

LES MARCHÉS PÉTROLIERS

COMPRENDRE LEUR FONCTIONNEMENT

« La croissance économique mondiale des dernières années a poussé la capacité de production de la plupart des pays producteurs à des niveaux sans précédent. »



Canadian
Petroleum
Products
Institute

Institut
canadien
des produits
pétroliers



LES ENJEUX QUI DÉTERMINENT LE PRIX À LA POMPE

L'industrie pétrolière comprend trois secteurs distincts, mais complémentaires. Il s'agit de la production de pétrole brut et de gaz naturel, du raffinage du pétrole et de la commercialisation des produits qui comprend la vente en gros ainsi que la vente des produits au consommateur par l'entremise des stations-service et d'autres points de vente.

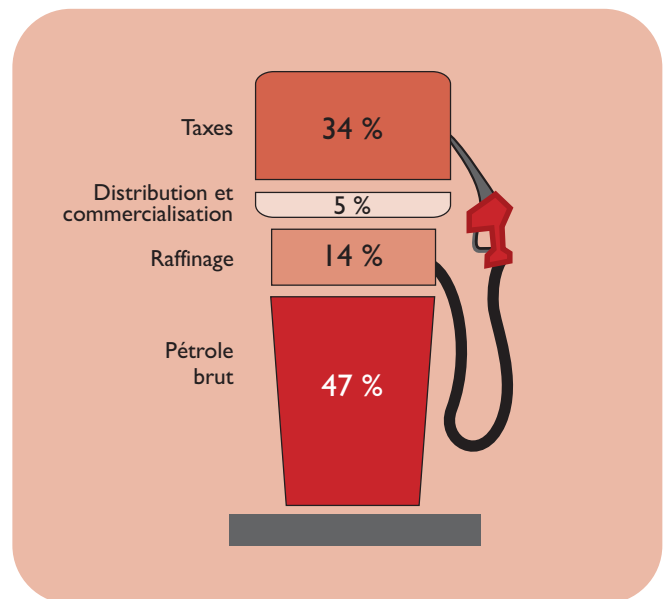
« PLUS DE 80 % DU PRIX À LA POMPE ÉCHAPPE À L'INFLUENCE DE L'INDUSTRIE PÉTROLIÈRE PUISQUE CONSTITUÉ DU PRIX DU PÉTROLE BRUT ET DES TAXES »

Le marché de l'essence est un marché de libre concurrence mondial et les Canadiens profitent des prix avant taxes qui comptent parmi les plus bas du monde. Le prix de vente de l'essence à la pompe est déterminé par quatre grands facteurs, incluant :

- les taxes fédérales, provinciales et municipales
- le marché du pétrole brut et de l'exploration (international)
- le marché des produits finis et du raffinage (nord-américain)
- le marché de la vente au détail (local)

En moyenne, les Canadiens ont payé leur essence 98 cents le litre en 2006. Voici comment les quatre grands facteurs ont influencé le prix à la pompe.

COMPOSANTES DU PRIX À LA POMPE



Source : MJErvin, 2006, essence ordinaire à 98 cents le litre.

Comme on le constate, le secteur de la distribution et de la commercialisation ainsi que celui du raffinage ne représentaient, en moyenne, que 19 des 98 cents le litre en 2006. L'industrie pétrolière ne pouvait donc influencer que 19 % du prix total de l'essence payé à la pompe par les automobilistes.

LE MARCHÉ INTERNATIONAL DU PÉTROLE BRUT

Le pétrole brut est la matière première qu'on raffine en produits finis, notamment l'essence, le carburant diesel et le carburant aviation, le mazout, les lubrifiants et l'asphalte. Le brut étant commercialisé à l'échelle mondiale, ses prix sont fixés sur un marché international qui réagit à l'offre et à la demande de même qu'aux anticipations des acheteurs relativement à l'évolution des prix, notamment leur évaluation des facteurs de volatilité tels la conjoncture économique, les désastres naturels et les événements géopolitiques et militaires, en particulier dans les principales régions productrices de pétrole comme le Moyen-Orient. Le prix est généralement exprimé en \$ US le baril.

