 100 000	8 539 700 000	1 140	4 228	2 019 797
Canada	31 660 466	35 103 500 000	3 943 000 000	39 046 500 000	1 233	N.D.	N.D.
États-Unis	290 809 777	512 462 192 738	57 562 306 493	570 024 499 230	1 960	167 571	3 401 689

Italique: Données estimées. Voir note.¹¹

Le fait qu'il y ait plus de véhicules par personne aux États-Unis qu'au Québec et que le kilométrage par habitant soit supérieur à celui du Québec constitue autant d'éléments additionnels qui expliquent les litrages supérieurs des postes d'essence de nos voisins du sud.

⁹ Statistique Canada, Cansim, Tableau 128-0003 - Disponibilité et écoulement d'énergie primaire et secondaire en unités naturelles, données annuelles, 2003.

¹⁰ Energy Information Administration, Petroleum Marketing Annual 2003, DOE/EIA-0487, Sales volume, Table 48.

¹¹ Aux fins du calcul d'évaluation du volume moyen de vente des essenceries américaines, nous avons utilisé les données de ventes au détail d'essence publiées dans le document Petroleum Marketing Annual, Energy Information Administration, tel que l'a fait la Financial Analysis Team of the Energy Administration Information du Département américain de l'énergie. Or, puisque les données des ventes au détail de carburant diesel n'étaient pas disponibles et afin de pouvoir comparer les volumes de ventes québécois, et américain d'essence et de carburant diesel, nous avons fait une projection des volumes de ventes américains de carburant diesel dans les mêmes proportions que celles du Canada (soit 10,10% de carburant diesel sur le total des ventes d'essence et de carburant diesel). Grâce à cette estimation des ventes de carburant diesel, nous pouvons projeter le volume moyen de ventes d'essence et de carburant diesel des essenceries américaines.

Tableau 3

Statistiques routières

	Population Juillet 2003	Nombre de Véhicules 2003 ^{12, 13}	Nombre de permis de conduire 2003 ^{14, 15}	Nombre de Kilomètres Parcourus 2003 (millions de km) ^{16,17}	Véhicules/ Habitant	Permis de conduire/ habitant	Kilomètres Parcourus/ Habitant
Québec	7 492 333	*4 446 251	4 655 612	86 900	0,59	0,62	11 599
États-Unis	290 809 777	236 718 298	196 165 666	4 652 226	0,81	0,67	15 997

*Excluant les véhicules hors réseau.

Compte tenu du climat qui y est plus clément, les automobiles ont évidemment une durée de vie plus longue aux États-Unis. Le parc de véhicules est ainsi composé d'automobiles plus vieilles qui consomment plus de carburant que les plus récentes et augmentent d'autant la consommation d'essence. À titre d'exemple en 2003, l'âge moyen des automobiles au Québec était de 7 ans¹⁸ alors qu'aux États-Unis il était de 9 ans¹⁹.

L'activité économique plus intense observable aux États-Unis, comparée à celle du Canada et du Québec, constitue un autre facteur qui augmente la consommation de carburant. Ainsi, pour

¹² SAAQ, Dossier statistique, Bilan 2003, Accidents, parc automobile, permis de conduire, Tableau 84, p. 148, avril 2004.

¹³ Federal Highway Administration, Highway Statistics 2002, State Motor-Vehicle registrations - 2003, Table MV-1, October 2004.

¹⁴ SAAQ, Dossier statistique, Bilan 2003, Accidents, parc automobile, permis de conduire, Tableau 63, p. 124, avril 2004.

¹⁵ Federal Highway Administration, Highway Statistics 2002, Licensed drivers by sex and ratio to population - 2003, Table DL-1C, October 2004.

¹⁶ SAAQ, Direction de la planification et de la statistique, Service des études et des stratégies en sécurité routière, Robert Simard.

¹⁷ Federal Highway Administration, Highway Statistics 2003, Functional system travel - 2003, Table VM-2, October 2004.

¹⁸ SAAQ, Dossier statistique, Bilan 2003, Accidents, parc automobile, permis de conduire, Tableau 87, p. 156, avril 2004.

¹⁹ Davis, Stacy C. et Susan W. Diegel, Oak Ridge National Laboratory, Transportation energy data book : édition 23, October 2003, p. 3-1.

l'année 2003, le taux de chômage au Québec se situait à 9,1%²⁰ alors que les États-Unis jouissaient d'un taux de chômage de 6,0%²¹.

Il faut aussi être prudent et ne pas accorder une valeur universelle à certaines statistiques qui prendraient surtout en considération les données portant sur les grandes régions métropolitaines américaines. Celles-ci n'ont en effet aucune commune mesure avec les régions métropolitaines du Québec, du fait qu'elles sont beaucoup plus peuplées. La très forte population des grandes villes américaines influence évidemment les statistiques et permettent d'augmenter le volume moyen de litres vendus par poste d'essence chez nos voisins du sud. Ainsi, les plus grandes régions métropolitaines que sont New York, Los Angeles et Chicago, avec respectivement 21,2 millions, 16,4 millions et 9,2 millions habitants²², ne se comparent pas avec les trois plus grandes régions métropolitaines du Québec soit Montréal, Québec et Hull avec respectivement 3,4 millions, 682 757 et 257 568 habitants²³. Enfin, près de 80,3%²² de la population des États-Unis vit dans une région métropolitaine alors que seulement 66,5%²³ de la population habite dans ces régions au Québec. En outre, plus de 30% de la population des États-Unis vit dans des régions métropolitaines de plus de 5 millions d'habitants alors que cette réalité de forte concentration n'existe pas au Québec²⁴. Tous ces facteurs conjugués expliquent pourquoi la consommation annuelle d'essence par citoyen est supérieure aux États-Unis. Malgré cette réalité, il y a un nombre comparable de postes d'essence par tranche de 100 000 habitants au sud de notre frontière, afin d'offrir une accessibilité décente aux populations de tout le territoire des États-Unis.

Les postes d'essence à très gros débit sont-ils profitables pour les consommateurs?

Les raffineurs, tout comme les grandes surfaces, veulent imposer un modèle de poste d'essence à très grand débit comptant plusieurs îlots de ravitaillement. Ils prétendent que ce type de poste d'essence permet de réaliser d'importantes économies d'échelle qui seraient transmises aux consommateurs. Or, la construction de sites avec plusieurs îlots de ravitaillement nécessite un investissement important et comporte des coûts d'exploitation lourds à supporter. Le tableau qui suit permet d'établir une comparaison de l'efficacité réelle de trois types de postes d'essence. On

²⁰ Statistique Canada, Le Canada en statistiques, Population active, occupée et en chômage, et taux d'activité et de chômage, provinces, 2003.

²¹ U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics Data, Labor force statistics from the current population survey, 2003.

²² US Census Bureau, Census 2000, United States and Puerto Rico - Metropolitan area.

²³ Statistique Canada, Chiffres de population et des logements, Canada, provinces et territoires, régions métropolitaines de recensement et des agglomérations de recensement, recensements de 2001 et de 1996 - données intégrales, Québec.

²⁴ US Census Bureau, Census 2000 Summary file 1, Population, housing units, area, and density: 2000, United States - Metropolitan area population by size class.

y constate que le poste d'essence de 1,5 millions de litres vendus annuellement rivalise avantageusement avec ceux de 3,5 et 10,5 millions de litres.

