

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

N° : R-4141-2020



ASSOCIATION DES DISTRIBUTEURS
D'ÉNERGIE DU QUÉBEC

PARCE QUE LE MONDE CHANGE

MÉMOIRE ET PREUVE DE L'ADEQ

9 JUILLET 2021

*Audience sur la fixation d'un montant en cents par litre au titre des coûts
d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel*

TABLE DES MATIÈRES

I.	INTRODUCTION	1
II.	TOILE DE FOND	3
A.	Comparaison Québec et États-Unis	3
B.	Comparaison Montréal-Toronto et Québec-Canada	5
C.	Les régions du Québec	7
III.	DÉTERMINATION DE ZONES.....	8
A.	Segmentation du marché québécois.....	8
B.	Trois zones.....	8
IV.	MODÈLE DE RÉFÉRENCE.....	9
V.	COÛTS D'EXPLOITATION	10
A.	Présentation des coûts	10
B.	Mise à jour du quantum des coûts d'exploitation	14
	1. Salaires.....	14
	2. Avantages sociaux.....	16
	3. Uniformes	16
	4. Amortissement	17
	5. Frais de financement	19
	6. Taxes relatives à la partie pétrolière	20
	7. Permis	20
	8. Électricité et chauffage	21
	9. Déneigement et entretien paysager	21
	10. Entretien et réparations	22
	11. Télécommunications et terminal de point de vente	22
	12. Fournitures de bureau et sanitaires	23
	13. Frais bancaires	24
	14. Assurances	24
	15. Honoraires professionnels.....	24

16.	Frais de garantie bancaire.....	25
17.	Publicité	25
18.	Coûts environnementaux	26
19.	Cartes de crédit	27
20.	Pertes d'inventaire.....	28
VI.	L'OPPORTUNITÉ D'INCLURE LES COÛTS D'EXPLOITATION	28
VII.	L'EXCÈS DE CONCENTRATION DU MARCHÉ SERA COÛTEUX POUR LES CONSOMMATEURS QUÉBÉCOIS	31
VIII.	CONCLUSION.....	33

I. INTRODUCTION

Les décisions D-99-133, D-2000-141, D-2003-126, D-2006-112 et D-2009-025, rendues respectivement les 29 juillet 1999, 21 juillet 2000, le 26 juin 2003, le 27 juin 2006 et le 10 mars 2010, ont permis à la Régie de l'énergie (la « Régie ») de se prononcer sur la valeur des coûts d'exploitation d'un détaillant.

Conformément à l'article 59 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (« **LRÉ** »), la Régie de l'énergie (la « **Régie** ») doit fixer à tous les trois ans un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel.

Les décisions D-99-133, D-2000-141, D-2003-126, D-2006-112 et D-2010-025, rendues respectivement les 29 juillet 1999, 21 juillet 2000, le 26 juin 2003, le 27 juin 2006 et le 10 mars 2010, ont permis à la Régie de se prononcer sur la valeur des coûts d'exploitation d'un détaillant. En vertu de ces décisions, la Régie avait fixé à 3 cents par litre, pour l'ensemble du territoire du Québec, le montant des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence et en carburant diesel.

Le processus réglementaire ayant mené à la décision D-99-133, reconduite en 2000, en 2003, en 2006 et en 2010, a duré plus de 15 mois, ce qui a exigé des ressources humaines et matérielles considérables pour l'ADEQ. Ce processus exhaustif a servi de base aux décisions ultérieures qui en ont repris les conclusions.

En 2012, la Régie a mené à nouveau un exercice exhaustif afin de revoir les coûts d'exploitation d'un détaillant efficace. En vertu de la décision D-2013-087, la Régie a fixé à 3,5 cents le litre le montant des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence et en carburant diesel.

Conformément à l'article 59 de la LRÉ, la Régie n'a pas alors inclus ce montant de coûts d'exploitation dans le calcul du prix minimum, en deçà duquel il est illégal de vendre au détail de l'essence et du carburant diesel au Québec. Cependant, elle a clairement indiqué qu'elle se réservait le droit d'inclure ce montant à tout moment, pour une période et dans une zone précises, si la situation devenait excessive; notamment si les prix affichés demeuraient au seuil minimum pendant une période continue.

Le 15 juillet 2015, la Régie a rendu la décision D-2015-111 dans laquelle elle reconduit à 3,5 cents, par litre, le montant au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel. Le 18 juillet 2018, la Régie reconduisait à nouveau le montant de 3,5 cents dans sa décision D-2018-087. La Régie estimait que la preuve déposée par les intervenants et les données tirées du *Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de carburant diesel – Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2013*, l'amenaient à conclure qu'il n'y avait pas eu de changements significatifs dans les conditions de marché de la vente au détail d'essence et de carburant diesel ni dans les coûts d'exploitation d'une essencerie depuis 2012.

L'ADEQ réitère, comme elle l'avait fait en 2012, en 2015 et en 2018 qu'elle ne partage pas certaines des conclusions de fait et de droit auxquelles la Régie est parvenue dans la décision D-99-133, reconduite en 2000, en 2003, en 2006 et en 2010 ainsi que dans la décision D-2013-087 et reconduite en 2015 et en 2018. Elle constate en outre que certains coûts ont été exclus par la Régie alors qu'ils font partie intégrante des coûts que doit assumer un détaillant en essence et en carburant diesel.

L'exemple des coûts environnementaux est, à cet égard, particulièrement révélateur. Si, en 1999, la Régie pouvait affirmer que la considération des coûts environnementaux ne faisait pas partie des pratiques courantes de l'industrie, force nous sera de conclure, que ces coûts sont maintenant incontournables et font partie des bonnes pratiques de l'industrie depuis déjà plus d'une décennie.

Le 20 janvier 2021, dans le cadre du présent dossier, la Régie a rendu sa décision procédurale D-2021-005 dans laquelle elle demande aux personnes intéressées à participer au processus d'audience publique menant à la fixation des coûts d'exploitation de déposer une demande d'intervention. L'ADEQ a déposé une telle demande d'intervention et a été reconnue comme intervenante par la Régie dans la décision D-2021-034 rendue le 22 mars 2021.

Dans le cadre de cette dernière décision, la Régie rappelle l'historique des dossiers relatifs à la fixation du montant au titre de coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel. Elle précise ensuite que dans le présent dossier, en tenant compte des commentaires des personnes intéressées et du présent contexte particulier du marché de la vente d'essence et de diesel dont le contexte lié à la pandémie ainsi que la transition énergétique, elle retient certains enjeux. La preuve des intervenants pourra traiter des enjeux relatifs à :

- 1) Le modèle de référence (modèle commercial et volume annuel de vente);
- 2) Les éléments des coûts d'exploitation (composantes et valeurs);
- 3) L'opportunité d'inclure ou non le montant des coûts d'exploitation;
- 4) L'opportunité de déterminer des régions;
- 5) L'opportunité de déterminer des zones.

La Régie précise que le traitement d'un prix plafond et que la notion de rabais de rampe ne seront pas traités dans ce dossier puisque le concept de prix plafond relève de la responsabilité du gouvernement et que les rabais de rampe ne sont pas des coûts d'exploitation.

Le présent mémoire de l'Association des distributeurs d'énergie du Québec – ADEQ vise à répondre aux enjeux identifiés par la Régie.

Sommairement, l'ADEQ estime que le temps est effectivement venu de réévaluer l'ensemble des coûts en tenant compte des zones qu'impose la segmentation du marché. L'ADEQ constate que les coûts doivent être revus pour tenir compte notamment de l'augmentation liée à l'inflation, du contexte de la pandémie et de la transition énergétique. Enfin, certains coûts ont été exclus par la Régie alors qu'il est de plus en plus difficile de prétendre qu'ils ne font pas partie intégrante des coûts que doit assumer un détaillant en essence et en carburant diesel.

II. TOILE DE FOND

A. Comparaison Québec et États-Unis

Dans sa décision D-99-133, la Régie a peint une toile de fond du marché de la vente au détail d'essence¹. Le nombre de postes d'essence a constitué un élément important du portrait du marché qui a été dessiné. La Régie fait état, à la page 24 de la décision D-99-133, de la tendance décroissante du nombre d'essenceries au Québec, entre 1981 et 1997.

Cette constatation a mené la Régie à émettre l'opinion « que la faible productivité du parc québécois d'essencerie, en termes de volume moyen annuel, devrait faire en sorte que les efforts de rationalisation se poursuivent »². Compte tenu de l'importance de cette constatation pour l'ensemble des conclusions contenues dans la décision de la Régie, il importe d'étudier le phénomène du nombre de postes d'essence au Québec avec attention.

