

Étude sur le marché de la vente au détail  
de l'essence au Québec – addenda

Rapport soumis au  
ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie

Robert Clark, PhD\*

30 septembre 2024

---

\*Queen's University, Kingston, ON.

## Addenda

Dans le rapport que j'ai soumis le 15 mars 2024, j'ai présenté des informations sur les prix au détail de l'essence avant l'ajout de taxes dans diverses villes du Québec et je les ai comparées aux prix dans diverses villes de l'Ontario. Les données utilisées pour cette analyse proviennent de Kalibrate Canada Inc. Les résultats sont présentés dans le tableau 5 du rapport (reproduit ici au tableau 2) et révèlent que, même si les prix dans les deux provinces étaient à peu près équivalents au cours des premières années de l'échantillon, à la fin de la période, les prix au Québec étaient significativement plus élevés.

Les données sur les prix avant l'ajout de taxes présentées par Kalibrate sur son site Web n'incluent pas la taxe fédérale sur le carbone, mais il est important de préciser que le coût du système de plafonnement et d'échange des droits d'émission (SPEDE) est intégré au niveau du prix de gros (prix à la raffinerie) et figure donc dans le prix hors taxes affiché par Kalibrate pour le Québec à partir de 2015 et pour l'Ontario pour les années 2017 et 2018. Le SPEDE est entré en vigueur au Québec le 1er janvier 2015 et il est toujours en vigueur. En Ontario, le SPEDE a été introduit le 1er janvier 2017, mais n'a pas duré longtemps. En septembre 2018, le coût du carbone a été éliminé dans le prix de gros de l'essence en Ontario. Par la suite, le 1er janvier 2019 la taxe carbone fédérale est entrée en vigueur en Ontario.

Pour mieux comparer les prix dans les deux provinces dans cet addenda je reconstruis le tableau 2 en retirant l'effet du SPEDE sur les prix du Québec à partir de 2015 et les prix de l'Ontario en 2017 et 2018. Les données ajustées sont présentées dans le tableau 3.

Pour ce faire, j'utilise des données quotidiennes des frais relatifs au SPEDE (coût du carbone) en cents par litre, telles que disponibles dans la publication trimestrielle de la Régie de l'énergie: *Surveillance des prix de gros de l'essence à Montréal et à New York*. J'utilise ces données pour calculer l'impact du coût carbone (en cents par litre) moyen hebdomadaire. (Le tableau 1 de cet addenda présente la moyenne annuelle entre 2014 et 2023 de l'impact du coût carbone.) Ensuite, pour chaque semaine, je soustrais l'impact du coût carbone moyen hebdomadaire du prix hebdomadaire avant l'ajout de taxes fourni par Kalibrate pour obtenir un prix hebdomadaire net de l'impact du coût carbone.

Tableau 1: Impact du coût du carbone sur le prix de l'essence (en cents par litre)

Année	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Taxe	3.73	3.98	4.29	4.56	5.21	5.40	6.10	8.79	10.11

Alors que, sans tenir compte du coût du SPEDE, les prix au Québec sont passés d'à

peu près égaux ou légèrement inférieurs à ceux de l'Ontario au début de l'échantillon (2014-2016), à bien supérieurs à la fin de l'échantillon (2022-2023), les informations présentées dans le tableau 3 révèlent que lorsque le SPEDE est pris en compte les prix sont passés de significativement inférieurs au Québec au cours des premières années, à légèrement supérieurs à ceux de l'Ontario en 2022 et 2023.

Même si les magnitudes peuvent différer, le principal message à retenir du tableau 5 du rapport original reste valable: par rapport aux prix en Ontario, les prix au Québec sont en hausse, ceci malgré le fait que les marges étaient assez constantes à Montréal et à Gatineau. Elles ont même diminué au Saguenay, où il semble y avoir eu une guerre des prix.