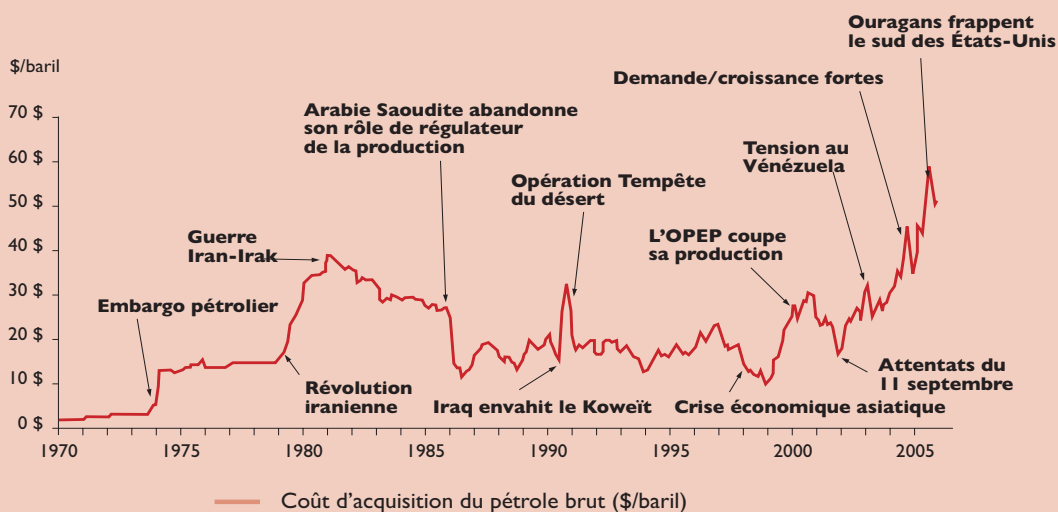
Quand on pense au marché international, l'Organisation des pays producteurs de pétrole (OPEP) nous vient immédiatement à l'esprit. Fondée en 1960, l'OPEP rassemble aujourd'hui

douze membres qui représentent près de 40 % de la production mondiale de pétrole et qui détiennent les trois quarts des réserves connues de pétrole brut dans le monde. L'OPEP est un cartel qui modifie son approvisionnement pour maintenir les prix.

Depuis le début du siècle, la discipline au sein du groupe s'est raffermie. Étant donné la demande croissante, en provenance de l'Asie notamment, les pays membres de l'OPEP sont plus sollicités que jamais. L'OPEP reste une force dominante sur le marché international du pétrole.

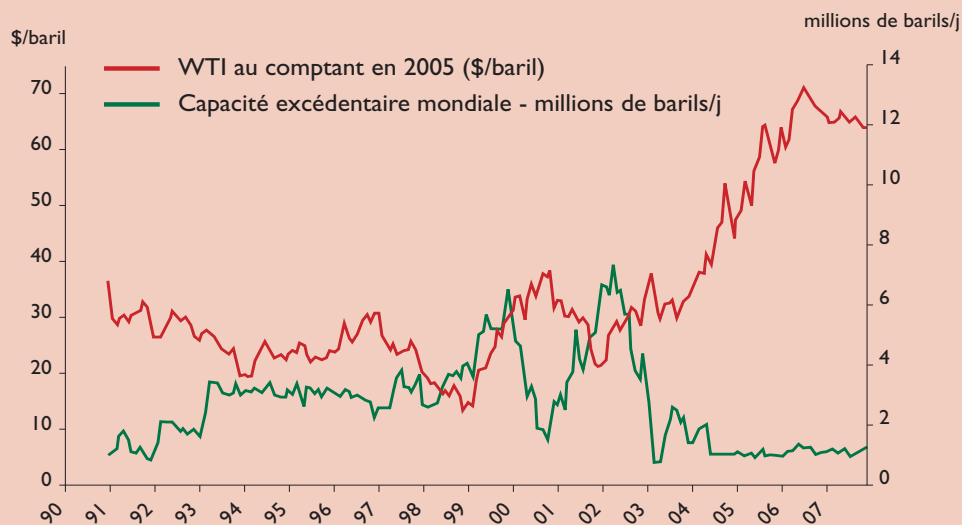
La croissance économique mondiale des dernières années a poussé la capacité de production de la plupart des pays producteurs à des niveaux sans précédent. Ces dernières années, la capacité excédentaire des pays membres de l'OPEP a été inférieure à un million de barils par jour et s'est concentrée surtout en Arabie saoudite.

ÉVÉNEMENTS MAJEURS ET PRIX MONDIAUX DU PÉTROLE 1970-2005





LE MANQUE DE CAPACITÉ DE PRODUCTION EXCÉDENTAIRE POUSSE LES PRIX DU BRUT À LA HAUSSE.