Au cours de l'audience ayant mené à la décision D-99-133, certains intervenants ont cité le marché américain comme un exemple à suivre. Nous n'avons qu'à nous rappeler de l'expert d'Ultramar, monsieur Michael Ervin, qui a présenté des données comparatives entre le marché canadien et américain.

Selon le journal économique MarketWatch / Wall Street Journal, le nombre de postes d'essence sur le territoire des États-Unis s'établit à 115 000 en 2019³. D'autre part, le Bureau de recensement des États-Unis fournit des données 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 (329 135 084)⁴ par le nombre de postes d'essence au 1^{er} janvier 2020.

Le résultat de cette opération nous indique que l'on compte 2 862 citoyens par poste d'essence aux États-Unis.

En utilisant le recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2019 et les données de l'Institut de la Statistique du Québec, il faut diviser le nombre de citoyens (8 556 650)⁵ par 2 821 postes d'essence⁶. On réalise ainsi que le Québec dessert 3 033 citoyens par poste d'essence.

¹ Décision D-99-133 R-3399-98, pp.19 à 37

² Id, p. 37

³ MarketWatch de Wall Street Journal, *How Many Gas Stations Are in U.S? How Many Will There Be in 10 Years?* (ADEQ-1)

⁴ United States Census Bureau, Population Division, *Table 1. Monthly Population Estimates for the United States: April 1 2020 to December 1 2020.* (ADEQ-2)

⁵ Institut de la Statistique du Québec, *Le bilan démographique du Québec – édition 2020*, p.18 (ADEQ-3)

⁶ Régie de l'Énergie du Québec, *Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel – recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2019*, p.39 (ADEQ-4)

Ainsi, au Québec, pour desservir 100 000 habitants, nous disposons de 33 postes d'essence contre 35 aux États-Unis. Pour un même nombre d'habitants, il y a donc, au Québec, un nombre de postes d'essence inférieur à celui que l'on retrouve aux États-Unis.

Cela établit que, pour desservir leurs marchés, les États-Unis disposent de plus de postes d'essence par millier d'habitants que le Québec. Cela est d'autant plus vrai que les États-Unis, dans un marché très concurrentiel, maintiennent un nombre de postes d'essence par habitant supérieur à celui du Québec, en dépit d'une densité de population près de six fois supérieure à celle du Québec.

Tableau no. 1
Statistiques démographiques
au 1^{er} janvier 2020

	Population	Superficie terrestre (km ²)	Densité (hab/km ²)
Québec	8 556 650 ⁷	1 365 128 ⁸	6,27
États-Unis	329 135 084 ⁹	9 147 593 ¹⁰	36,34

Au surplus, les régions métropolitaines des États-Unis n'ont 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 permet d'augmenter le volume moyen de litres vendus par poste d'essence aux États-Unis. Ainsi, les plus grandes régions métropolitaines que sont New York, Los Angeles et Chicago, avec respectivement 19,2 millions, 13,2 millions et 9,4 millions habitants¹¹, ne se comparent pas avec les trois plus grandes régions métropolitaines du Québec soit Montréal, Québec et Gatineau avec respectivement 4,3 millions, 825 150 et 345 778 habitants¹².

Enfin, près de 86 %¹³ de la population des États-Unis vit dans une région métropolitaine alors que seulement 66,6 %¹⁴ de la population habite dans ces régions au Québec. En outre, plus de 24 % 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 Québec.

⁷ Institut de la Statistique du Québec, *Le bilan démographique du Québec – édition 2020*, p.18 **(ADEQ-3)**

⁸ Statistique Canada, *Tableau 16.6 Superficie en terre et en eau douce, par province et territoire*, 7 octobre 2016, p.2 **(ADEQ-5)**

⁹ United States Census Bureau, Population Division, *Table 1. Monthly Population Estimates for the United States: April 1 2020 to December 1 2020*. **(ADEQ-2)**

¹⁰ United States Census Bureau, State and other areas, *Land Area total*, 9 août 2018 **(ADEQ-6)**

¹¹ United States Census Bureau, *Annual Estimates of the Resident Population: April 1 2010 to July 1, 2019* **(ADEQ-7)**

¹² Statistique Canada, *Estimations démographiques annuelles (régions infraprovinciales, janvier 2021), Estimations de la population des régions métropolitaines de recensement (RMR) pour le Québec de 2001 à 2020* **(ADEQ-8)**

¹³ **(ADEQ-7)**

¹⁴ **(ADEQ-8)**

Malgré cette réalité, il y a un nombre supérieur 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.

B. Comparaison Montréal-Toronto et Québec-Canada

La prétendue « rationalisation » du marché ontarien n'a pas eu d'effet bénéfique pour les consommateurs de cette province : le consommateur torontois paie son essence, hors taxes, coût carbone et redevance, plus cher que le consommateur montréalais. Même les volumes plus importants des postes d'essence torontois n'ont pas permis aux consommateurs de bénéficier de prix plus bas. Le tableau qui suit illustre les avantages dont bénéficient les consommateurs montréalais, comparés à ceux de Toronto.

Tableau no. 2
Prix de l'essence ordinaire hors taxes¹⁵
coût carbone¹⁶ et redevance verte¹⁷
Montréal et Toronto

Années	Toronto	Montréal	Écart Toronto-Montréal
1999	28,7	27,7	0,9
2000	41,5	40,4	1,1
2001	37,7	37,0	0,7
2002	38,2	35,4	2,8
2003	42,5	40,0	2,5
2004	48,5	48,0	0,5
2005	59,3	57,5	1,8
2006	63,6	62,0	1,6
2007	67,5	65,9	1,6
2008	80,1	77,0	3,0
2009	62,4	59,4	3,0
2010	85,0	83,7	1,4
2011	85,0	83,6	1,4
2012	87,4	87,1	0,4
2013	88,5	87,0	1,5
2014	88,8	86,4	2,4
2015	69,7	64,8	4,9
2016	64,9	57,8	7,1
2017	71,5	67,0	4,5
2018	84,0	78,0	6,0
2019	75,9	71,9	4,0
2020	57,7	54,9	2,8

La redevance verte est soustraite du 1er avril 2007 à décembre 2014.

La quote-part est soustrait à compter du 1er avril 2007.

Les frais du SPEDE sont soustraits à compter de janvier 2015 au Québec.

Les frais du SPEDE sont soustraits de janvier 2017 à octobre 2018 en Ontario.

Source : Kent Group Ltd., Essence ordinaire, Prix au détail, moyennes mensuelles, libre-service, sans taxes

Il faut maintenir une diversité et un grand nombre d'entreprises, avantageux pour les consommateurs, dans la distribution et la vente au détail de produits pétroliers. Cette diversité d'entreprises

¹⁵ Kent Marketing, « Essence ordinaire, Prix au détail, libre-service, sans taxes », 1999 à 2020 **(ADEQ-9)**

¹⁶ Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec. *Revenus des ventes aux enchères versés au Fonds d'électrification et de changements climatiques*, 17 juin 2021 **(ADEQ-10)**

¹⁷ Régie de l'Énergie du Québec. *Historique des taux de la quote-part annuelle payable par les distributeurs d'énergie tels que déterminés par la Régie de l'énergie et Financement des actions pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques – (Fonds vert MDDEFP)* **(ADEQ-11)**

favorise la concurrence nécessaire au bon fonctionnement du libre marché. C'est cette dynamique concurrentielle qui fait en sorte que, de tout le Canada, c'est au Québec où l'on retrouve les prix de l'essence, hors taxes et redevance, les plus bas.

À cet égard, les données présentées au tableau no. 3 en annexe sont incontestables. Depuis 1999, la présence d'entreprises pétrolières indépendantes permet au marché québécois des carburants d'offrir les meilleurs prix hors taxes aux consommateurs du Québec. Du plus bas prix au plus élevé : Québec, Ontario, Atlantique, Ouest canadien¹⁸.

C. Les régions du Québec et des volumes représentatifs des marchés

Il ne faut pas oublier qu'au Québec, les compagnies majeures avec leurs sites corporatifs et les grandes surfaces ont abandonné ou déconsidéré les postes d'essence desservant les populations des secteurs plus isolés, 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 volumes, les majeures ont laissé tomber ce type d'opérations, dans lesquelles les grandes surfaces refusent de s'engager. 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. D'ailleurs, au plus fort de la crise de la pandémie que nous avons vécue cette dernière année, nous avons pu constater le rôle des stations-service dans la prestation de service essentiel aux populations locales comme aux services d'urgence qu'elles ont continué à approvisionner alors que l'économie était mise en pause forcée.