Tableau 2: Prix annuels hors taxes en cents/litre, essence ordinaire, par ville, 2014-2023 (Source: Kalibrate)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Moyenne Canada	88.8	70.6	64.7	74.6	87.6	78.7	60.9	88.0	123.2	110.6
Villes au Québec										
Québec	86.2	66.4	59.6	68.1	80.2	74.6	60.9	89.4	128.5	120.0
Montréal	87.2	68.4	61.7	71.3	82.8	77.0	60.3	86.6	123.7	112.7
Saguenay	90.5	72.4	65.6	73.9	84.7	77.1	60.6	86.1	124.9	109.6
Drummondville	82.9	64.0	60.5	69.9	81.6	76.0	58.6	86.2	127.8	116.6
Gaspé	93.1	74.7	67.5	75.8	88.7	84.5	69.5	94.9	133.7	125.5
Gatineau			63.1	71.8	83.2	76.0	60.5	87.7	125.7	113.5
Rimouski	91.7	72.9	65.5	73.1	85.7	82.1	66.0	91.8	131.9	122.8
Sherbrooke	88.7	68.5	62.3	70.3	82.4	76.9	60.0	85.1	126.8	115.8
Trois-Rivières	90.3	68.6	61.4	69.9	83.0	74.3	61.6	86.8	125.3	118.2
Val d'Or	92.0	73.2	65.9	75.3	87.2	81.5	66.9	91.0	133.0	121.9
Moyenne QC	89.0	70.1	63.5	72.2	84.1	78.4	62.6	88.8	128.4	117.6
Villes en Ontario										
Hamilton	88.2	68.2	63.1	74.7	86.9	75.0	57.3	82.9	115.6	103.0
Kingston		66.0	61.5	72.6	84.3	72.8	55.0	81.5	114.9	101.6
London	86.4	66.4	60.9	74.5	86.1	74.0	57.7	82.8	115.9	104.2
Ottawa	86.8	67.9	62.9	73.8	84.4	73.6	56.5	82.4	116.2	104.5
Sarnia				74.1	82.7	73.0	55.5	79.1	112.9	101.0
Sault Ste Marie		73.5	66.5	76.5	87.9	76.9	62.9	87.9	117.7	105.1
Thunder Bay	95.2	76.8	70.3	79.6	95.2	88.0	69.2	91.5	122.3	108.1
Toronto	88.6	69.8	64.9	75.7	88.1	75.8	57.6	83.4	116.6	104.6
Moyenne ON	89.1	69.8	64.3	75.2	87.0	76.1	59.0	83.9	116.5	104.0

Tableau 3: Prix annuels hors taxes en cents/litre en supprimant l'effet du SPEDE, essence ordinaire, par ville, 2014-2023 (Source: Kalibrate)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Villes au Québec										
Québec	86.2	62.6	55.6	63.8	75.7	69.4	55.5	83.3	119.7	109.9
Montréal	87.2	64.7	57.7	67.0	78.2	71.8	54.9	80.5	114.9	102.6
Saguenay	90.5	68.7	61.6	69.6	80.1	71.9	55.2	80.0	116.1	99.5
Drummondville	82.9	60.3	56.5	65.6	77.1	70.8	53.2	80.1	119.0	106.5
Gaspé	93.1	71.0	63.6	71.5	84.1	79.4	64.0	88.8	124.9	115.4
Gatineau			59.1	67.5	78.7	70.9	55.1	81.6	116.9	103.4
Rimouski	91.7	69.2	61.5	68.9	81.2	77.0	60.6	85.7	123.2	112.7
Sherbrooke	88.7	64.8	58.3	66.0	77.8	71.7	54.6	79.0	118.0	105.7
Trois-Rivières	88.3	64.5	57.1	65.3	75.9	69.4	55.6	82.5	118.8	108.5
Val d'Or	92.0	69.5	61.9	71.0	82.6	76.3	61.5	84.9	124.2	111.8
Moyenne QC	89.0	66.1	59.3	67.6	79.1	72.9	57.0	82.7	119.6	107.6
Villes en Ontario										
Hamilton	88.2	68.2	63.1	70.4	83.8	75.0	57.3	82.9	115.6	103.0
Kingston		66.0	61.5	68.3	81.1	72.8	55.0	81.5	114.9	101.6
London	86.4	66.4	60.9	70.2	83.0	74.0	57.7	82.8	115.9	104.2
Ottawa	86.8	67.9	62.9	69.6	81.3	73.6	56.5	82.4	116.2	104.5
Sarnia				69.7	79.6	73.0	55.5	79.1	112.9	101.0
Sault Ste Marie		73.5	66.5	72.2	84.8	76.9	62.9	87.9	117.7	105.1
Thunder Bay	95.2	76.8	70.3	75.3	92.1	88.0	69.2	91.5	122.3	108.1
Toronto	88.6	69.8	64.9	71.4	85.0	75.8	57.6	83.4	116.6	104.6
Moyenne ON	89.1	69.8	64.3	70.9	83.8	76.1	59.0	83.9	116.5	104.0