Tableau 4

Éléments de coût*	Modèle 1	Modèle 2*	Modèle 3
	Sans marquise 1 îlot, 2 pompes (2 positions)	Avec une marquise 2 îlots, 4 pompes (4 positions)	Avec une grande marquise 3 îlots, 6 pompes (12 positions)
Volume	1 500 000 litres	3 500 000 litres	10 500 000 litres
Heures de travail requis pour la portion essence	45 heures	105 heures	252 heures
Investissement requis pour l'installation pétrolière	100 000 \$	258 030 \$	1 000 000 \$
Électricité et chauffage	2 pompes	Marquise et 4 pompes	Grande marquise et 6 pompes
Cartes de crédit	Ces coûts sont reliés au nombre de transactions qui augmentent selon le volume. Le coût unitaire demeure donc constant; il n'y a pas d'économies d'échelle.		
Entretien et réparations	Ces coûts sont reliés à l'utilisation des équipements. Plus on vend de litres et plus ces coûts augmentent. Le coût unitaire demeure relativement constant; il y a peu d'économies d'échelle.		

* Modèle de poste d'essence retenu par la Régie de l'énergie.

Les coûts qui apparaissent dans ce tableau représentent 80% des coûts retenus par la Régie de l'énergie. Au surplus, il est utile de rappeler que, dans la fixation de la valeur des coûts d'exploitation d'un détaillant efficace, la Régie n'a pas tenu compte de tous les coûts réels.

Comme on peut le constater en analysant les trois types de postes d'essence du tableau 4, la vente d'essence est une opération de vente en vrac relativement simple qui ne devient pas vraiment plus efficace dans les grandes installations. Pour vendre de plus forts volumes d'essence, le détaillant doit en effet modifier ses installations, investir davantage et augmenter ses coûts d'opération. C'est plutôt la volonté de concentrer les ventes d'essence dans un nombre restreint de points de vente, contrôlés par les raffineurs et les grandes surfaces, qui devient avantageuse pour les multinationales. En conséquence, les consommateurs ne doivent nullement s'attendre à tirer avantage de ces orientations que souhaitent imposer les pétrolières majeures et les grandes surfaces.

En fait, pour profiter d'économies d'échelle significatives, les postes d'essence à grand débit

devront atteindre des volumes si importants qu'ils élimineraient les autres concurrents. Parions que la concentration du marché qui en découlerait ne profiterait nullement aux consommateurs et que les actionnaires des grandes multinationales en seraient les bénéficiaires.

Nous verrons plus loin les conséquences indésirables découlant de l'adoption de cette stratégie des multinationales.

Les services aux populations régionales

Il ne faut pas oublier qu'au Québec les compagnies majeures ont tendance à abandonner les postes d'essence desservant les populations des zones éloignées, compte tenu des coûts d'exploitation supérieurs à ceux des indépendants qu'ils doivent assumer. Alors que les indépendants peuvent opérer avec profitabilité ces postes d'essence aux plus faibles litrages, les majeures laissent tomber ce type d'opérations. L'efficacité des indépendants assure ainsi l'accessibilité à un service essentiel d'approvisionnement en essence aux populations à faible densité qui, sans eux, se verraient privées de services d'approvisionnement de carburant, les obligeant à franchir des dizaines de kilomètres pour s'approvisionner en produits pétroliers. Malgré leur volume plus modeste qui fait diminuer le litrage moyen par poste d'essence, ces points de service efficaces ne placent pas le Québec en porte à faux lorsqu'on compare le nombre de postes d'essence par 100 000 habitants observable ici et aux États-Unis.

L'élimination d'un grand nombre de postes d'essence, nécessaire à la rentabilité de postes à très gros débit, créerait de très grandes distances entre les postes. Cela obligerait les résidents à parcourir des dizaines de kilomètres additionnels pour se procurer de l'essence ou du carburant diesel. Cette plus grande distance à parcourir engendrera un gaspillage de temps et d'énergie pour les consommateurs et augmentera les émissions polluantes dégagées par les automobiles que les gouvernements cherchent plutôt à limiter. Cela signifie qu'on assisterait à la disparition de postes d'essence dans plusieurs petites municipalités locales, accentuant ainsi le phénomène d'isolement de ces populations, privées de services auxquels elles ont normalement droit.

Au surplus, les entreprises régionales de distribution de produits pétroliers, dont les sièges sociaux sont généralement situés en région, disparaîtront au profit d'entreprises dont les centres de décision échappent complètement aux communautés régionales. Si on souhaite vraiment prendre parti pour les régions, on ne peut ignorer les dangers inhérents à la privation de services quasi-essentiels.

Des postes d'essence adaptés à la réalité québécoise

Il est périlleux de vouloir imposer au marché québécois un modèle qui ne correspond nullement aux besoins de ses consommateurs. À titre d'exemple, pour atteindre un volume moyen de 3,5 millions de litres par poste d'essence, près de la moitié des postes d'essence devraient fermer, soit

1788 sur 4228 postes²⁵. Cela signifie que le Québec se retrouverait avec 32,6 postes d'essence par 100 000 habitants alors qu'aux États-Unis on retrouve 57,6 postes par 100 000 habitants. Il y aurait un poste pour 3071 habitants au Québec alors qu'on en retrouve un pour 1735 habitants aux États-Unis. Actuellement le Québec dispose de 56,4 postes / 100 000 habitants, ce qui est bien raisonnable compte-tenu de sa densité de population qui est beaucoup plus faible que celle des États-Unis. En effet, la densité de population du Québec est de 5,5 habitants/km² alors qu'aux États-Unis, où l'on retrouve plus de postes d'essence par 100 000 habitants, la densité est beaucoup plus importante puisqu'elle s'établit à 31,7 habitants/km².

Tableau 6

Ventes au détail de produits pétroliers au Québec à la pompe (2003)	
Produit	Litres vendus
Essence	7 346 600 000
Diesel	1 193 100 000
Total	8 539 700 000

Source: Statistique Canada, Cansim, Tableau 128-0003 - Disponibilité et écoulement d'énergie primaire et secondaire en unités naturelles, données annuelles, 2003.

Le débit moyen des postes d'essence au Québec, en 2003, était de 2 019 797 litres. Puisque, pour en arriver à 3,5 millions de litres, il faudrait que l'on assiste à la fermeture de 1778 postes d'essence, il ne resterait alors que 2440 postes d'essence pour combler les besoins des consommateurs sur tout le territoire québécois. Or, ce volume de 3,5 millions de litres ne serait même pas suffisant pour rentabiliser un poste à très grands débit disposant de plusieurs îlots de ravitaillement. Il faut plutôt, pour ce faire, un minimum de 10 à 15 millions de litres, ce qui signifie que l'imposition de ce modèle ne laisserait qu'entre 854 et 569 postes d'essence pour desservir la population québécoise, ce qui est un non sens, notamment en regard de la situation du marché des États-Unis.

Les compagnies majeures affirment notamment qu'elles ont fermé beaucoup de postes, ce qui contribue à la rationalisation du marché de détail. Cependant, elles oublient de dire que la disparition d'un poste sous leur bannière ne signifie pas la fermeture réelle de ce poste, car il peut tout simplement avoir changé de bannière sans avoir contribué à la rationalisation qu'elles disent espérer.

Les compagnies intégrées et l'interfinancement

L'élimination d'un grand nombre de postes d'essence se fera au détriment des indépendants, à la suite de guerres de prix sans merci. Seules les compagnies multinationales peuvent supporter ces situations déloyales. En outre, depuis l'an 2000, les compagnies pétrolières intégrées ont connu

²⁵ Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec, L'énergie au Québec - édition 2003, Tableau 6.11, Nombre de stations distributrices de carburants par région administrative (au 31 mars 2003), 2004.

des années fastes, le marché du brut et les marges de raffinage leur garantissant des profits records. Toutefois, le secteur de la commercialisation, où on retrouve des concurrents indépendants, demeure plus difficile.