Malgré leur volume plus modeste qui fait diminuer le volume moyen par poste d'essence, ces points de service efficaces ne placent pas le Québec en porte à faux lorsqu'on compare les prix moyens hors taxes et redevances.

Au surplus, les conséquences de la pandémie ont contribué à considérablement réduire les volumes de vente de carburant des essenceries. Selon l'expérience des membres, au plus fort de la crise, lors de la mise en pause de l'économie québécoise, les volumes ont été réduits de plus de 40% et même de près de 70% dans les stations-service autoroutières. Pendant la période estivale 2020, les volumes ont remonté avec les voyages à l'intérieur du Québec, sans jamais revenir entièrement à la hauteur des volumes pré-pandémiques pour redescendre légèrement à l'automne. Le télétravail a pris une place importante dans la vie de plusieurs Québécois et a contribué à réduire la demande en carburant. Le télétravail risque de se poursuivre en partie, même après le retour à la vie normale.

La transition énergétique vient aussi créer une pression à la baisse sur les volumes de vente. La pénétration des véhicules électriques se poursuit. D'ailleurs dès 2035, le gouvernement a annoncé qu'il interdirait la vente de véhicules à essence neufs. Dans les années à venir, avec cette pression, il faut s'attendre à une baisse de la demande. Malgré cette baisse prévisible de la demande, il faudra poursuivre l'approvisionnement en carburants accessible à la population des régions du Québec. Il ne doit pas y avoir de désert énergétique. Il faut s'assurer de préserver une saine concurrence qui

¹⁸ ADEQ. Tableau 3 « Prix au détail hors taxes de l'essence ordinaire au Canada – moyennes mensuelles, prix au détail, libre-service, sans taxes et redevances vertes (1999 à 2020) » (ADEQ-12)

permet la survie d'essencerie efficace à plus petits volumes et ainsi servir toutes les régions du Québec et assurer la sécurité énergétique des régions et localités moins densément peuplées.

L'ADEQ soumet que la seule façon d'établir un juste volume est de se baser sur la réalité du Québec qui, tel qu'exposé ci-haut, se compare avantageusement avec le reste du Canada. Puisque les consommateurs du Québec bénéficient des prix de l'essence hors taxes les plus bas du Canada¹⁹, il n'y a aucune raison de ne pas considérer des volumes réalistes, propres à chacune des zones, pour établir le volume de référence du poste d'essence efficace déterminé par la Régie.

III. DÉTERMINATION DE ZONES

A. Segmentation du marché québécois

Le Québec a un vaste territoire. Comme nous allons le constater, le marché des carburants n'a pas les mêmes caractéristiques sur l'ensemble du territoire québécois. Une segmentation du marché selon certaines caractéristiques devient alors nécessaire afin d'établir une équité conforme aux particularités régionales qui conditionnent la valeur des coûts d'exploitation. En outre, cette segmentation est essentielle à la survie des détaillants des régions qui supportent des coûts d'exploitation moyens plus élevés, en raison du contexte particulier de leur marché.

Il est évident que la densité de la population dans une zone donnée influence le marché de détail des carburants. À titre d'exemple, la proximité de gros bassins de population a un impact sur les conditions du marché. Puisque les conditions du marché pétrolier sont variables, il est logique que les coûts d'exploitation le soient également.

Dans un grand marché, il est possible de réaliser certaines économies d'échelle dont il ne faut toutefois pas exagérer la portée, car d'autres coûts peuvent s'avérer plus élevés dans les grands centres. Par contre, dans les petits marchés, les volumes de ventes ne peuvent pas être aussi importants. Cette caractéristique doit être considérée dans la démarche de segmentation du marché. Si, dans la grande région métropolitaine de Montréal, le volume de vente moyen est supérieur à celui des autres régions du Québec, étant donné la grande densité de population de cette région, la valeur des terrains y est par contre beaucoup plus élevée. Toutefois, dans les régions éloignées, où le volume de vente est plus faible, il est essentiel qu'il y ait des points de vente pour desservir la population sans qu'elle ait à se déplacer sur de très grandes distances. Si les économies d'échelle dans ces régions ne sont pas aussi importantes, celles des grands marchés ont une limite. Lorsque de très grands volumes y sont atteints, les installations adaptées à ces très grands débits demandent un investissement, toutes proportions gardées, beaucoup plus important que pour les postes d'essence à débit moyen.

B. Trois zones

Pour faciliter l'application de la loi, nous proposons de diviser le Québec en trois zones : la région de Montréal (CMM), le Québec central et les régions éloignées. Ces zones sont bien délimitées et

¹⁹ (ADEQ-12)

sont caractérisées par une taxation similaire. Au surplus, les zones éloignées ont comme caractéristique d'avoir une barrière naturelle avec les zones centrales. Cette segmentation du territoire limite les distorsions que créerait un trop grand nombre de zones et permet d'établir des coûts plus représentatifs du contexte de chacune de ces zones.

La région de Montréal (CMM), zone 1

La région de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) représente la première zone de marché²⁰. Sur le territoire de la CMM, la densité de population est plus importante. Cette forte densité permet aux détaillants d'avoir un volume de vente moyen supérieur au volume de vente moyen que l'on retrouve sur l'ensemble du territoire du Québec. De plus, une taxe additionnelle de 3 cents, prélevée sur chaque litre d'essence vendu, contribue à particulariser ce territoire. Dans cette zone, on retrouve Montréal, Laval et les municipalités des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie situées sur le territoire de la CMM ainsi que la municipalité de Saint-Jérôme²¹.

Le Québec central, zone 2

La deuxième zone proposée regroupe les territoires du Québec central. Ces régions sont généralement situées près de grands centres, près de la région de la CMM ou ayant un bassin de population moyen permettant des volumes de vente assez importants. Les régions de Québec, de Chaudière-Appalaches, de l'Estrie, de l'Outaouais ainsi que les municipalités des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie situées hors du territoire de la CMM sont regroupées dans cette zone de marché des régions intermédiaires.

Les régions éloignées, zone 3

La troisième zone regroupe les régions éloignées. Ces régions sont généralement caractérisées par un faible volume de vente, un vaste territoire et une faible densité de population. Elles bénéficient généralement de rabais de taxes, dus notamment à leur éloignement des grands centres. Cette zone comprend les régions de l'Abitibi, du Nord-du-Québec, de la Côte-Nord, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine.

IV. MODÈLE DE RÉFÉRENCE

L'ADEQ a déterminé un modèle commercial par zone, auquel elle a attribué un volume de vente spécifique. En effet, le modèle de détaillant choisi par la Régie doit pouvoir répondre aux paramètres de volume qu'elle établira dans chacune des trois zones.

²⁰ Communauté métropolitaine de Montréal. *Liste des municipalités et secteurs et carte du territoire de la CMM* ». (ADEQ-13);

²¹ La ville de Saint-Jérôme a été ajoutée à la zone 1. Elle partage la taxe additionnelle de 3 cents des autres municipalités de la zone de la CMM et le même réseau de transport en commun. Anciennement, Saint-Jérôme était au sein de l'AMT (Autorité métropolitaine de transport).

Ainsi, pour estimer les volumes de chacune des zones, l'ADEQ a utilisé les données du recensement des essenceries au 31 décembre 2019²² et le Décret 1421-2018²³ – population au 1^{er} juillet 2018. Ainsi, pour la région de Montréal-CMM (zone 1), un poste d'essence de type libre-service dépanneur d'un volume de 4,2 millions de litres (4 245 890) doit servir de modèle de référence. Ce poste d'essence sera notamment doté de trois distributrices (multiproduits 2x3+0 et 1x3+1), de deux réservoirs en fibre de verre double parois (l'un d'une capacité de 65 000 litres et l'autre de 50 000 litres compartimenté), d'une marquise de 24x80 pieds et de deux caisses avec contrôle des distributrices d'essence.

Pour le Québec central (zone 2), un poste d'essence de type libre-service dépanneur d'un volume de 3,2 millions de litres (3 175 472) doit servir de modèle de référence. Ce poste d'essence sera notamment doté de deux distributrices (multiproduits 1x3+0 et 1x3+1), de deux réservoirs en fibre de verre double parois (l'un d'une capacité de 65 000 litres et l'autre de 35 000 litres compartimenté), d'une marquise de 24x50 pieds et de deux caisses avec contrôle des distributrices d'essence.

