

***Révision des marges bénéficiaires de
l'essence, des coûts et des frais de service
complet réglementés du Nouveau-Brunswick***

Additif sur le propane

présenté à :

***La Commission de l'énergie et des services publics du
Nouveau-Brunswick***

par :

Gardner Pinfold

Le 10 septembre 2008

1. Offre, demande et prix

Le propane est l'un des combustibles de chauffage régi par la *Loi*. Il représente une part relativement restreinte du marché du combustible de chauffage, les représentants de l'industrie estimant sa valeur au Nouveau-Brunswick à moins de 1 %. Le propane est principalement utilisé pour la cuisine et le chauffage supplémentaire et ces utilisations sont en concurrence avec plusieurs carburants incluant, ces dernières années, le gaz naturel.

Plus de 80 % du propane au Canada atlantique est importé de Sarnia, en Ontario. Le propane est extrait du gaz naturel en provenant de l'Ouest canadien et est acheminé par pipelines à Sarnia, d'où il est transporté par train vers les terminaux du Canada atlantique, incluant ceux du Nouveau-Brunswick. Le propane peut être transporté par camion dans la province à partir des terminaux Statia de la Nouvelle-Écosse, où il est entreposé après avoir été extrait du gaz naturel Sable. Le propane peut également être produit en raffinant le brut, bien que les quantités produites soient minimales au Canada et qu'elles ne représentent qu'une part relativement petite de l'approvisionnement des provinces atlantiques.

Le prix du propane est lié de près au prix du gaz naturel et du brut, en partie parce qu'il est un dérivé de ces produits mais également parce qu'il est en concurrence directe avec le gaz naturel et le mazout sur les marchés principaux comme le nord-est des États-Unis. Ce lien signifie que les prix du propane fluctuent de façon saisonnière selon les conditions climatiques et qu'ils peuvent varier considérablement en réaction aux événements qui affectent ces produits. Le prix repère de l'est du Canada est le prix du gros occasionnel (coté par Shell et BP Canada) au terminal de Sarnia. Le tableau 1 illustre le comportement du prix du gros occasionnel pour le propane depuis 2000.

Tableau 1 : Le prix du gros occasionnel de Sarnia pour le propane tend à suivre les prix du brut, le propane étant un produit de remplacement pour les produits pétroliers comme le mazout domestique.



2. Marge de commercialisation

Des gares ferroviaires de Moncton, de Saint John et d'Edmunston, le propane est acheminé par camion aux dépôts de stockage des principaux marchés de la province. Par la suite, il est distribué aux clients résidentiels et commerciaux. La marge réglementée permettant de couvrir tous les coûts à partir de Sarnia est de 60,0 cll. Cette marge est considérablement plus élevée que les marges des carburants autos et du combustible de chauffage, le coût du service étant plus élevé en raison des caractéristiques du marché (nombre limité de clients répartis sur un vaste territoire et quantités relativement minimales), en raison de coûts d'équipement plus élevés et de l'obligation de s'astreindre à des exigences plus strictes en matière de sécurité.

En théorie, la marge de commercialisation de 60 cll comprend trois éléments :

- 25 cll pour couvrir les coûts du gros (transport et entreposage)
- 25 cll pour couvrir les coûts du détail (transport et entreposage)
- 10 cll pour couvrir la livraison (du dépôt de stockage au client)

Les données des prix du détail sur le marché ne sont pas d'ordre public. Par conséquent, il s'avère impossible de comparer la marge de commercialisation réglementée et les données originelles. Des données non scientifiques fournies par certains représentants de l'industrie indiquent que la marge réglementée se situe en dessous de la marge originelle. Au moment d'écrire ces lignes, nous n'avions pas été en mesure de confirmer ces affirmations. Par conséquent, il nous est impossible de vérifier si la fixation initiale des prix du propane était « justifiée » ou non selon une analyse des marges brutes originelles.

Les six entreprises qui distribuent le propane au Nouveau-Brunswick exploitent presque exclusivement un commerce de détail. Ils obtiennent leur produit de Sarnia, l'entreposent dans leurs dépôts de stockage et le livrent aux clients. Deux entreprises exploitent sur le territoire provincial alors que les quatre autres exploitent sur les marchés régionaux.

Ce type d'entreprise comprend essentiellement le transport et l'entreposage et, par conséquent, les facteurs de hausse des coûts sont comparables à ceux qui affectent le transport des carburants autos et des combustibles de chauffage (livraison de la raffinerie au dépôt de stockage et du dépôt de stockage au client pour ce qui est du combustible de chauffage). D'autres coûts d'exploitation ont également augmenté à des taux comparables (la main d'œuvre fait partie des autres coûts d'exploitation dans le cadre de l'analyse du propane, le secteur étant à forte intensité de capital).

3. Ajustement pour couvrir l'augmentation des coûts

Compte tenu de l'augmentation des coûts, il semble raisonnable d'effectuer un ajustement à la marge de commercialisation et au maximum de livraison. L'ajustement total est estimé à 5,30 cll (donnée arrondie). Les détails figurent dans les tableaux ci-dessous.

Transport : de Sarnia au Nouveau-Brunswick

	Marge de commercialisation de	Coût de livraison de Sarnia à Moncton (1)	Augmentation des coûts du transport (2)	Effet sur la marge brute
	cll	Partage de la marge		cll
2008 c. 2006	50	18 %	15 %	1,35

Source :

1. Revendeurs de propane (sous réserve de vérification)
2. Selon la formule d'ajustement des coûts du carburant utilisée par le secteur du transport du carburant et appliquée à l'écart des prix du diesel, juillet 2006 c. juillet 2008

Autres coûts

	Marge de commercialisation	Partage du total des coûts d'exploitation (1)	Augmentation des coûts d'exploitation (2)	Effet sur la marge brute
	c/l			c/l
2008 c. 2006	50	82 %	6 %	2,46

Source :

1. Total des coûts d'exploitation moins le coût de livraison au terminal
2. Statistique Canada, Indices chaînes implicites, produit intérieur brut, 2006-08.

Maximum de livraison

	Maximum de livraison	Augmentation des coûts d'exploitation (1)	Effet sur la marge brute
	c/l		c/l
2008 c. 2006	10	15 %	1,50

1. Selon la formule d'ajustement des coûts du carburant utilisée par le secteur du transport du carburant et appliquée à l'écart des prix du diesel, juillet 2006 c. juillet 2008