Source : U.S. Energy Information Administration

Il s'ensuit que cette tension entre l'offre et la demande sur le marché international de plus de 85 millions de barils par jour favorise la spéculation. Au moindre incident, à la moindre crise, les marchés de Londres et de New York s'emballent, à la hausse ou à la baisse, alimentant la spéculation, ce qui finalement se répercute sur les prix.

Chose certaine, depuis la fin des années 1990, la flambée des prix du brut dans le monde est la principale locomotive de la hausse du prix de l'essence au pays.

Au Canada, les compagnies pétrolières engagées dans l'exploration (ce qui représente environ 3 % de l'approvisionnement mondial) n'ont d'autre choix que de suivre le marché international. Ceux qui doivent importer du pétrole brut doivent payer les prix mondiaux plus élevés.

Les détaillants actifs sur le marché canadien comptent sur une marge opérationnelle de moins de deux cents le litre, ce qui ne peut expliquer les augmentations de prix des dix dernières années.

Au cours de l'été 2006, le prix du brut a franchi la barre des 78 \$ US le baril, principalement en raison de la conjoncture internationale. Le marché a été poussé à la hausse non seulement par la forte demande de pétrole de la part des pays de l'Asie comme la Chine ou l'Inde, mais aussi par les tensions politiques engendrées dans certaines régions, dont le Moyen-Orient. En dollars constants, le prix du brut a atteint des sommets qu'il n'avait pas connus depuis le deuxième choc pétrolier auquel on avait assisté à la fin des années 1970.

Enfin, bien que le Canada soit un pays producteur, il n'en reste pas moins que le prix du brut est essentiellement déterminé par les marchés internationaux.



LES TAXES

Les taxes constituent une partie importante du prix de l'essence; elles représentaient environ 34 % du prix à la pompe en 2006.

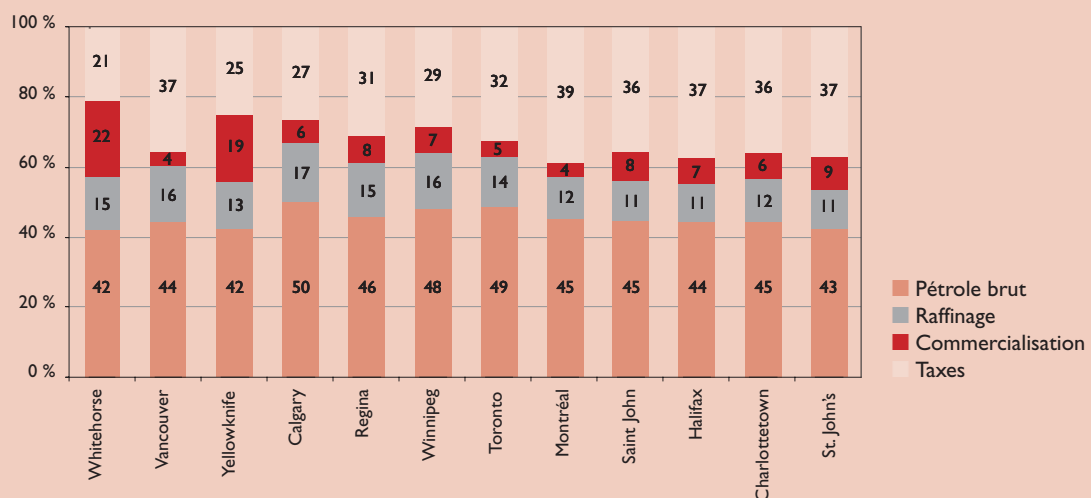
Au Canada, les taxes fédérales et provinciales sont environ deux fois plus élevées que celles de nos voisins américains. Tant et si bien qu'une fois les taxes exclues, le prix de l'essence au Canada est pratiquement le même que celui aux États-Unis.

Par ailleurs, les taxes sur l'essence varient non seulement d'une province à l'autre, mais aussi d'une région à l'autre. Par exemple, elles sont d'environ dix cents le litre plus élevées à Montréal qu'à Toronto et d'environ six cents le litre plus élevées à Montréal que dans les régions rurales du Québec. De fait, abstraction faite des taxes du prix de détail, le prix de l'essence est comparable entre les différentes provinces et régions, les écarts plus prononcés s'expliquant notamment par la concurrence

locale, les frais de transport et le volume de vente des stations-service.