Pour les régions éloignées (zone 3), un poste d'essence de type libre-service dépanneur d'un volume de 2 millions de litres (2 001 709) doit servir de modèle de référence. Ce poste d'essence sera notamment doté de deux pompes (1x3+0 et 1x3+1), d'un réservoir en fibre de verre double parois (d'une capacité de 65 000 litres compartimenté), d'une marquise de 24x32 pieds et d'une caisse avec contrôle des distributrices d'essence.

V. COÛTS D'EXPLOITATION

A. Présentation des coûts

Pour établir la juste valeur des coûts d'exploitation d'une entreprise, il convient de ne pas exclure des éléments nécessaires à ses opérations. Le professeur Ahmed Naciri est on ne peut plus clair à cet égard. S'en référant à l'American Accounting Association, monsieur Naciri rappelle en effet que la considération de toutes les composantes du coût d'exploitation trouve sa justification dans la loi financière, devenue classique et indiscutable : la règle de maximisation. En vertu de cette loi, toute activité commerciale ne mérite d'être entreprise que lorsque l'ensemble des revenus qu'elle génère est égal ou supérieur à l'ensemble de tous les coûts qu'elle cause. « Exprimé différemment, un entrepreneur ne peut prétendre avoir réalisé un profit que lorsque tous ses coûts ont été résorbés à même ses revenus d'exploitation » précise le professeur Naciri²⁴. Le législateur a, avec raison, décidé de réglementer l'activité commerciale de vente des produits essentiels que sont l'essence et le carburant diesel. Tous les coûts afférents à leur vente doivent donc être tenus en compte dans l'évaluation des coûts d'exploitation.

²² (ADEQ-4)

²³ Institut de la Statistique du Québec, « Gazette Officielle du Québec, 26 décembre 2018, 150^{ème} année, numéro 52 », *Décret 1421-2018 – estimation de la population au 1^{er} juillet 2018, par municipalité et arrondissement (ADEQ-14)*

²⁴ Les soulignés sont tirés du document. Chaire d'études socio-économiques, Ahmed Naciri, PhD.: « Les composantes du coût d'exploitation », mai 1998. Document déposé dans le cadre de l'audience 98-99, à la p. 5, 3^{ème} paragraphe (ADEQ-15)

D'ailleurs, un document de l'ICPP intitulé « De la raffinerie à la pompe, l'industrie pétrolière d'aval du Canada » explique que le prix à la pompe doit permettre de couvrir tous les coûts d'exploitation : « Par conséquent, le détaillant doit trouver un juste équilibre entre un prix qui rembourse toutes les dépenses d'exploitation et les frais de propriété et un prix suffisamment bas pour attirer les clients et les conserver malgré la vive concurrence. »²⁵

Conformément au paragraphe 71 de la décision D-2021-034, l'ADEQ présente les éléments de coûts d'exploitation (composantes et valeurs) qui tiennent compte des zones proposées et des modèles de postes d'essence qui y sont associés.

Les tableaux qui suivent identifient chacun des éléments des coûts d'exploitation d'un poste d'essence efficace, pour chacune des trois zones.

Les coûts identifiés et évalués dans ces tableaux représentent que les coûts d'un détaillant indépendant et excluent les coûts inhérents au fonctionnement d'un réseau ou aux coûts d'un grossiste qui se retrouvent en amont des coûts du détaillant.

²⁵ Institut canadien des produits pétroliers, « De la raffinerie à la pompe, l'industrie pétrolière d'aval du Canada », à la p. 5 (ADEQ-16)

Tableau no. 4
Coûts d'exploitation par zone

Éléments des coûts d'exploitation	Coûts en 2021					
	zone 1: CMM		zone 2: Québec central		zone 3: régions éloignées	
	4 245 890		3 175 472		2 001 709	
<i>Volume moyen estimé (litres)</i>	\$	¢/litre	\$	¢/litre	\$	¢/litre
Salaires	68 593	1,62	53 430	1,68	43 040	2,15
Avantages sociaux	11 374	0,27	8 860	0,28	7 137	0,36
Uniformes	595	0,01	521	0,02	372	0,02
Amortissement des équipements	31 947	0,75	26 080	0,82	21 757	1,09
Frais de financement	16 985	0,40	13 503	0,43	8 109	0,41
Taxes relatives aux équipements pétroliers	17 500	0,41	12 500	0,39	5 000	0,25
Permis	752	0,02	627	0,02	576	0,03
Électricité et chauffage	6 500	0,15	5 500	0,17	4 500	0,22
Déneigement et entretien paysager	3 250	0,08	2 600	0,08	2 000	0,10
Entretien et réparation	7 761	0,18	6 863	0,22	5 878	0,29
Télécommunication et terminal de point de vente	2 160	0,05	2 160	0,07	1 860	0,09
Fournitures de bureau et sanitaires	2 750	0,06	2 066	0,07	1 498	0,07
Frais bancaires	2 000	0,05	1 500	0,05	1 250	0,06
Assurances	5 500	0,13	5 200	0,16	4 400	0,22
Honoraires professionnels	1 650	0,04	1 650	0,05	1 500	0,07
Frais de garantie bancaire	700	0,02	700	0,02	700	0,03
Publicité	4 246	0,10	3 175	0,10	2 002	0,10
Coûts environnementaux	667	0,02	833	0,03	1 000	0,05
Sous-total	184 929	4,36	147 768	4,65	112 579	5,62
Coûts influencés par le prix du carburant						
Cartes de crédit	41 428	0,98	29 650	0,93	19 539	0,98
Pertes d'inventaire	14 362	0,34	9 956	0,31	6 365	0,32
Sous-total	55 790	1,31	39 606	1,25	25 904	1,29
TOTAL	240 719	5,67	187 374	5,90	138 483	6,92

Tableau no. 5
Coûts d'exploitation indexés par zone

Éléments des coûts d'exploitation	Coûts 2021 (avec inflation projetée sur 3 ans - 3,4%)					
	zone 1: CMM		zone 2: Québec central		zone 3: régions éloignées	
<i>Volume moyen estimé (litres)</i>	4 245 890		3 175 472		2 001 709	
	\$	¢/litre	\$	¢/litre	\$	¢/litre
Salaires	70 925	1,67	55 246	1,74	44 504	2,22
Avantages sociaux	11 761	0,28	9 161	0,29	7 380	0,37
Uniformes	615	0,01	538	0,02	385	0,02
Amortissement des équipements	33 033	0,78	26 967	0,85	22 496	1,12
Frais de financement	17 562	0,41	13 962	0,44	8 385	0,42
Taxes relatives aux équipements pétroliers	18 095	0,43	12 925	0,41	5 170	0,26
Permis	778	0,02	648	0,02	596	0,03
Électricité et chauffage	6 721	0,16	5 687	0,18	4 653	0,23
Déneigement et entretien paysager	3 361	0,08	2 688	0,08	2 068	0,10
Entretien et réparation	8 025	0,19	7 096	0,22	6 078	0,30
Télécommunication et terminal de point de vente	2 233	0,05	2 233	0,07	1 923	0,10
Fournitures de bureau et sanitaires	2 844	0,07	2 136	0,07	1 549	0,08
Frais bancaires	2 068	0,05	1 551	0,05	1 293	0,06
Assurances	5 687	0,13	5 377	0,17	4 550	0,23
Honoraires professionnels	1 706	0,04	1 706	0,05	1 551	0,08
Frais de garantie bancaire	724	0,02	724	0,02	724	0,04
Publicité	4 390	0,10	3 283	0,10	2 070	0,10
Coûts environnementaux	689	0,02	862	0,03	1 034	0,05
Sous-total	191 217	4,50	152 792	4,81	116 406	5,82
Coûts influencés par le prix du carburant						
Cartes de crédit	41 428	0,98	29 650	0,93	19 539	0,98
Pertes d'inventaire	14 362	0,34	9 956	0,31	6 365	0,32
Sous-total	55 790	1,31	39 606	1,25	25 904	1,29
TOTAL	247 007	5,82	192 398	6,06	142 311	7,11

B. Mise à jour du quantum des coûts d'exploitation

En revoyant la valeur des coûts d'exploitation qu'elle a d'abord fixée dans sa décision D-99-133, et reconduite en 2003, 2006 et 2009 et par la suite réévaluée en 2012 pour être reconduite en 2015 et 2018, l'ADEQ soumet que la Régie devra tenir compte des données qui suivent.