Plus important encore, peu importe l'évolution des prix, le principal point à retenir de l'analyse empirique effectuée dans le rapport original était que les marges de détail augmentaient considérablement au Québec et qu'un écart se creusait avec celles de l'Ontario. Étant donné que le SPEDE est appliqué au prix de la raffinerie, il n'y a aucun impact sur les marges de détail, de sorte que les résultats affichés dans le tableau 6 du rapport original et reproduits au tableau 4 continuent de s'appliquer. En 2022 et 2023, les marges ont fortement augmenté au Québec et, au contraire, ont diminué en Ontario, de sorte qu'elles étaient d'environ 5 cents/litre plus élevées dans les villes du Québec.

Tableau 4: Marges annuelles en cents/litre, essence ordinaire, par ville, 2014-2023 (Source: Kalibrate)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Moyenne Canada	8.3	8.9	8.8	9.3	9.7	7.3	7.2	8.0	10.4	9.7
Villes au Québec										
Québec	6.7	5.0	4.3	4.9	4.9	3.1	6.5	8.6	12.2	14.9
Montréal	7.7	7.1	6.3	8.0	7.4	5.5	5.8	5.8	7.5	7.6
Saguenay	11.0	11.1	10.2	10.7	9.3	5.4	6.1	5.3	8.6	4.6
Drummondville	3.4	2.7	5.2	6.7	6.3	4.3	4.1	5.4	11.5	11.5
Gaspé	13.6	13.3	12.2	12.6	13.3	12.8	15.0	14.1	17.5	20.4
Gatineau			5.8	8.5	7.9	4.3	6.0	6.9	9.4	8.4
Rimouski	12.2	11.6	10.2	9.9	10.4	10.4	11.5	11.0	15.7	17.7
Sherbrooke	9.1	7.2	7.0	7.0	7.0	5.2	5.5	4.3	10.5	10.7
Trois-Rivières	9.2	6.6	6.0	6.7	5.4	3.1	6.1	7.4	11.0	13.1
Val d'Or	12.5	11.9	10.5	12.1	11.8	9.8	12.4	10.2	16.7	16.9
Moyenne QC	9.5	8.7	8.0	8.9	8.7	6.7	8.1	8.0	12.2	12.5
Villes en Ontario										
Hamilton	7.6	7.5	7.7	8.7	10.3	7.2	6.9	6.4	7.2	7.4
Kingston		4.3	5.1	5.6	6.7	4.1	3.8	4.1	5.7	4.6
London	5.7	5.6	5.5	8.5	9.8	6.9	7.8	6.7	8.4	9.4
Ottawa	7.0	7.8	8.1	8.5	8.4	6.4	7.0	6.4	7.1	7.3
Sarnia				6.2	6.6	6.0	5.6	3.0	5.4	6.4
Sault Ste Marie		9.4	7.8	7.1	8.0	6.3	9.6	8.4	6.4	6.6
Thunder Bay	10.8	11.8	11.4	10.9	11.1	13.1	12.3	9.3	10.2	8.5
Toronto	8.0	9.1	9.5	9.7	11.5	8.1	7.2	6.8	8.2	8.9
Moyenne ON	7.8	7.9	7.9	8.1	9.0	7.2	7.5	6.4	7.3	7.4