Tel qu'on peut le lire dans le rapport annuel 2000 de l'Impériale, l'interfinancement entre les différents secteurs d'activités de la compagnie permet de supporter de faibles revenus ou même des pertes dans le secteur de la commercialisation, sans que la santé financière de la compagnie intégrée n'en soit affectée. *" Sur le marché international, le prix de gros des produits raffinés s'est aussi raffermi au cours de l'année, par la suite de la montée des cours du pétrole brut et de la faiblesse relative des stocks, ce qui a permis de dégager de fortes marges de raffinage. Du côté négatif, la marge de commercialisation sur les produits pétroliers est restée mince, ... en tant que pétrolière intégrée cependant, la compagnie a vu les effets positifs amplement compenser les effets négatifs sur l'ensemble de l'année. "*²⁶

Affaiblissement financier et incertitude

Ce sont les pratiques commerciales déloyales axées sur les ventes à perte qui éliminent les concurrents indépendants. Ceux-ci ne peuvent en effet avoir accès à l'interfinancement découlant des profits tirés du marché du pétrole brut et du raffinage ou à la force financière quasi-inépuisable des grandes surfaces. Pour le consultant auprès de la Banque Mondiale et professeur à l'Université du Québec à Montréal, Ahmed Naciri, les guerres de prix persistantes menées dans le secteur de la vente au détail de produits pétroliers engendrent des séquences consécutives de cycles commerciaux déficitaires. Celles-ci ne font pas qu'affaiblir financièrement les entreprises pétrolières indépendantes; elles minent leur capacité d'entrepreneurship en insérant dans le marché une incertitude malsaine que l'on ne retrouve pas dans une situation économique normale. Ahmed Naciri juge que cette augmentation de l'incertitude engendre la peur. « Ce qui m'inquiète, c'est cette situation d'incertitude que j'instaure. Si vous faites une mauvaise expérience une fois, les prochaines fois, vous avez peur. »

En fait, le professeur Naciri estime que ces pratiques transforment « des gens efficaces en inefficaces »²⁷. Cette peur ne leur permet plus de prendre les décisions d'investissement pourtant nécessaires à la poursuite de leurs activités.

La rationalisation

Plutôt que d'être à la merci d'un nombre réduit de postes d'essence à très grand débit avec un grand nombre d'îlots de ravitaillement, n'est-il pas préférable, pour les consommateurs, d'avoir accès à un plus grand nombre de postes d'essence aux installations plus modestes, lorsqu'on sait que les coûts d'exploitation par litre vendu sont comparables?

Au surplus, un plus grand nombre de postes d'essence n'assure-t-il pas une plus forte

²⁶ Rapport annuel 2000 de l'Impériale, p. 3.

²⁷ Régie de l'énergie, Dossier R-3457-2000, 28 février 2001. Témoignage de Ahmed Naciri, pages 26 et 80.

concurrence, en plus de garantir un approvisionnement situé à proximité des consommateurs.

Derrière l'écran de la « rationalisation » se cache l'objectif de concentration du marché entre les mains de quelques multinationales : c'est la façon la plus sûre d'exiger des consommateurs des prix toujours plus élevés. La rationalisation du parc de postes d'essence du Québec doit se faire au rythme que lui impose le jeu normal de la concurrence. Toute rationalisation accentuée artificiellement à coup de guerres de prix déloyales doit être combattue. Après tout, le parc de postes d'essence du Québec ne se compare-t-il pas avantageusement à celui des Etats-Unis?

**Disparition des importateurs indépendants :
un alourdissement annuel de 364 millions pour les consommateurs du Québec.**

Au Québec, comme nous le verrons, il n'y a pas vraiment de concurrence entre les raffineurs. Au surplus, le tableau qui suit révèle qu'il y a un surplus net de produits finis au Québec, puisque les raffineries du territoire québécois exportent une partie de leur production hors de nos frontières.

Tableau 7

Production, offre et consommation de produits pétroliers au Québec en 2003, en millions de litres

	Essence	Diesel	Mazout pour poêle et kérosène	Mazout léger	Total
Production	9 661,6	6 129,7	941,8	1 702,4	18 435,5
Importation	1 759,4	0,0	43,8	26,7	1 829,9
Ajustements	92,5	-170,2	-660,5	849,6	111,4
<i>Offre totale des fournisseurs (raffineurs et importateurs)</i>	<i>11 513,5</i>	<i>5 959,5</i>	<i>325,1</i>	<i>2 578,7</i>	<i>20 376,8</i>
Exportation	211,2	429,0	109,6	69,0	818,8
Transferts inter-régional	2 730,3	1 678,9	13,6	547,3	4 970,1
<i>Produits vendus en dehors du Québec</i>	<i>2 941,5</i>	<i>2 107,9</i>	<i>123,2</i>	<i>616,3</i>	<i>5 788,9</i>
Transformé en d'autres produits	-	7,8	-	8,1	15,9
Consommation du producteur	0,2	0,6	-	-	0,8
Consommation au Québec	8 571,8	3 843,2	202,0	1 954,5	14 571,5

Source: Statistique Canada, CANSIM, Tableau 128-0003 - Disponibilité et écoulement d'énergie primaire et secondaire en unités naturelles, données trimestrielles (Mètres cubes), 2003.

Toutefois, ce surplus d'inventaire ne fait pas baisser les prix des produits pétroliers vendus par les raffineurs du Québec puisque ceux-ci sont fixés en regard des prix accessibles à leur principal concurrent, qui est l'importateur indépendant possédant un terminal marin. L'absence de rareté et de bas inventaires, garantis par une production québécoise excédentaire à la demande,

n'influence donc pas à la baisse les prix offerts par les raffineries du Québec. Pourquoi en est-il ainsi?

Tous les experts de l'industrie pétrolière savent que les prix des produits pétroliers aux rampes de chargement des raffineries sont basés sur *le meilleur prix auquel peuvent s'approvisionner les indépendants hors des raffineries*. Exprimé en termes plus techniques, cela signifie que c'est ce *coût de substitution* du produit offert aux rampes de chargement des raffineries qui détermine son prix de vente. Il faut remonter avant 1992 pour trouver un mode d'établissement des prix de rampe qui tienne compte des coûts de production des raffineries canadiennes. En fait, la concurrence que pouvaient se livrer les raffineries canadiennes a été éliminée depuis plus de 10 ans alors que la notion de coût de substitution a été adoptée par l'ensemble des raffineurs; c'est donc cette notion qui détermine les prix aux rampes de chargement. Tous ces facteurs illustrent qu'il n'y a plus de véritable concurrence entre les raffineurs locaux.

Les importateurs indépendants achètent généralement à un prix basé sur les prix de New York (Platt's). Les importateurs réalisent en effet leurs transactions surtout à partir du Port de New York (New-York Harbour) et les produits raffinés qu'ils importent proviennent d'Europe, des Caraïbes et du Golf du Mexique. Des achats sont aussi effectués auprès des raffineurs locaux.

Ainsi, ce sont les importateurs indépendants qui font concurrence aux raffineurs puisque ceux-ci fixent leurs prix en tenant compte des prix auxquels ont accès ces importateurs indépendants.

Une bonne connaissance des mécanismes de fixation des prix des produits pétroliers fait donc ressortir le fait que la disparition des importateurs indépendants rendra quasi-inexistante la concurrence dont doivent actuellement tenir compte les raffineurs.