La détermination des éléments des coûts d'exploitation et de leur valeur, pour chacune des zones proposées, a été effectuée par le comité des affaires économiques de l'ADEQ. Les membres participants au comité sont monsieur Mathieu Lefebvre de Alimentation Couche-Tard (485 postes d'essence), monsieur Jérôme Dufresne de EKO/CADEKO (289 postes d'essence), monsieur Sonny Lehoux de Filgo-Sonic (288 postes d'essence), messieurs Jean-François Crevier et Jean-Claude Clément de Groupe Crevier (174 postes d'essence), messieurs Luc Harnois et Steve Lamontagne de Harnois Énergies (427 postes d'essence), monsieur Éric Larouche de RL Énergies (40 postes) et monsieur Luc Tessier de Sobeys (246 postes d'essence).

1. Salaires

Le comité n'a considéré que le salaire minimum de 13,50\$ comme taux horaire pour le calcul du coût salarial même s'il juge que le taux horaire moyen est supérieur. À titre d'exemple, lors des quarts de soir et de nuit, les employés bénéficient d'une prime. La prime de nuit est d'au moins un dollar de l'heure. Au surplus, avec la pénurie de main-d'œuvre, le salaire d'entrée est souvent bien supérieur au salaire minimum notamment dans les régions éloignées où la pénurie se fait sentir encore davantage. Afin de retenir la main-d'œuvre, les stations-service augmentent les salaires avec l'expérience.

Dans les zones 1 et 2, l'achalandage du commerce nécessite une double présence aux caisses en périodes de pointe.

La complexité des opérations et les responsabilités de gestion nécessitent la présence d'un gérant et d'un assistant-gérant. Le gérant a notamment la responsabilité d'aménager les horaires des employés, du recrutement avec un roulement important, des commandes, des contrôles d'inventaires pétroliers pour respecter les critères environnementaux et de la propreté et de la sécurité des lieux. Le comité a considéré les salaires du gérant et des commis mais n'a pas attribué de salaire spécifique à l'assistant-gérant dans le calcul des coûts relatifs aux salaires. Les salaires des employés ont été attribués à 40% au commerce du carburant et à 60% à celui du dépanneur, alors que 25 % du salaire du gérant est attribué aux tâches reliées à la gestion du commerce des carburants.

La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4 %. Les salaires ont donc été ajustés des projections inflationnistes de 3,4%²⁶.

²⁶ Desjardins. Études économiques et financières - prévisions économiques et financières, *La situation s'améliore... mais les pressions inflationnistes s'accroissent*, 22 juin 2021, p.16 (ADEQ-17)

Tableau no. 6

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Heures d'ouverture	Ouvert 24 hres	6h à 24h	6h à 23h
Double présence par semaine	42 heures	30 heures	Aucune
Nombre d'heures travaillées par semaine (caissiers)	210 hres	156 hres	119 hres
Taux horaire – caissiers ²⁷	13,50 \$	13,50 \$	13,50 \$
Salaires - caissiers par année	147 420 \$	109 512 \$	83 538 \$
Salaire du gérant	38 500 \$	38 500 \$	38 500 \$
Salaires – caissiers dédiés aux carburants (40 %)	58 968 \$	43 805 \$	33 415 \$
Salaire du gérant dédié aux carburants (25%)	9 625 \$	9 625 \$	9 625 \$
Coût total des salaires dédiés aux carburants	68 593 \$	53 430 \$	43 040 \$
Coût des salaires dédiés aux carburants ajusté à l'inflation projetée (3,4 %)	70 925 \$	55 246 \$	44 504 \$

²⁷ Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale du Québec. *Hausse du salaire minimum à compter du 1^{er} mai 2021 – Le ministre Jean Boulet annonce une hausse du taux général de 0,40 \$ l'heure, 16 décembre 2020. (ADEQ-18)*

2. Avantages sociaux

Le taux des avantages sociaux payé par l'employeur est de 16,582 % des salaires. Le coût des avantages sociaux est composé des éléments suivants :

Tableau no. 7

Régime des rentes du Québec		5,90 %
Assurance emploi		1,65 %
Régime québécois d'assurance parentale (RQPA)		0,692 %
Fonds des services de santé (FSS)		2,50 %
Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST)	Normes du travail et de l'équité salariale	0,07 %
	Régime de santé et sécurité au travail	1,77 %
Indemnités de vacances		4,0 %
Total		16,582 % ²⁸

Les avantages sociaux ont été ajustés à la moitié des projections inflationnistes des trois prochaines années (3,4 %).

Tableau no. 8

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts des avantages sociaux	11 374 \$	8 860 \$	7 137 \$
Coûts des avantages sociaux ajustés à l'inflation projetée (3,4 %)	11 761 \$	9 161 \$	7 380 \$

3. Uniformes

L'uniforme reflète l'image de l'entreprise et assure une uniformité chez tous les employés. Dans le contexte de pénurie de main-d'œuvre, l'uniforme revêt encore plus d'importance aux yeux des employés où l'employeur se doit de fournir des uniformes. De plus, dans le calcul du coût des uniformes, les employés se partagent une veste de laine, un manteau d'hiver et un imperméable. Cependant, depuis la pandémie, les employés sont beaucoup plus exigeants pour des raisons d'hygiène personnelle. Le coût par employé d'un uniforme est estimé à 186\$. Une proportion de 40% des coûts des uniformes est attribuée au commerce des carburants. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4 %.

²⁸ Voir documents de soutien justifiant le coût des avantages sociaux. (ADEQ-19)

Tableau no. 9

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts d'uniforme par employé	186 \$	186 \$	186 \$
Nombre d'employés	8	7	5
Coûts des uniformes	1 488 \$	1 302 \$	930 \$
Coûts des uniformes relatifs au commerce de carburant (40%)	595 \$	521 \$	372 \$
Coûts des uniformes ajustés à l'inflation projetée (3,4%)	615 \$	538 \$	385 \$

4. Amortissement

L'amortissement a été calculé à partir de la valeur des immobilisations de chacun des modèles de postes d'essence de type libre-service dépanneur déterminé. Ces coûts sont basés sur l'expérience des membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence dans les différentes zones. L'amortissement a été calculé sur une période de 15 ans à l'exception des équipements relatifs aux réservoirs où l'amortissement a été calculé sur une période de 30 ans (réservoirs, tuyauterie et travaux d'installation). La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4%.

Nous attirons l'attention sur des changements réglementaires qui peuvent impliquer de nouveaux coûts. À titre d'exemple, le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles a publié un nouveau règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel. Cette nouvelle réglementation imposera l'ajout d'une certaine teneur en éthanol qui sera croissante dans le temps. De plus, l'essence-éthanol n'est pas encore distribuée partout au Québec. Certains réservoirs de fibres de verre n'ont pas les attestations pour contenir une haute teneur en éthanol. Au moment où le contenu en éthanol aura atteint cette teneur, les réservoirs de certaines essenceries n'auront pas encore atteint leur fin de vie utile. Ces essenceries devront donc devancer le changement de réservoirs avec les impacts financiers que cela comporte.

Tableau 10

ITEMS	ZONE 1		ZONE 2		ZONE 3	
Volume	4 245 890		3 175 472		2 001 709	
Configuration des distributrices	3 îlots en façade		2 îlots en façade		2 îlots en ligne	
Disposition des distributrices	(2x3+0 et 1x3+1)		(1x3+0 et 1x3+1)		(1x3+0 et 1x3+1)	
Distributrices avec paiement à la pompe	69 000 \$		47 000 \$		47 000 \$	
Interface		3 500 \$		3 500 \$		3 500 \$
Système de caisses	2 caisses	15 000 \$	2 caisses	15 000 \$	1 caisse	11 400 \$
Réservoir en fibre de verre double parois (Litres)	65000 L	54 000 \$	65000 L	54 000 \$		Non
Réservoir en fibre de verre double parois (Litres) (compartimenté)	50000 L	56 200 \$	35000 L	49 000 \$	65000 L	65 500 \$
Tuyauterie		18 000 \$		15 000 \$		15 000 \$
Pompes submersibles	3 pompes	6 800 \$	3 pompes	6 800 \$	3 pompes	6 800 \$
Contrôle d'inventaire électronique		19 000 \$		19 000 \$		18 000 \$
Marquise et luminaire	24 x 80	88 000 \$	24 x 50	64 300 \$	24 x 32	45 900 \$
Installation		178 000 \$		150 000 \$		148 000 \$
Flex et boîtier lumineux	cadre 3D	48 000 \$	cadre 3D	37 000 \$	cadre-toile en 2D	21 000 \$
Pylône au LED et indicateur des prix et enseigne (en pieds)	18x6	20 000 \$	18x6	20 000 \$	18x6	20 000 \$
Vérificateur agréé		1 600 \$		1 600 \$		1 600 \$
Asphalte et préparation		45 000 \$		35 000 \$		30 000 \$
Caméras	6 caméras et 1 moniteur	5 500 \$	4 caméras et 1 moniteur	4 500 \$	4 caméras et 1 moniteur	4 500 \$
Mobilier urbain	3 présentoirs à lave-glace et poubelle, 3 postes de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	4 700 \$	2 présentoirs à lave-glace et poubelle, 2 postes de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	3 500 \$	1 présentoir à lave-glace et poubelle, 1 poste de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	2 400 \$
Coûts	632 300 \$		525 200 \$		440 600 \$	
Amortissement (sur 15 ans/30 ans)	31 947 \$		26 080 \$		21 757 \$	
Coût ajusté à l'inflation projetée (3,4%)	653 798 \$		543 057 \$		455 580 \$	
Amortissement avec inflation projetée (3,4%)	33 033 \$		26 967 \$		22 496 \$	
Terrain	40 000 pi2	1 000 000 \$	30 000 pi2	750 000 \$	20 000 pi2	200 000 \$

5. Frais de financement

Un homme ou une femme d'affaires avisé utilise un partenariat financier pour financer les immobilisations, le terrain et les équipements pétroliers. Ce sont en effet des acquisitions de long terme qui entraînent l'utilisation du crédit.