Au fil des ans, certaines provinces ont adopté des lois qui ont pour effet de limiter la concurrence sur le marché. Au Québec, par exemple, la Régie de l'énergie établit chaque semaine un prix plancher pour décourager les principaux acteurs de vendre l'essence à un prix plus bas que leur coût d'acquisition. D'autres, telles les provinces de l'Atlantique, ont choisi de fixer chaque semaine ou deux fois par mois le prix maximum à la pompe. Selon le Conference Board du Canada, des études économiques ont amplement démontré que les politiques d'intervention de cette nature instituées par les États et les provinces en Amérique du Nord entraînent généralement une augmentation des prix pour le consommateur. La complexité de ces mécanismes de réglementation ajoute des inefficacités qui se traduisent par des prix plus élevés.

COMPOSANTES DU PRIX À LA POMPE – PAR PROVINCE



Source : MJ ERVIN, données canadiennes 2006 pour un prix moyen de 98 cpl.

LE MARCHÉ CONTINENTAL DES PRODUITS RAFFINÉS

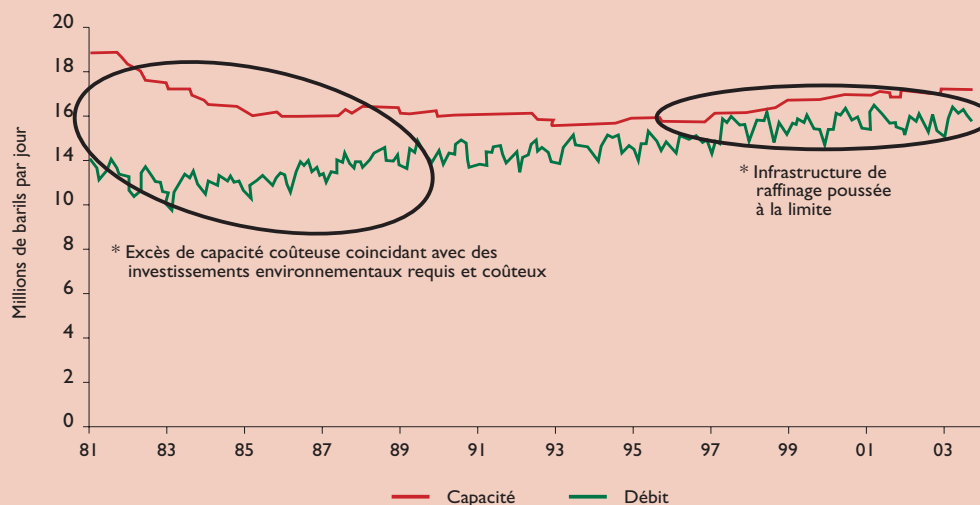
Si le prix du brut est déterminé par le marché mondial, le prix de l'essence au pays n'est pas établi qu'au Canada puisque nous faisons partie du marché nord-américain.

Depuis le début des années 1980, le secteur du raffinage a subi des transformations importantes au Canada. Confrontée à des investissements environnementaux considérables pour produire des carburants moins polluants et par la vigueur de l'économie exigeant des quantités records de produits pétroliers, l'industrie a modernisé son infrastructure et tiré avantage des économies d'échelle. Par conséquent, la production a augmenté durant cette période alors que le nombre de raffineries a chuté de moitié. Des 40 raffineries qu'il y avait au Canada, il n'en reste plus que 18. Toutefois et bien qu'aucune nouvelle raffinerie n'aie vu le jour depuis 1985, un effort colossal fut consacré à l'agrandissement des raffineries existantes. Cela a eu pour effet

d'accroître l'efficacité du secteur du raffinage au Canada. Cependant, en raison de la croissance économique qui demeure forte et soutenue, l'industrie approche de la pleine capacité.

On observe le même phénomène aux États-Unis dans une proportion similaire. D'une taille environ dix fois supérieure à celle du marché canadien, le marché américain du raffinage a donc beaucoup influencé la dynamique du marché continental. Aussi, les raffineries nord-américaines ont-elles une faible marge de manœuvre pour faire face aux situations imprévues, ce qui alimente les tensions sur le marché. Par exemple, quand les ouragans Katrina et Rita ont frappé le sud des États-Unis en 2005, il en est résulté une réduction de 30 % de la capacité des raffineries locales et, étant donné l'interdépendance des réseaux de distribution, une montée des prix de l'essence sur l'ensemble des marchés nord-américains.