Cette réalité est d'ailleurs confirmée par monsieur Denis Roy, expert de Petro-Canada, qui témoignait à la Régie de l'énergie sur ces questions. "...le prix à la rampe de Montréal reflète un coût de substitution qui est le coût du produit importé à Montréal." affirmait-il alors.²⁸

Cela met en lumière le rôle irremplaçable des indépendants pour maintenir les prix vraiment concurrentiels. En fait, l'absence d'une masse critique d'indépendants entraînerait la fermeture certaine des terminaux d'importation situés sur le territoire du Québec. Ces événements déplorables auraient comme conséquence immédiate de faire augmenter les prix des produits pétroliers qu'utilisent les consommateurs du Québec. Cette augmentation s'effectuerait à la hauteur de 2,5¢ par litre vendu puisque les terminaux maritimes d'importation situés au Québec seraient alors remplacés par des terminaux situés sur le territoire des Etats-Unis (Albany, New-York). Il s'agirait en effet de la meilleure source d'approvisionnement accessible hors des rampes de chargement des raffineries du Québec. En pareilles circonstances, des frais de transport routier additionnels seront inévitables et augmenteront le coût des produits pétroliers de 2,5¢ par litre acheté aux raffineries : il s'agira du nouveau *coût de substitution*. Pour l'ensemble des produits pétroliers consommés annuellement au Québec, cela représente une facture additionnelle de 364 millions\$, que paieront les consommateurs québécois. Les grandes pétrolières verront

²⁸ Régie de l'énergie, R-3399-98, 19 avril 1999, Volume 38

automatiquement leurs profits se gonfler d'autant et l'économie québécoise s'en trouvera dépossédée puisque, pour l'essentiel, ces profits additionnels seront déplacés vers les Etats-Unis.

Protection des Consommateurs

Comme on le voit, le maintien d'un secteur indépendant fort milite en faveur de la protection des consommateurs. Celle-ci n'est en effet nullement assurée par des guerres de prix épisodiques qui, à court ou moyen terme, font chuter les prix. Au contraire, les guerres de prix prolongées ont un effet de disfonctionnement des marchés; elles menacent la survie d'entreprises indépendantes efficaces qui n'ont simplement pas les moyens financiers de supporter les ventes à perte pour de longues périodes. En conséquence, si ces situations se prolongent, elles ne font que mener à une disparition inéluctable des entreprises indépendantes, pourtant essentielles au maintien de prix avantageux pour les consommateurs.

Une bonne compréhension du fonctionnement du marché pétrolier est essentielle pour apprécier le rôle clef que jouent les indépendants dans le maintien de la concurrence, seule garante de la protection des consommateurs.

Cependant, pour continuer à jouer son rôle essentiel, l'importateur indépendant doit pouvoir compter sur la clientèle d'un nombre suffisant de distributeurs et de détaillants indépendants. C'est en effet leur volume d'achat qui permet de maintenir le terminal d'importation en opération. Or, le fléchissement du nombre d'indépendants présents sur le territoire du Québec ne peut s'accroître sans menacer de fermeture les terminaux des importateurs.

L'enjeu est majeur pour autant qu'on ait à cœur les intérêts des consommateurs du Québec, qui se confondent avec ceux des entreprises pétrolières du Québec. Il faut toujours se rappeler que ces entreprises, dont la réputation d'efficacité est reconnue, réinvestissent leurs profits dans les régions du Québec, contrairement à ceux des multinationales qui sont systématiquement déplacés vers l'étranger.

Le Canada

L'analyse de la situation dans les grandes villes canadiennes permet de mieux apprécier les avantages que tirent les consommateurs du Québec de la présence d'une masse critique d'indépendants capables de maintenir en opération des terminaux d'importation.

Le graphique 1 annexé met en lumière le fait que la présence d'importateurs indépendants, supportés par un nombre significatifs de détaillants indépendants, permet au Québec de se classer, depuis 1993, bon premier quant aux bas prix affichés aux rampes de chargement des raffineries. Au contraire, le graphique 2 illustre que la disparition des importateurs indépendants aurait, pour la même période, placé le Québec en position désavantageuse, alors que les prix de rampe y auraient été les plus élevés au Canada.

La présence des indépendants place les consommateurs en position avantageuse, leur disparition aura comme conséquence inévitable de les laisser dans une situation nettement pénalisante.

La comparaison des prix de pompe hors taxes entre Montréal et Toronto démontre d'ailleurs que les consommateurs de Montréal ont été avantagés. Le graphique 3, qui compare la marge combinée de raffinage et de détail entre les deux villes, illustre cette réalité.

**Pour le Sénat des États-Unis,
la concentration du secteur pétrolier menace lourdement les consommateurs.**

Présidée par le Sénateur Carl Levin, la Sous-commission permanente d'enquête du Sénat américain a publié, le 29 avril 2002, un rapport intitulé "*Prix de l'essence: comment sont-ils réellement fixés?*".²⁹ Ce rapport présente un portrait à la fois réaliste et inquiétant du fonctionnement d'un marché pétrolier où la vraie concurrence a graduellement fait place à un système de concentration, qui provoque des augmentations de prix pénalisantes pour les consommateurs. En voici quelques points saillants:

Les fusions des dernières années dans le secteur pétrolier et les fermetures de plusieurs raffineries depuis 20 ans ont augmenté la concentration dans l'industrie du raffinage. Dans quelques États, les secteurs du raffinage et de la commercialisation sont fortement concentrés, alors qu'ils sont au moins modérément concentrés dans plusieurs États.

La concentration élevée exacerbe les facteurs qui favorisent les pointes de prix élevés et les augmentations de prix, dont une des clefs est le resserrement de l'approvisionnement.

Dans les marchés concentrés, les décisions des raffineurs touchant l'importance de l'approvisionnement peuvent affecter le prix de l'essence. En bon nombre d'occasions, les raffineurs ont cherché à augmenter les prix en réduisant l'approvisionnement.

Les marchés où on retrouve un degré élevé d'intégration verticale entre les raffineurs et les détaillants ont des prix de gros et de détail plus élevés.

Les compagnies pétrolières majeures possèdent ou opèrent plusieurs postes d'essence dont le mode d'opération fait en sorte que ce ne sont pas les détaillants locaux, mais plutôt les compagnies majeures, qui déterminent le prix concurrentiel qu'adoptera le poste d'essence local. Cette pratique avantage les compagnies pétrolières puisque les prix plus élevés leur procurent des marges de profit plus fortes.

Si la concentration de l'industrie pétrolière continue de progresser, on peut s'attendre à payer des prix plus élevés.

Le document révèle en outre que, en 1981, 189 firmes possédaient un total de 324 raffineries alors que, en 2001, il n'y avait plus que 65 firmes possédant 155 raffineries. Cela représente une

²⁹ Le rapport complet est disponible sur Internet en composant http://www.senate.gov/~gov_affairs/042902gasreport.htm.

diminution de 65% du nombre de firmes et de 52% du nombre de raffineries sur le territoire des États-Unis. Quant on sait que les 15 plus importantes firmes contrôlent à elles seules 79,3% de la production, il y a de quoi inquiéter les consommateurs et, comme nous le verrons dans les lignes qui suivent, satisfaire les dirigeants des grandes pétrolières.