En résumé, les principaux points à retenir de la section 3 du rapport original restent valables : les prix et les marges sur certains marchés du Québec ont soudainement grimpé vers la fin de 2021 et sont restés élevés jusqu'en 2023. Des tendances similaires ne sont pas observées dans certains marchés du Québec (Montréal, Terrebonne, Saint-Jérôme), et elles ne sont pas présentes dans aucun marché de l'Ontario de sorte que les marges dans les villes de cette province sont passées d'un niveau comparable à environ 5 cents le litre de moins. En revanche, des mouvements similaires peuvent être observés sur certains marchés des provinces maritimes et dans certaines villes de l'ouest du Canada.

La comparaison effectuée pourrait également susciter des critiques en raison des villes sélectionnées en Ontario et au Québec. Pour le Québec, j'ai sélectionné toutes les villes couvertes par Kalibrate (indépendamment de la disponibilité d'un prix de gros pour cette ville dans les données Kalibrate). J'ai ensuite calculé la marge pour chaque ville en utilisant le prix de gros de la ville la plus proche pour laquelle Kalibrate a fourni un prix de gros. Pour l'Ontario, Kalibrate annonce un prix de gros pour plus de villes, et j'ai donc choisi de limiter mon attention aux villes pour lesquelles Kalibrate rapporte un prix de gros pour simplifier le calcul des marges. Il est alors possible que les coûts de transport pourraient être plus élevés pour certaines villes du Québec que pour les villes de l'Ontario. Encore une fois, cela n'affecte pas mes principales conclusions, à savoir que les prix et marges au Québec ont augmenté de manière significative par rapport à ceux de l'Ontario au cours des années d'échantillonnage. Les coûts de transport sont assez faibles (environ 1,5 cents par litre en moyenne dans les villes couvertes par Kalibrate) et assez constants dans le temps, de sorte qu'ils ne peuvent vraisemblablement pas expliquer les changements observés.

À la lumière de ces précisions, mes recommandations présentées dans la section 6 du rapport original pour favoriser un marché de détail de l'essence et du carburant diesel compétitif à long terme, libre et dynamique, dans l'intérêt des consommateurs et de l'économie québécoise sont maintenues:

1. Les prix et les marges dans certains marchés du Québec, dont la Capitale-Nationale, Chaudière-Appalaches, la Côte-Nord et la Gaspésie, ont soudainement augmenté en 2022 et sont demeurés élevés. En revanche, dans la plupart des marchés de l'Ontario, aucune augmentation de marges du même ordre de grandeur n'a été observée. Toutefois, des augmentations similaires sont visibles sur certains marchés de l'Ouest canadien et dans certains marchés des Maritimes.