ÉVOLUTION DE LA CAPACITÉ DE RAFFINAGE DES ÉTATS-UNIS



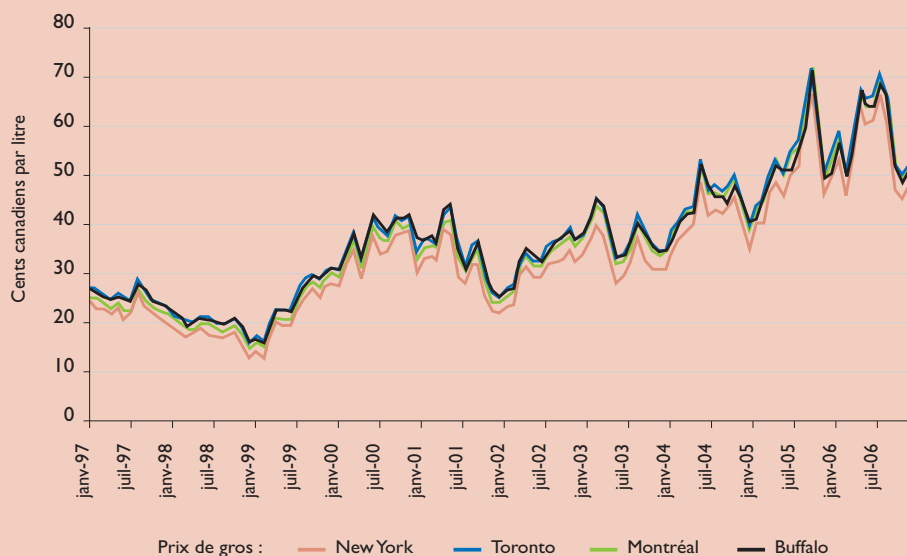


Autre fait nouveau, depuis la signature de l'ALENA, le marché continental de l'Amérique du Nord est unique et rien ne s'oppose à la libre circulation des produits pétroliers. L'accès à l'approvisionnement des États-Unis constitue un pilier essentiel de la structure d'approvisionnement du Canada.

Pour s'en convaincre, il suffit de jeter un coup d'œil sur les courbes des prix à la rampe de chargement des produits pétroliers pour constater la symétrie entre celles de New York, Toronto ou Montréal. Clairement, au Canada, les prix de l'essence et du mazout évoluent maintenant dans le cadre du marché nord-américain.

Si les producteurs canadiens refusaient de suivre ce marché continental et qu'ils voulaient établir un prix « canadien », ils seraient aussitôt assaillis par des négociants américains qui voudraient saisir l'occasion d'acheter à meilleur prix. Pour répondre à la demande, ils n'auraient d'autre choix que de restaurer l'équilibre entre l'offre et la demande. Cette même loi du marché pourrait favoriser les consommateurs canadiens si un producteur canadien faisait fi du marché continental et augmentait de beaucoup le prix de ses produits à la rampe de chargement. Les importations envahiraient alors le marché du Canada et rétabliraient l'équilibre entre l'offre et la demande.

SYMÉTRIE DES PRIX DE L'ESSENCE



Source: MJ ERVIN, Canadian and American rack prices before taxes.

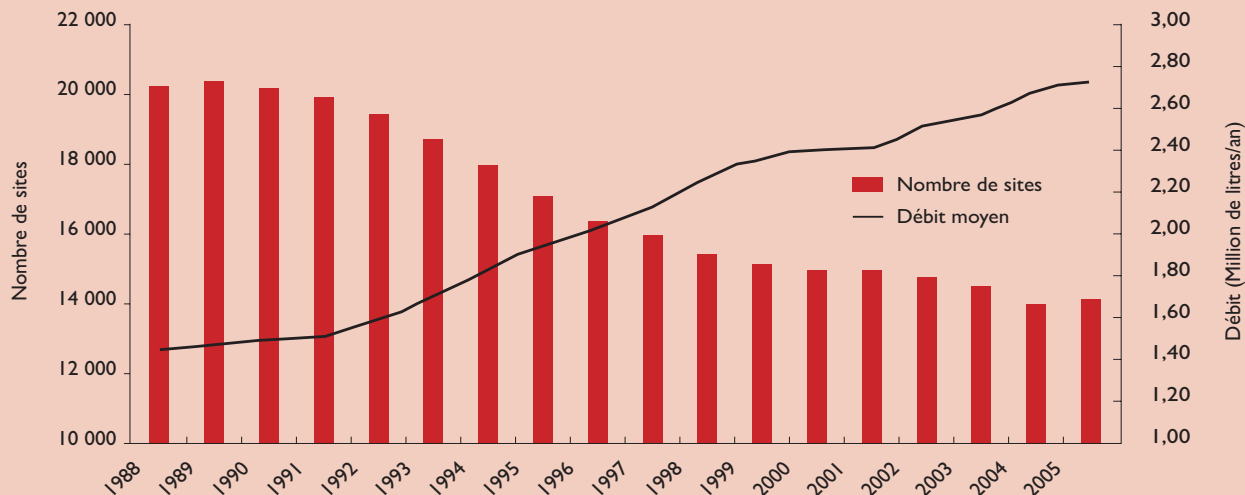
LE MARCHÉ LOCAL DE LA VENTE AU DÉTAIL

Même si le prix moyen à la pompe suit la dynamique des prix du gros, le prix de l'essence varie d'une province à l'autre, d'une région à l'autre et même d'une ville à l'autre.