Ultramar

Le constat du Sénat américain est d'ailleurs confirmé par Bill Greehey, Président du Conseil et Président-directeur général de Valero, en outre propriétaire d'Ultramar. Les propos que l'on retrouve, sous sa signature, dans le rapport annuel 2001 de cette grande entreprise, sont sans équivoque:

"Depuis 1981, aux États-Unis, le nombre de raffineries a diminué de moitié - passant de 315 à 155. Et en raison des nouvelles règles sur la proportion de soufre dans l'essence, nous estimons que plusieurs autres petites raffineries fermeront leurs portes plutôt que d'investir le capital requis. Pendant ce temps, la demande augmente et on ne voit pas de nouvelles capacités de raffinage poindre à l'horizon. Durant les pointes de demandes saisonnières, aux États-Unis, la capacité d'utilisation des raffineries est de plus de 95%. Je crois fermement que nous sommes entrés dans une nouvelle ère marquée par des marges de raffinage généralement plus élevées où les périodes de marges de raffinage faibles seront moins sévères et de plus courte durée."

Voilà sans doute de quoi rassurer les actionnaires et inquiéter les consommateurs puisque les rapports annuels 2002 et 2003 confirment ces prédictions.

Situation du secteur du raffinage dans le Nord-est américain

Lorsqu'on regarde la situation de la concurrence dans le secteur du raffinage dans le Nord-est américain, on note là encore une inquiétante concentration du marché. Cette concentration s'est d'ailleurs accompagnée d'attitudes commerciales identiques adoptées par trois entreprises dominantes. Celles-ci, depuis plus de cinq ans, ont en effet décidé de limiter les inventaires disponibles qui sont passés de plus de trois mois à moins de vingt jours d'approvisionnement. De la sorte, une demande accrue de produits pétroliers, ou une diminution de la production, fait bondir les prix en créant une rareté artificielle. Avec si peu de concurrents, il est beaucoup plus facile de prévoir les actions des autres entreprises et de maintenir à l'unisson des inventaires bas, au bénéfice de tous les raffineurs et au détriment des consommateurs. Il va sans dire que si les concurrents raffineurs étaient plus nombreux, la règle des bas inventaires serait brisée par un ou plusieurs concurrents qui, par exemple, voudraient profiter de prix élevés et choisiraient d'augmenter la production. Cette augmentation de l'offre ferait diminuer les prix et le jeu de la concurrence se ferait alors à l'avantage des consommateurs.

Les trois entreprises qui contrôlent 84% de la production de cette importante région des États-Unis sont Sun, Phillips et Motiva. Il est intéressant de noter que Motiva est un regroupement de Shell et Aramco, la compagnie nationale d'Arabie saoudite à laquelle Texaco a vendu ses actifs de raffinage et de détail. On comprendra que, en pareilles circonstances, les mécanismes

normaux de la concurrence jouent difficilement leur rôle.

Midwest américain

Pour une autre région des Etats-Unis, une étude intitulée « *The causes and effects of the price spike in the Midwest during 2000* »³⁰ en arrive à des conclusions troublantes. Cette étude, publiée en octobre 2000, nous apprend notamment que l'exportation d'essence hors des Etats-Unis est un outil privilégié pour maintenir les inventaires bas dans le Midwest américain. Les raffineurs manipulent ainsi les inventaires afin de faire augmenter les prix.

Concentration

Cette tendance à la concentration du marché pétrolier, qui pénalise les consommateurs, ne semble pas être sur le point de cesser. Le tableau qui suit illustre comment les grandes pétrolières choisissent de plus en plus d'unir leurs forces, plutôt que de se concurrencer. Cette tendance à la concentration a atteint des proportions plus qu'inquiétantes et ses effets pervers n'ont pas fini d'accabler les consommateurs de produits pétroliers.

Tableau 8

Principales fusions et acquisitions des 7 dernières années aux États-Unis

Companies fusionnées	Spécification	Date
Shell-Texaco (partenariat)	Raffinage et détail	1997
Ultramar-Diamond Shamrock		1996-1997
UDS-Total	Total USA Seulement	1997
Marathon-Ashland	Raffinage et détail	1998
BP-Amoco		1998
Exxon-Mobil		1999
BP-Amoco-ARCO		2000
Chevron-Texaco	Secteur d'amont	2001
Shell- Texaco (acquisition)	Raffinage et détail	2001
Phillips-Tosco		2001
Valero-UDS		2001
Phillips -Conoco		2002

La Californie

L'exemple de la Californie démontre qu'il est impératif de prendre les mesures requises pour

³⁰ Manipulation of inventories and creation of price spikes- The Causes and Effects of the Price Spike in the Midwest during 2000. Commissioned for The Foundation For Taxpayer and Consumer Rights. Tim Hamilton, Author. October 18, 2000.

éviter les conséquences fortement indésirables de la trop grande concentration du marché pétrolier. En novembre 1999, le procureur général de la Californie, monsieur Bill Lockyer, déclarait :

« ...Le Rapport préliminaire sur les prix de l'essence en Californie nous indique déjà clairement que nous devons revoir minutieusement toutes les fusions et les acquisitions entre les raffineurs dont les opérations sont intégrées verticalement. Il faut en effet protéger les Californiens de l'érosion de la concurrence dans un marché déjà trop concentré. (...) Il ne reste que peu d'indépendants en Californie, ce qui réduit d'autant la concurrence que procurerait les importations effectuées hors du contrôle des raffineurs de l'État. En 1998, les indépendants ne détenaient même plus 15% des parts de marché de l'essence vendue aux consommateurs. La situation du Texas contraste avec celle de la Californie puisque les indépendants y détiennent une part de marché supérieure à 50%. Cette situation entraîne une augmentation des importations lorsque les prix sont élevés. Tout cela contribue à rendre l'industrie pétrolière texane plus concurrentielle et à offrir de meilleurs prix aux automobilistes de cet État (25¢ de moins le gallon en août 1999). »
(notre traduction)

On retrouve notamment cette déclaration dans le document résumant le rapport préliminaire rendu public par le Gouvernement de la Californie.

Lors du dépôt du rapport final, en mai 2000, le Procureur-général Lockyer confirme que « L'industrie pétrolière de la Californie est plus concentrée et intégrée qu'ailleurs aux Etats-Unis », cela, précise-t-il, contribue à la fixation de prix plus élevés³¹.

Qui profite des hausses de prix qui frappent les consommateurs?

Au début de 1999, les consommateurs de la grande région de Montréal déboursaient autour de 50¢ pour se procurer un litre d'essence. Comment expliquer que, 5 ans plus tard, les consommateurs doivent souvent payer environ 40 cents de plus par litre? Puisque les taxes sur les carburants sont principalement des taxes fixes, on ne peut attribuer ces importantes hausses de prix à l'augmentation des taxes. En fait, seules la TPS et la TVQ ont connu des augmentations si bien que ces taxes ont rapporté environ 5¢ de plus par litre. Mais qui a donc profité des 35¢ additionnelles payées par les consommateurs? Il convient d'analyser les éléments qui déterminent les prix de l'essence pour répondre correctement à cette question. En fait, outre les taxes dont nous avons précédemment parlé, trois facteurs composent les prix de l'essence : le prix du pétrole brut, c'est à dire la matière première qui est utilisée pour fabriquer l'essence; la marge de raffinage, c'est à dire le montant exigé par les raffineurs pour transformer le pétrole brut en essence, et la marge de commercialisation, c'est à dire ce dont dispose le détaillant pour transporter le carburant depuis la raffinerie jusqu'au poste d'essence, l'entreposer dans ses réservoirs sous-terrains et le vendre à l'automobiliste.

Une analyse des variations de ces trois composantes du prix de l'essence pour Montréal nous

³¹ Report on pricing in California, May 2000, Attorney General Recommendations, pages 45-46.

révèle que, entre 1999 et 2004, le coût du pétrole brut augmente de près de 26¢ par litre, la marge de raffinage connaît d'importantes fluctuations à la hausse alors que la marge du détaillant demeure relativement stable. En fait, comme l'illustre le graphique annexé intitulé « *Composantes du prix de l'essence à la pompe à Montréal de janvier 1999 à septembre 2004* » (Annexe 1), la marge de commercialisation du détaillant bouge peu et se situe généralement entre 4 à 6¢ par litre. Toutefois, les prix du pétrole brut doublent et les marges de raffinage connaissent de fulgurantes augmentations.