2. Il y a eu une consolidation importante sur le marché de l'essence au Québec au cours de la dernière décennie, en particulier au niveau des distributeurs, et de nombreux marchés locaux au Québec sont maintenant très concentrés. À mon avis, le degré élevé de concentration est un facteur qui contribue aux prix élevés partout au Québec, et sur certains marchés en particulier. Toute nouvelle consolidation devrait être découragée et l'entrée devrait être encouragée même si cela semble peu susceptible de fonctionner compte tenu de la transition en cours vers les voitures électriques, qui réduira probablement la demande d'essence et rendra l'entrée moins rentable.
3. À mon avis, les tendances de prix sur certains marchés locaux ne sont pas cohérentes avec un marché de détail de l'essence parfaitement compétitif. En raison, du moins en partie, des niveaux élevés de concentration, la concurrence sur les prix est limitée. Sur certains marchés, les marges sont élevées, les prix ne sont pas dispersés et ne réagissent pas aux changements de coûts d'une manière compatible avec un niveau de concurrence élevé – il existe de nombreuses périodes où les prix ne changent pas du tout malgré des changements de coûts, et les prix réagissent plus fortement aux augmentations de prix qu'aux baisses de prix. Ensemble, ces comportements sont incompatibles avec une concurrence parfaite.
4. L'environnement réglementaire du Québec pourrait jouer un rôle dans les marges élevées de la province. Le prix plancher n'a pas réussi à empêcher la sortie d'un grand nombre de petites stations-service, ni à maintenir les prix plus bas que dans d'autres régions du Canada. Il décourage l'entrée des stations-service à bas prix et empêche les entreprises plus compétitives de fixer des prix plus faibles. De plus, un prix plancher peut faciliter la coordination entre les entreprises.

À mon avis le prix plancher devrait être éliminé. Concrètement, je pense que la Régie devrait continuer à publier quotidiennement l'IQCA pour fournir un prix de référence, mais les entreprises ne devraient pas pouvoir demander l'imposition du montant supplémentaire si un concurrent fixe un prix inférieur à ce montant. Il existe déjà des lois en place pour prévenir les comportements prédateurs et le Québec ne devrait donc plus engager les coûts supplémentaires et importants liés à la mise en œuvre de la réglementation. La Régie doit tenir des audiences coûteuses tous les trois ans pour établir le montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel. Cela s'ajoute au coût de la collecte et de la diffusion des données et à la détermination du prix plancher, ainsi qu'au traitement

des plaintes (mises en demeure) des entreprises.

5. Même si le prix plancher est aboli, les entreprises risquent d'être insuffisamment incitées à se faire concurrence sur les prix et à proposer des prix inférieurs à ceux de leurs concurrents. Un régime de transparence des prix pourrait contribuer à fournir une telle incitation. Si les consommateurs peuvent identifier les stations-service à bas prix, la demande augmentera à ces emplacements, ce qui incitera les entreprises à baisser leurs prix pour attirer les clients.

Je recommande alors que la Régie mette en place un régime de transparence comme ceux qui existent dans un certain nombre de pays, qui mettent à la disposition des consommateurs des données tarifaires à plus haute fréquence. Plus précisément, les stations-service devraient être obligées de transmettre à la Régie l'information sur tout changement de prix qu'elles effectuent immédiatement après l'avoir effectué et cette information devrait être rendue publique. Des applications devraient être développées pour faciliter la transmission de ces informations en temps réel aux consommateurs. Pour qu'une transparence accrue soit favorable à la concurrence, il est essentiel d'encourager les consommateurs à accéder aux informations disponibles et à les utiliser pour identifier les stations-service à bas prix. Les consommateurs doivent être informés en temps réel des offres à bas prix pour les aider choisir où faire leurs achats d'essence.

6. Je recommande que les tendances de prix soient régulièrement évaluées par la Régie afin d'identifier des comportements incompatibles avec la concurrence. Des tests de diagnostic des comportements anticoncurrentiels en matière de prix devraient être mis en œuvre pour évaluer régulièrement les modèles de prix. Les tests peuvent être appliqués aux données actuelles recueillies par la Régie, ou éventuellement à des données plus complètes/à plus haute fréquence si un régime de transparence des prix était mis en place.
7. Je recommande au gouvernement d'éviter d'imposer un prix plafond en raison des distorsions importantes possibles que cela pourrait provoquer et de la possibilité que cela puisse faciliter la coordination, avec les prix groupés au plafond. De plus, le coût de la mise en place d'un mécanisme réglementaire chargé de superviser l'établissement et l'ajustement régulier des prix plafonds serait élevé.

## References

Kalibrate Canada (2024). <https://kalibrate.com/canada/>, consulté le 24 février 2024.