C'est qu'en plus de subir les pressions de la conjoncture internationale ou continentale, il est soumis à des ponctions fiscales, qui diffèrent entre les provinces, ainsi qu'à divers facteurs locaux, tels une guerre de prix provoquée par l'arrivée d'un nouvel acteur sur le marché, qu'il s'agisse d'une pétrolière, d'un distributeur indépendant ou d'un magasin à grande surface.

En réalité, le marché de la vente au détail est marqué d'abord et avant tout par la quête constante de l'efficacité des points de vente. Depuis le début des années 1980, l'industrie a subi des mutations profondes. Par exemple, en dépit de la croissance de la demande et de la population, le nombre de points de vente au pays a diminué de moitié. Il en est résulté des volumes plus élevés dans les stations-service, d'où des gains d'efficacité qui ont profité à l'ensemble des consommateurs canadiens. Cette tendance devrait se maintenir et pourrait même être amplifiée par l'arrivée d'un nombre croissant d'exploitants de grande surface comme cela s'est produit aux États-Unis et en Europe.

LA QUÊTE DE L'EFFICACITÉ



Source: MJ ERVIN, 2006



Grâce à la rationalisation des réseaux de stations-service et à des investissements massifs dans les points de vente à volume élevé, les pétrolières ont repris des parts de marché qu'elles avaient abandonnées dans les années 1980 de sorte que les membres de l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) détiennent aujourd'hui une part du marché qui se situe autour de 80 % dans l'ensemble du pays même s'ils ne possèdent qu'environ 70 % des stations-service.

Autre facteur, au cours des dernières années, les magasins à grande surface ont progressivement fait leur entrée sur le marché de l'essence, plus particulièrement dans l'ouest du pays. Pour eux, l'essence n'est qu'un de leurs nombreux produits d'attrait (un produit qui attire les consommateurs et accroît leurs ventes).

Au fil des ans, le volume et l'addition de services connexes, tels que les dépanneurs et les lave-autos, sont devenus les critères déterminants pour assurer la pérennité d'une station-service.

D'ailleurs, comme on peut le constater facilement tous les jours, aucun produit ne fait l'objet d'autant d'attention que le prix de l'essence au détail. La sensibilité des consommateurs canadiens à cet égard est légendaire. Des études ont démontré que pour économiser quelques dixièmes de cent le litre, les consommateurs changeront volontiers de bannière.

Quant aux fluctuations plus ou moins fréquentes des prix à la pompe, elles résultent non pas d'une absence de concurrence, comme certains seraient enclins à le croire, mais plutôt de la nature extrêmement concurrentielle du marché de l'essence au détail, marché qui évolue dans la plus grande transparence, comme en témoigne l'affichage généralisé des prix sur de grands panneaux à l'extérieur des points de vente.

La nature même de ces fluctuations est telle que les redressements de prix se traduisent généralement par une série de baisses successives (les « guerres de prix ») qui, par conséquent, sautent moins aux yeux que les hausses qui font la manchette.

En mars 2005, le Bureau de la concurrence du gouvernement fédéral a déposé le rapport de la cinquième enquête qu'il a menée depuis 1990 et dans lequel il conclut qu'il n'y avait pas lieu « de croire à l'existence d'agissements anticoncurrentiels contre lesquels le Bureau de la concurrence avait le pouvoir de prendre des mesures ».

Selon le Bureau, la flambée du prix de détail de l'essence au printemps et à l'été de 2004 a été causée par le prix élevé du brut et par la faiblesse des stocks occasionnée par une capacité de raffinage insuffisante en Amérique du Nord.

Dans son rapport, le Bureau de la concurrence a également reconnu que « les prix de détail de l'essence au Canada sont demeurés moins élevés que les prix équivalents observés dans la plupart des pays industrialisés... ».



Canadian
Petroleum
Products
Institute

Institut
canadien
des produits
pétroliers