Comme on peut le constater, ce sont les activités des grandes pétrolières dans le marché du pétrole brut et dans le secteur du raffinage qui provoquent les augmentations qui frappent les consommateurs et entraînent les profits records qu'annoncent à l'unisson les multinationales du pétrole.

Interventions de l'État

Aux Etats-Unis, plus de la moitié des États ont choisi d'intervenir en adoptant des législations. Celles-ci ont pour effet, soit d'interdire ou de limiter la présence des raffineurs dans le secteur de la vente au détail de produits pétroliers (Divorcement laws), soit d'interdire les ventes à perte (Below-costs laws).

La Loi québécoise sur la Régie de l'énergie fait partie de la seconde catégorie de lois. Elle spécifie qu'aucun détaillant ne peut vendre de l'essence ou du carburant diesel à la pompe en bas du prix minimum fixé par la loi. Celui-ci représente la somme du prix à la rampe de chargement des raffineries, des taxes applicables, du coût de transport depuis la rampe de chargement jusqu'au poste d'essence et, le cas échéant, de la valeur des coûts d'exploitation d'un détaillant efficace, telle que fixée par la Régie. Ces coûts peuvent être inclus dans une zone si la Régie juge, au terme d'une audience, que la situation de cette zone est excessive.

Cette loi a pour but de protéger la concurrence dans l'intérêt des consommateurs.

En décembre 2000, L'AQUIP et F. Dufresne, une pétrolière indépendante de Québec, ont déposé à la Régie de l'énergie une requête réclamant que cessent les guerres de prix qui, en 2000, ont entraîné une situation que les raffineurs qualifiaient eux-mêmes de "désastreuse" et "d'exceptionnelle". Au terme de procédures qui ont duré plus de six mois, la Régie juge que pareilles situations excessives mettent en péril la survie d'entreprises rentables et sont en conséquence socialement et économiquement nuisibles. Elle ordonne donc, en juin 2001, que le prix minimum dans la région de Québec inclue 3¢ de coûts d'exploitation. Cette décision s'est appliquée pendant une période de trois mois.

Il en fut de même en 2002 et 2003 dans la région de Saint-Jérôme. La décision de la Régie s'est alors appliquée pendant une période de 10 mois, soit d'avril 2002 à février 2003, puis de 18 mois de décembre 2003 à juin 2005.

D'autre part, l'AQUIP constate que la rédaction de la Loi actuelle peut entraîner de longs débats juridiques. Voilà pourquoi elle continue de réclamer des modifications législatives qui éviteraient une judiciarisation à outrance. Il s'agit de modifications mineures qui vont dans le

sens d'une saine administration de la justice.

La disparition de la concurrence risque de provoquer des augmentations des marges de détail, en plus de celles du raffinage

Comme nous l'avons démontré, l'organisation en cartel du marché du pétrole brut, dont profitent les multinationales du pétrole, et la concentration du secteur du raffinage limitent la concurrence, pénalisent les consommateurs et augmentent de façon spectaculaire les profits des grandes pétrolières. Il n'y a que le secteur de la commercialisation des produits pétroliers qui échappe à cette spirale inflationniste. En fait, c'est le seul secteur qui est demeuré stable. Ce n'est pas le fruit du hasard puisque les indépendants y sont présents et garantissent une variété d'entreprises propice à l'exercice d'une véritable concurrence, avantageuse pour les consommateurs. La disparition des indépendants entraînerait une concentration d'entreprises favorisant des augmentations de marge au détail, comme cela s'est produit dans le secteur du raffinage.

Commission de l'Assemblée nationale sur le prix de l'essence

En juin 2002, la Commission de l'Économie et du travail de l'Assemblée nationale du Québec rendait public le rapport de la consultation publique qu'elle a menée sur "Le prix de l'essence et ses effets sur l'économie du Québec". Le rapport confirme que les hausses du prix de l'essence proviennent du marché du brut et des marges de raffinage, les marges de détail n'étant pas en cause. Le rapport rappelle aussi que la Loi fédérale sur la concurrence exige des preuves difficiles à obtenir et est, à cet égard, plutôt inefficace. Constatant que l'interfinancement entre les activités de raffinage et le secteur du détail existent et peuvent causer des dommages, les députés invitent la Régie de l'énergie à agir immédiatement en cas de guerre de prix abusive et à analyser la possibilité de l'adoption d'une loi de type "Divorcement" qui pourrait interdire aux raffineurs d'être présents dans le secteur du détail. Il est intéressant de noter que tous les députés de la Commission, représentant les trois grands partis politiques du Québec, ont unanimement endossé ces conclusions.

CONCLUSION

Le fonctionnement du marché pétrolier développe une tendance à la concentration qui est préoccupante. Le danger qui guette les consommateurs s'accroît du fait que les entreprises dominantes sont complètement intégrées. Elles dominent en effet à toutes les étapes depuis l'exploration du sous-sol jusqu'à la vente au détail. Cette réalité n'existe pas dans les autres secteurs de l'économie. Peut-on imaginer Rona propriétaire de mines de fer et fabricant de têtes de marteaux ou Métro fabricant d'engrais, producteur de fourrage et éleveur de troupeaux?

Il n'y a que le marché pétrolier qui réussit la parfaite intégration. De plus, ce marché est basé sur un produit unique et indispensable, auquel on ne connaît pas de produit de remplacement capable de satisfaire les besoins des consommateurs.

Tout cela oblige à demeurer vigilant devant les offensives de concentration auxquelles se livrent les grandes pétrolières. Depuis quelques années, le mouvement de concentration qui a frappé le secteur du raffinage a conduit à des augmentations de prix accablantes pour les consommateurs.