Le professeur Ahmed Naciri traite de cette question dans le document intitulé : « Les composantes du coût d'exploitation » qu'il a déposé dans le cadre de l'audience 98-99²⁹. À la page 25 de ce document, le professeur Naciri précise que c'est le financement à terme qui permet de réaliser des investissements en actifs fixes. Pour le professeur Naciri, les intérêts sur emprunts hypothécaires entraînent des versements mensuels qui comprennent deux composantes : l'une affectée au remboursement du principal qui n'est pas considérée comme coût et une autre affectée au paiement du loyer de la somme empruntée, soit les coûts des intérêts sur hypothèque. Cette dernière composante constitue un vrai coût pour l'emprunteur, précise-t-il.

D'ailleurs, les compagnies majeures et les grandes surfaces ont des dettes accumulées et doivent défrayer les coûts de ces emprunts. Le fait qu'elles puissent choisir de ne pas comptabiliser les coûts de ces emprunts dans les opérations commerciales de leur secteur de détail ne constitue qu'un choix comptable. Leurs opérations intégrées leur permettent de pareils transferts. Cela ne doit pas faire oublier que les compagnies majeures et les grandes surfaces, tout comme les indépendants, font appel aux leviers financiers que constituent les emprunts. Les frais de financement sont comptabilisés pour tenir compte de la réalité commerciale omniprésente de l'emploi de leviers financiers. Nous estimons que la Régie doit considérer des frais inhérents à un emprunt représentant entre 60 et 70 % du capital investi³⁰. On estime que les éléments à considérer sont 50% de la valeur d'un terrain et les coûts de l'installation pétrolière, auxquels on ajoute la moitié des prévisions inflationnistes (3,4%) des trois prochaines années. L'emprunt représente 60% de l'investissement total, au taux d'intérêt de 2,5 % réclamé par une institution financière. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4 %.

²⁹ (ADEQ-15)

³⁰ À titre d'exemple Statistique Canada estimait en 1997, que les postes d'essence avec un chiffre d'affaires de 5 à 25 millions \$ ont un taux d'endettement de 69,9% selon le "Financial performance Indicators for Canadian Businesses" (ADEQ-20)

Tableau no. 11

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Investissement pétrolier	632 300 \$	525 200 \$	440 600 \$
Terrain	40 000 pi ²	30 000 pi ²	20 000 pi ²
	1 000 000 \$	750 000 \$	200 000 \$
Investissement pétrolier et 50% du terrain	1 132 300 \$	900 200 \$	540 600 \$
60% des investissements (équipements et 50% terrain)	679 380 \$	540 120 \$	324 360 \$
Frais de financement (2,5%)	16 985 \$	13 503 \$	8 109 \$
Frais de financement ajustés à l'inflation projetée (3,4%)	17 562 \$	13 962 \$	8 385 \$

6. Taxes relatives à la partie pétrolière

L'estimation des taxes est faite à partir de l'expérience des membres du comité opérant dans les différentes zones. La moitié des taxes doit être assumée par le commerce de carburant. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4 %.

Tableau no. 12

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Taxes	35 000 \$	25 000 \$	10 000 \$
Taxes relatives à la partie pétrolière (50%)	17 500 \$	12 500 \$	5 000 \$
Taxes relatives à la partie pétrolière ajustées de l'inflation projetée (3,4%)	18 095 \$	12 925 \$	5 170 \$

7. Permis

Le coût du permis d'équipement pétrolier est déterminé par la Régie du bâtiment du Québec. La réglementation relative à la vérification des équipements pétroliers conditionne l'émission du permis aux exigences gouvernementales. À ce chapitre, l'évaluation des risques environnementaux des équipements, effectuée sur chaque site par une personne reconnue, doit être comptabilisée. L'ADEQ estime que ces coûts additionnels représentent un minimum de 275\$ pour une période de 4 ans. La calibration des pompes est obligatoire, elle occasionne un coût de 600\$ en zone 1 et de 500\$ en zones 2 et 3 par période de deux ans. Ces dépenses entraînent donc un déboursé annuel qu'il faut ajouter au coût initial du permis. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4%.

Tableau no. 13

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Capacité des réservoirs	115 000 litres	100 000 litres	65 000 litres
Coût du permis selon la capacité des réservoirs, pour 2 ans ³¹	766,74 \$	615,90 \$	515,34 \$
Coût relié à l'évaluation des risques environnementaux pour 4 ans (personne reconnue)	275 \$	275 \$	275 \$
Coût relié à la calibration pour 2 ans	600 \$	500 \$	500 \$
Coût annuel total	752 \$	627 \$	576 \$
Coût annuel total du permis ajusté à l'inflation projetée (3,4%)	778 \$	648 \$	596 \$

8. Électricité et chauffage

L'estimation des coûts de l'électricité et du chauffage est faite à partir de l'expérience des membres du comité opérant dans les différentes zones ; elle ne touche que la portion propre aux opérations pétrolières. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4%.

Tableau no. 14

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts de l'électricité et du chauffage nécessaires à l'opération pétrolière	6 500 \$	5 500 \$	4 500 \$
Coûts d'électricité et du chauffage ajustés à l'inflation projetée (3,4%)	6 721 \$	5 687 \$	4 653 \$

9. Déneigement et entretien paysager

L'estimation de ces coûts découle de l'expérience des membres du comité opérant dans les différentes zones.

La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4%.

Tableau no. 15

³¹ Régie du bâtiment du Québec. *Tarification équipements pétroliers – tarification 2020 et 2021*, 12 janvier 2021. (ADEQ-21)

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts du déneigement et entretien paysager	6 500 \$	5 200 \$	4 000 \$
Coûts du déneigement et entretien paysager relatifs au commerce de carburant (50%)	3 250 \$	2 600 \$	2 000 \$
Coûts du déneigement et de l'entretien paysager attribués au commerce de carburant ajustés à l'inflation projetée (3,4%)	3 361 \$	2 688 \$	2 068 \$

10. Entretien et réparations

L'ADEQ estime que la formule pour estimer les coûts d'entretien et de réparations n'a pas changé. Cependant, ces coûts doivent être ajustés en fonction des volumes de chacune des zones et de l'inflation composée depuis 2012 (10,71%)³². La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4%.

Tableau no. 16

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Volume	4 245 890 litres	3 175 472 litres	2 001 709 litres
Coûts réguliers	4 198 \$	4 198 \$	4 198 \$
Coûts variables par tranche de 1 000 000 litres	839 \$	839 \$	839 \$
Coûts totaux d'entretien et réparations	7 761 \$	6 863 \$	5 878 \$
Coûts d'entretien et réparations ajustés à l'inflation projetée (3,4%)	8 025 \$	7 096 \$	6 078 \$

11. Télécommunications et terminal de point de vente

Un poste efficace doit disposer d'une capacité de traitement des paiements par cartes afin d'éviter les longues attentes à la caisse, qui font fuir les clients. La technologie exige aujourd'hui l'installation de logiciels performants, essentiels au fonctionnement des caisses. La mise à jour régulière de ces logiciels est nécessaire; elle entraîne des coûts qu'il faut considérer.

La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4 %.