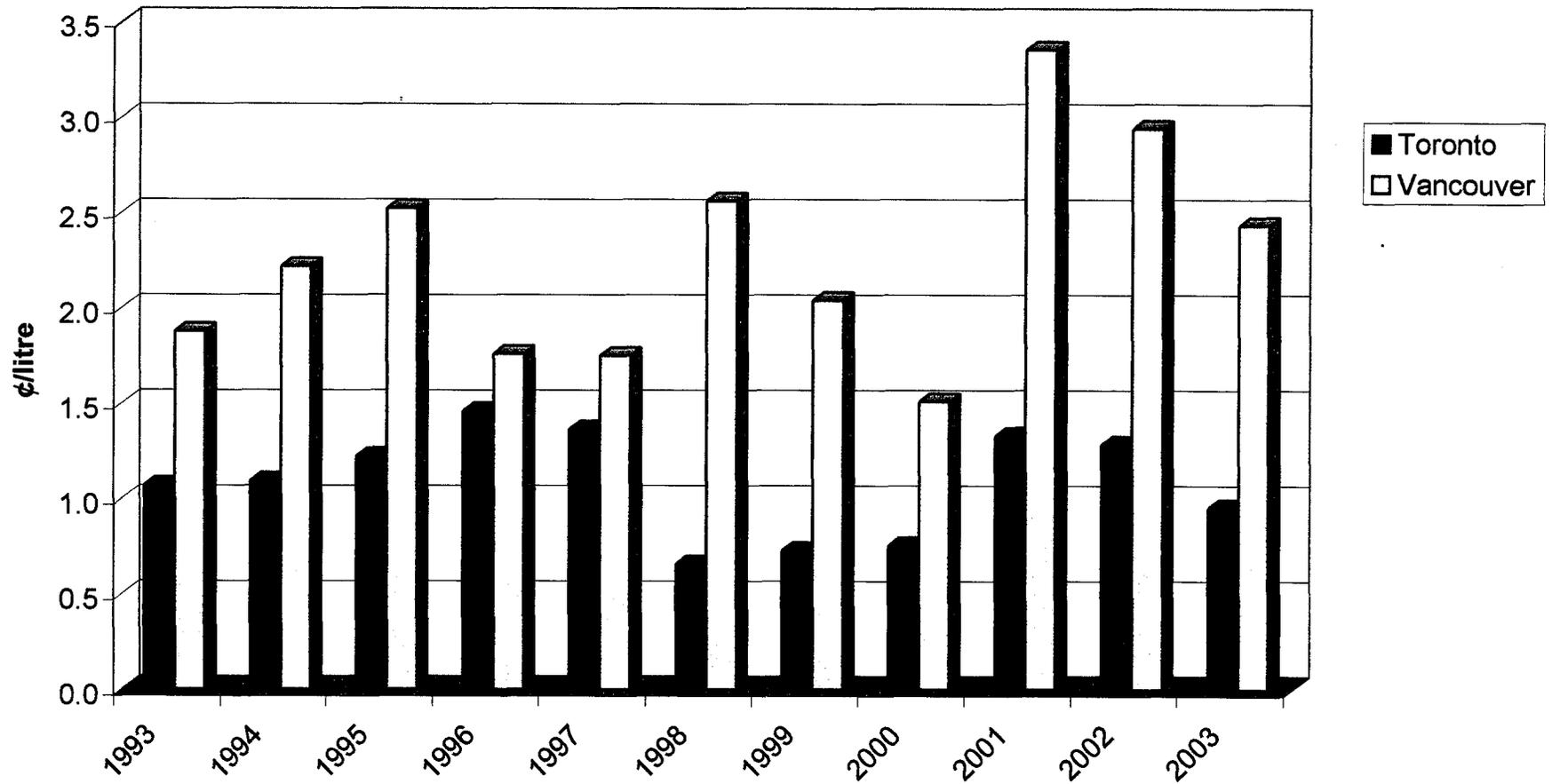
La présence des indépendants qui oeuvrent dans l'importation, la distribution et la vente au détail de produits pétroliers permet de maintenir une concurrence avantageuse pour les consommateurs. La puissance financière des multinationales ne doit pas servir à exclure du marché des entreprises indépendantes efficaces. Pareil résultat causerait des préjudices graves aux consommateurs, en plus de priver les régions du Québec d'entreprises dynamiques et de retombées économiques non négligeables.

Les pouvoirs publics ont un rôle à jouer face à ces menaces de concentration. Ici comme aux Etats-Unis, les parlementaires ont, à cet égard, des responsabilités qu'ils choisissent d'assumer afin de maintenir un marché pétrolier équilibré.

Maintenir une véritable concurrence dans le marché pétrolier ne peut que profiter à la société toute entière.

Graphique 1

Différence avec le prix de gros (OBG) de Montréal
de 1993 à 2003 (avec importateurs indépendants)

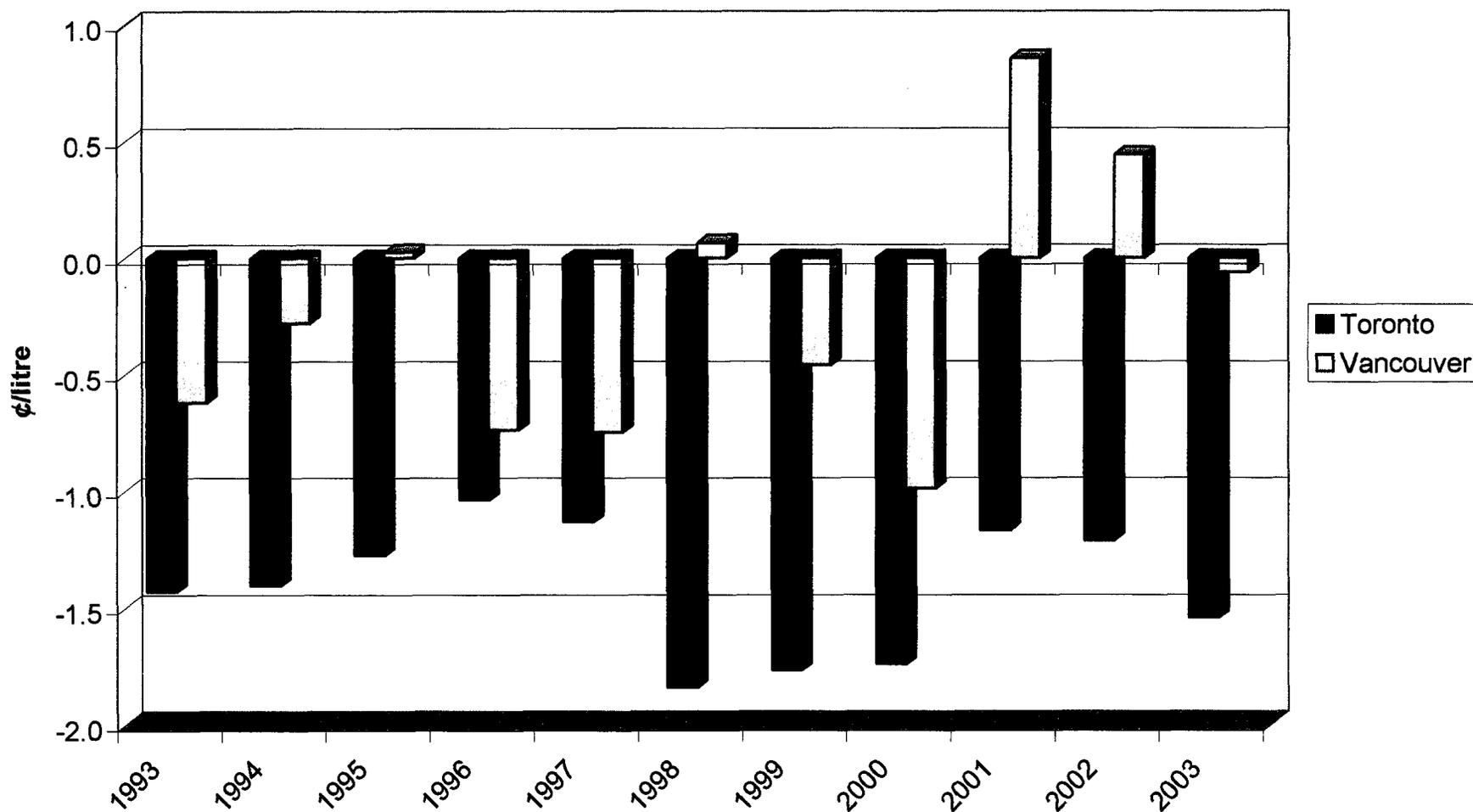


Source: Bloomberg, Oil Buyers Guide

N.B. Montréal (avec importateurs indépendants) se situe actuellement à 0 en comparaison avec les autres villes.