³² Statistique Canada. *Indice des prix à la consommation mensuelle – non désaisonnalisé mensuel – Québec de 2011 à 2020 (ADEQ-22)*

Tableau no. 17

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Frais mensuels (caisse-contrôle, support, maintenance et mise à jour de logiciel)	200 \$	200 \$	200 \$
Frais mensuels pour 2 ^e caisse	50 \$	50 \$	Aucun
Frais mensuels pour ligne téléphonique	50 \$	50 \$	50 \$
Frais pour ligne Internet Affaires	60 \$	60 \$	60 \$
Frais mensuels totaux	360 \$	360 \$	310 \$
Frais annuels (frais mensuels x 12)	4320 \$	4 320 \$	3 720 \$
Frais annuels de télécommunications reliés au commerce de carburants (50%)	2 160 \$	2 160 \$	1 860 \$
Frais annuels de télécommunications reliés au commerce de carburants (50%) ajustés à l'inflation projetée (3,4%)	2 233 \$	2 233 \$	1 923 \$

12. Fournitures de bureau et sanitaires

L'estimation est faite à partir de l'expérience des membres du comité des affaires économiques opérant dans les différentes zones. Les fournitures de bureau comprennent le coût de papeterie et le coût de produits sanitaires. Les coûts de produits sanitaires ont connu une forte hausse avec les nouvelles mesures sanitaires et les nouvelles habitudes qui resteront. Ce montant ne comprend pas les mesures sanitaires déployées en début de pandémie qui ne sont que des mesures temporaires. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4%.

Tableau no. 18

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Papeterie	2 500 \$	1 632 \$	996 \$
Produits sanitaires	3 000 \$	2 500 \$	2 000 \$
Coûts des fournitures de bureau	5 500 \$	4 132 \$	2 996 \$
Coûts des fournitures de bureau relatif au commerce de carburant (50%)	2 750 \$	2 066 \$	1 498 \$
Coûts des fournitures de bureau relatif au commerce de carburant selon le volume ajustés à l'inflation projetée (3,4%)	2 844 \$	2 136 \$	1 549 \$

13. Frais bancaires

Les frais bancaires sont établis à partir de l'expérience des membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4%.

Tableau no. 19

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Frais bancaires	4 000 \$	3 000 \$	2 500 \$
Frais bancaires reliés au commerce de carburants (50 %)	2 000 \$	1 500 \$	1 250 \$
Frais bancaires reliés au commerce de carburants (50 %) ajustés à l'inflation projetée (3,4 %)	2 068 \$	1 551 \$	1 293 \$

14. Assurances

Le comité a estimé la prime moyenne d'assurance pour la partie pétrolière d'un poste d'essence de type libre-service dépanneur, pour chacune des trois zones. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4%.

Tableau no. 20

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts d'assurances	5 500 \$	5 200 \$	4 400 \$
Coûts d'assurances ajustés à l'inflation projetée (3,4 %)	5 687 \$	5 377 \$	4 550 \$

15. Honoraires professionnels

Les honoraires professionnels sont établis à partir de l'expérience des membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4%.

Tableau no. 21

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts des honoraires professionnels	3 300 \$	3 300 \$	3 000 \$
Coûts des honoraires professionnels (50%)	1 650 \$	1 650 \$	1 500 \$
Coûts des honoraires professionnels ajustés à l'inflation projetée (3,4%)	1 706 \$	1 706 \$	1 551 \$

16. Frais de garantie bancaire

Le coût d'acquisition d'un détaillant indépendant est plus élevé. De plus, ou le détaillant indépendant devra payer comptant, ou il sera tenu de payer le coût de la dernière livraison pour être à nouveau approvisionné en carburant. Au surplus, le détaillant indépendant doit fournir d'importantes garanties bancaires dont les frais s'ajouteront aux coûts d'exploitation qu'il doit nécessairement assumer. Les banques exigent un taux de 1 % du montant demandé afin de délivrer une lettre de garantie. Puisque le détaillant indépendant doit présenter une garantie bancaire de 70 000 \$ pour être approvisionné en produits pétroliers (soit l'équivalent de près d'une livraison de carburant), il devra déboursier 700 \$ annuellement pour détenir ce document essentiel. Ce coût a été ajusté à la moitié des prévisions inflationnistes des 3 prochaines années (3,3 %).

Tableau no. 22

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Garantie bancaire	70 000 \$	70 000 \$	70 000 \$
Taux exigé	1 %	1 %	1 %
Frais de la garantie bancaire	700 \$	700 \$	700 \$
Frais de la garantie bancaire ajustée à l'inflation (3,4 %)	724 \$	724 \$	724 \$

17. Publicité

Les frais de publicité sont établis à partir de l'expérience des membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones ; ils estiment ces frais à 0,001\$/litre. Ce coût comprend la publicité locale, les chapeaux de pompe et autocollants pour publiciser les promotions et les commandites à la communauté locale. Les essenceries sont extrêmement sollicitées et se doivent de répondre à la demande pour se démarquer dans leur marché. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4%.

Tableau no. 23

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coût unitaire de publicité	0,001\$/litre	0,001\$/litre	0,001\$/litre
Coût de publicité selon le volume	4 246 \$	3 175 \$	2 002 \$
Coût de publicité ajusté à l'inflation projetée (3,4 %)	4 390 \$	3 283 \$	2 070 \$

18. Coûts environnementaux

La Régie doit tenir en compte les coûts environnementaux bien réels³³. À titre d'exemple, la nouvelle réglementation à venir sur l'ajout de carburants renouvelables dans les carburants traditionnels nécessitera des modifications aux équipements. Certaines essenceries n'ont pas encore adapté leurs installations de stockage et de distribution pour contenir de l'essence-éthanol et du biodiesel. Des actions devront être posées notamment l'inspection des réservoirs, un nettoyage, le contenu d'eau résiduelle dans le fond des réservoirs devra être pompée et un filtre devra être installé.

Bien que les nouveaux équipements protègent plus efficacement contre les fuites de produits pétroliers, le changement de réservoirs en fin de vie utile entraîne des coûts d'évaluation environnementale. Comme on peut le constater, les coûts augmentent dès que l'on s'éloigne des grands centres en raison des frais de déplacement alors plus importants. Le comité des affaires économiques estime les coûts à 10 000 \$, 12 500 \$ et 15 000 \$, selon la zone considérée, en excluant les possibles coûts de décontamination. Ces coûts sont amortis sur 15 ans. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,8% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,4%.

Tableau no. 24

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts environnementaux	10 000 \$	12 500 \$	15 000 \$
Coûts environnementaux annuels amortis sur 15 ans	667 \$	833 \$	1 000 \$
Coûts environnementaux ajustés à l'inflation projetée de 3,4%	689 \$	862 \$	1 034 \$

³³ Alimentation Couche-Tard inc. *États financiers consolidés – 26 avril 2020*, p.26 » (ADEQ-23)

19. Cartes de crédit

Les données de la Régie de l'énergie des 3 dernières années indiquent que le prix moyen est passé à 1,226 \$/litre en zone 1, à 1,171 \$/litre en zone 2 et à 1,226 \$/litre en zone 3³⁴.

L'utilisation des cartes de crédit a passablement progressé au cours des dernières années. Ainsi, l'ADEQ estime que 43% des ventes d'essence s'effectuent maintenant par cartes de crédit. Les frais de transactions des cartes de crédit sont de 1,8% de la valeur de chaque transaction.

Les critères retenus par la Régie doivent évidemment tenir compte de la croissance de l'utilisation des cartes de crédit ainsi que de la variation des prix au détail qui influencent cet item de coûts.

De plus, il faut considérer que le traitement des cartes de débit coûte 0,05\$ de la transaction (50% au dépanneur et 50% au poste d'essence). La proportion des transactions par carte de débit est de 41%.

Tableau no. 25

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Volume	4 245 891	3 175 472	2 001 709
Prix au détail pondéré des trois dernières années	1,226 \$/litre	1,171 \$/litre	1,226 \$/litre
Taux d'utilisation de cartes de crédit	43%	43%	43%
Frais de transactions de cartes de crédit	1,8%	1,8%	1,8%
Frais de cartes de crédit	40 283 \$	28 793 \$	18 999 \$
Taux d'utilisation des cartes de débit	41%	41%	41%
Nombre de transactions par carte de débit (41% volume / 38 litres par transaction)	45 811	34 262	21 597
Frais de transaction par cartes de débit	0,05 \$	0,05 \$	0,05 \$
Frais de cartes de débit	2 291 \$	1 713 \$	1 080 \$
Frais de cartes de débit relatifs au commerce de carburants (50%)	1 145 \$	857 \$	540 \$
Frais de cartes de débit et de crédit relatifs au commerce de carburants	41 428 \$	29 650 \$	19 539 \$

³⁴ Régie de l'Énergie du Québec, Prix moyen affiché en cents le litre – par municipalité ou municipalité régionale de comté du Québec, moyennes hebdomadaires et mensuelles, 2018-2020, essence ordinaire, essence super et carburant diesel. (ADEQ-24)

20. Pertes d'inventaire

Les pertes dues à l'évaporation sont de réels coûts que doivent assumer les détaillants. Lors de l'achat des carburants, il y a un déboursé qui n'est jamais récupéré par la suite. Le produit n'est pas vendu, donc ce déboursé est un véritable coût dû aux pertes par évaporation et aux vols.