Graphique 2

**Différence avec le prix de gros (OBG) de Montréal
de 1993 à 2003 (sans importateurs indépendants)**

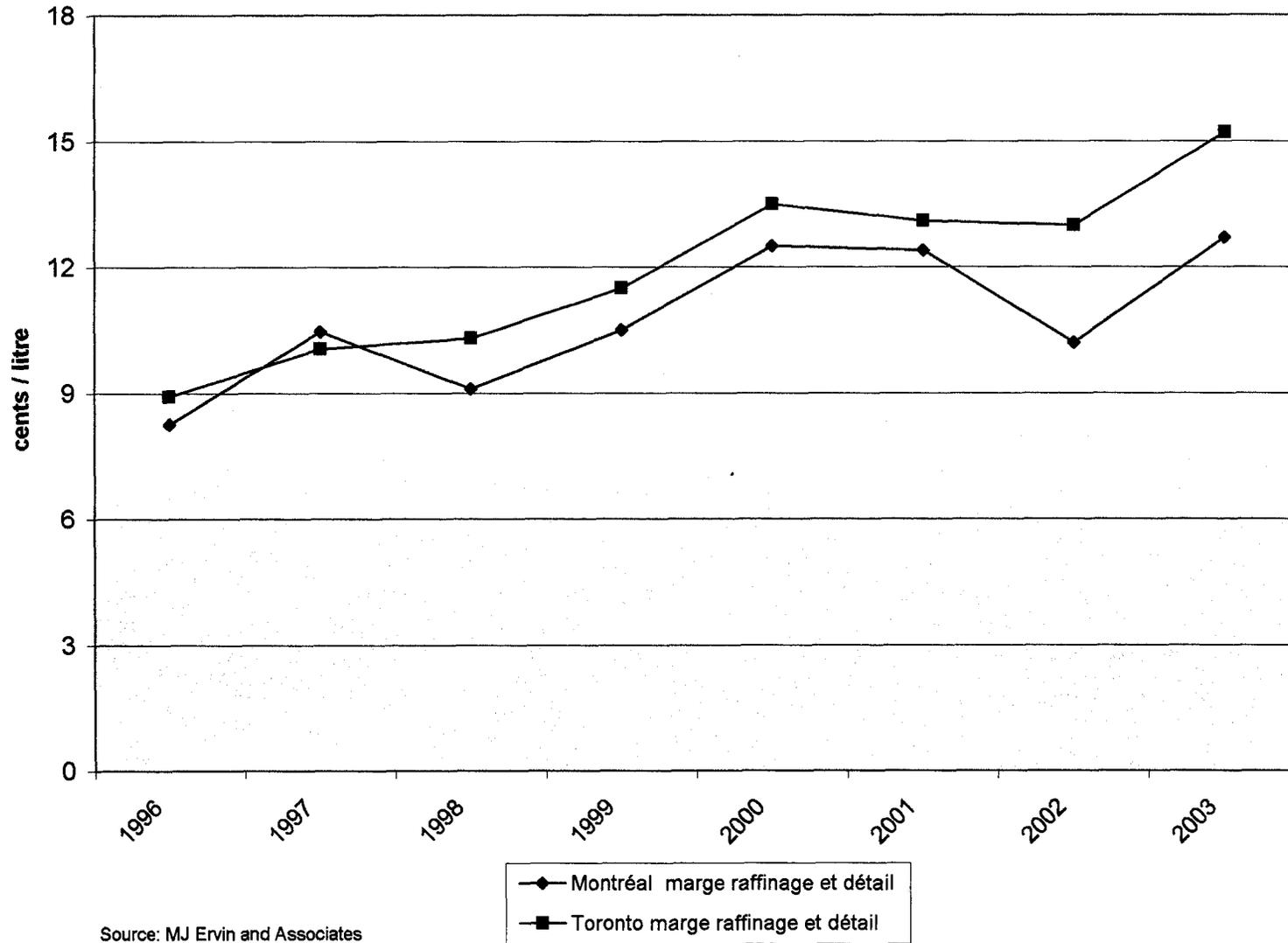


Source: Bloomberg, Oil Buyers Guide

N.B. Montréal (sans importateurs indépendants) se situerait à 0 en comparaison avec les autres villes.

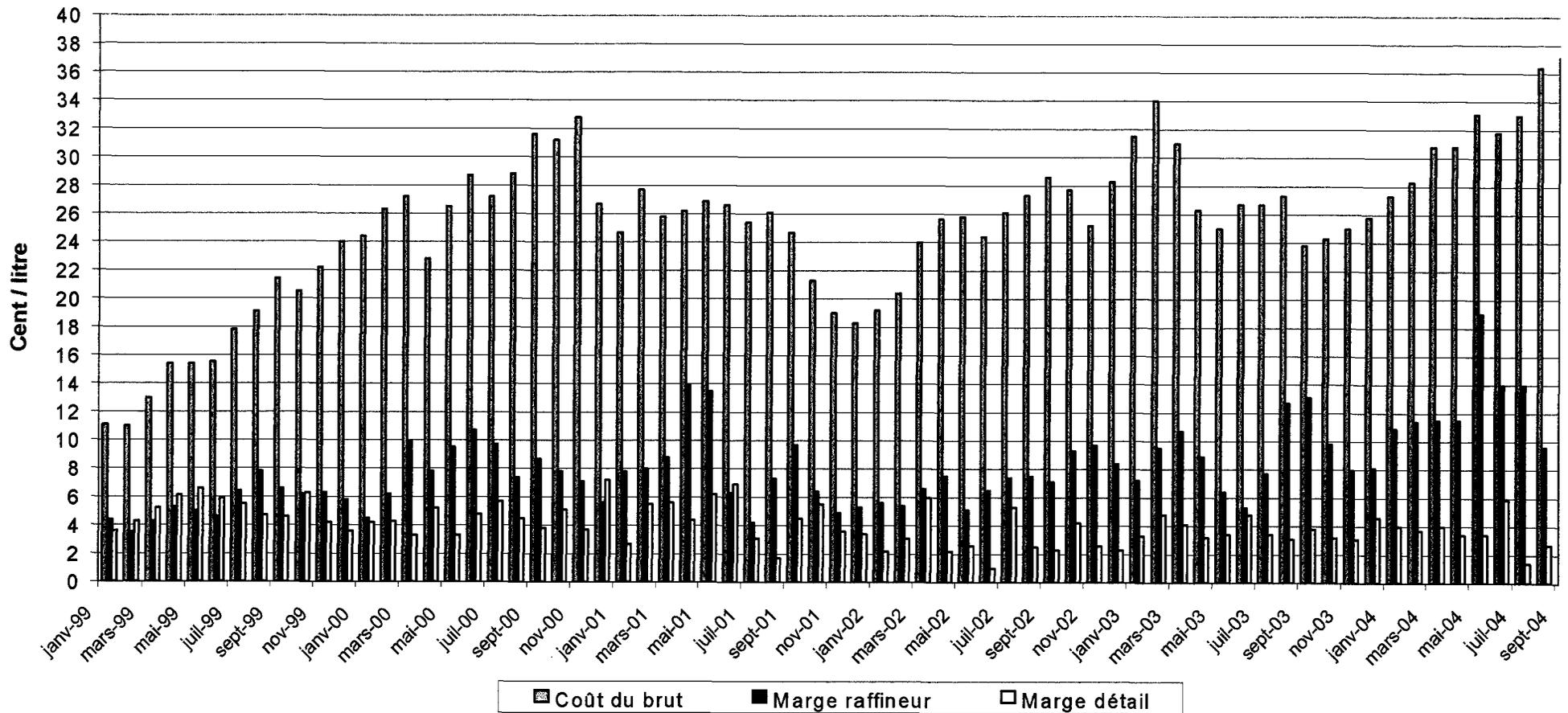
Graphique 3

Marge combinée de raffinage et de détail de 1996 à 2003



Graphique 4

Composantes du prix de l'essence à la pompe à Montréal de janvier 1999 à septembre 2004



Source: MJ Ervin & Associates