Tout comme pour le traitement des cartes de crédit, la Régie doit tenir compte de la variation du prix des carburants pour estimer les pertes conséquentes à l'évaporation et aux vols d'essence. On calcule le coût des pertes d'inventaire de la façon suivante. Le taux d'évaporation de l'essence est de 0,32%. Les pourcentages de vente des deux types d'essence sont de 91,4% pour l'essence ordinaire et de 8,6% pour l'essence super. Le coût moyen de l'essence, avant TPS et TVQ, est ensuite pris en compte. Le ministère du Revenu du Québec compense des pertes dues à l'évaporation en allouant un remboursement de la taxe routière de 33\$ pour chaque tranche de 100 000 litres. Ces facteurs permettent d'établir les pertes nettes d'évaporation assumées par le détaillant. On doit évidemment ajouter le coût des pertes dues au vol d'essence.

Tableau no. 26

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Volume par zone excluant le diesel	3 929 966	2 939 217	1 852 782
Prix pondéré de l'essence	1,0426 \$/litre	0,9929 \$/litre	1,0417 \$/litre
Pourcentage de pertes d'inventaire	0,32 %	0,32 %	0,32 %
Pertes dues à l'évaporation	13 111 \$	9 338 \$	6 176 \$
Remboursement de la taxe routière 33 \$ du 100 000 litres	- 1 297 \$	- 970 \$	- 611 \$
Vols de carburant	0,0006 \$/litre	0,0005 \$/litre	0,0004 \$/litre
Pertes dues au vol (sur volume total)	2 548 \$	1 588 \$	801 \$
Pertes dues à l'évaporation et aux vols	14 362 \$	9 956 \$	6 365 \$

VI. L'OPPORTUNITÉ D'INCLURE LES COÛTS D'EXPLOITATION

La démarche d'inclusion qui a été privilégiée jusqu'à maintenant a été de conduire des audiences publiques afin de déterminer l'opportunité d'inclure le montant des coûts d'exploitation d'un détaillant efficace déterminés lors des audiences aux trois ans dans le prix minimum estimé. Jusqu'à maintenant, il n'y a eu que quatre demandes d'inclusion qui se sont toutes soldées par une décision d'inclusion puisque les données révélaient un dysfonctionnement des marchés où les prix au détail ne permettaient pas de couvrir les coûts d'exploitation.

Sans demander d'inclusion lors de cette présente audience, nous demandons à la Régie de mettre en place une procédure afin de procéder aux demandes d'inclusion sur dossier afin de permettre l'accessibilité à cette démarche pour contrer les marchés dysfonctionnels mettant la saine concu-

rence en péril. La Régie est à même de juger des marchés dysfonctionnels où les détaillants ne peuvent couvrir les coûts d'exploitation déterminés par la Régie. La Régie effectue des relevés de prix au détail quotidien qui lui permettent de constater les difficultés des marchés dysfonctionnels.

L'article 67 de la *Loi sur les produits pétroliers* prévoit ce qui suit :

« Lorsque, dans une zone, une entreprise vend au détail de l'essence ou du carburant diesel à un prix inférieur à ce qu'il en coûte à un détaillant de cette zone pour acquérir et revendre ces produits, cette entreprise est présumée exercer ses droits de manière excessive et déraisonnable, contrairement aux exigences de la bonne foi, et commettre une faute envers ce détaillant.

Le tribunal peut condamner l'auteur d'une telle faute à des dommages-intérêts punitifs.

Pour l'application du premier alinéa:

1° les coûts que doit supporter le détaillant sont la somme:

a) du prix minimal à la rampe de chargement indiqué dans le périodique désigné par le ministre dans un avis publié à la *Gazette officielle du Québec*;

b) du coût minimal de transport du produit, lequel s'entend de ce qu'il en coûte à un détaillant pour acheminer le produit depuis la raffinerie jusqu'à l'essencerie par le moyen de transport le plus économique;

c) des taxes fédérales et provinciales;

d) du montant que la Régie a fixé au titre des coûts d'exploitation en vertu de l'article 59 de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01), sauf décision contraire de la Régie;

2° la zone est le territoire d'une municipalité locale ou, le cas échéant, celui d'une zone de vente déterminée par la Régie de l'énergie. »

[Nous soulignons]

L'article 59 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (« **LRÉ** ») prévoit, pour sa part, ce qui suit :

« Pour l'application de l'article 67 de la Loi sur les produits pétroliers (chapitre P-30.01):

1° la Régie fixe à tous les trois ans un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel; elle peut fixer des montants différents selon des régions qu'elle détermine;

2° la Régie apprécie l'opportunité de retirer ou d'inclure ledit montant dans les coûts que doit supporter un détaillant; la Régie précise la période et la zone où sa décision s'applique;

3° la Régie peut déterminer des zones.

Aux fins du paragraphe 1°, les coûts d'exploitation sont les coûts nécessaires et raisonnables pour faire le commerce au détail d'essence ou de carburant diesel de façon efficace.

Dans l'exercice de ses pouvoirs, la Régie doit assurer la protection des intérêts des consommateurs.

[Nous soulignons]

L'article 59 de la LRÉ prévoit donc que la Régie de l'énergie (« Régie ») doit fixer, à chaque trois ans, un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel. L'article 25 de la LRÉ prévoit que la Régie doit tenir une audience publique lorsqu'elle détermine les éléments compris dans ces coûts d'exploitation et lorsqu'elle fixe un montant en application de l'article 59.

Par ailleurs, une fois fixé, la Régie peut décider de retirer ou d'inclure ce montant dans les coûts que doit supporter un détaillant, le tout conformément au paragraphe 2 de l'alinéa 1 de l'article 59 de la LRÉ. Selon la Régie, cette décision d'opportunité peut être prise à tout moment :

« Bien que l'article 59 prévoit que la fixation d'un montant en cents par litre doit être faite annuellement par la Régie, rien ne vient limiter par ailleurs son pouvoir de décider de l'opportunité d'une inclusion pour une période et pour une zone précise. Cela pourrait être le cas notamment s'il se produisait dans une région donnée une situation qu'elle jugerait excessive parce que, par exemple, les prix affichés demeureraient au seuil minimum durant une période continue.

Cette décision d'opportunité peut donc être prise par la Régie à tout moment. [...] »³⁵

[Nous soulignons]

La question de savoir si l'opportunité d'inclure ou non le montant fixé par la Régie en vertu du paragraphe 1 de l'alinéa 1 de l'article 59 dans les coûts que doit supporter un détaillant devait faire l'objet d'une audience publique a déjà été abordée dans certaines décisions de la Régie. Ces décisions sont résumées notamment comme suit :

« Tel que stipulé dans les décisions D-2000-36, D-2000-67 et D-2000-91, une demande d'inclusion devrait faire l'objet d'une audience spécifique à cette fin. De la même façon qu'elle l'avait énoncé dans sa décision D-99-133, la Régie précise qu'elle peut à tout moment, notamment si elle juge excessive une situation dans une région donnée, décider de l'opportunité d'une telle inclusion pour une période et pour une zone précise. C'est dans ce contexte que pourrait éventuellement être étudiée la demande de l'A.S.A. relativement à une nouvelle audience portant sur l'inclusion des coûts d'exploitation dans le prix plancher. »³⁶

[Nous soulignons]

L'article 25 de la LRÉ prévoit ce qui suit :

« La Régie doit tenir une audience publique :

1° lorsqu'elle procède à l'étude d'une demande faite en vertu des articles 48, sauf lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif par l'application des articles 48.3 ou 48.4 ou lorsqu'elle fixe ou modifie les conditions auxquelles l'électricité est distribuée par le distributeur d'électricité, 65, 78 et 80;

³⁵ Décision D-99-133, rendue dans le dossier R-3399-98

³⁶ Décision D-2000-141, rendue dans le dossier R-3438-2000, p.16

2° lorsqu'elle détermine les éléments compris dans les coûts d'exploitation et fixe un montant en application de l'article 59;

2.1° (paragraphe abrogé);

3° lorsque le ministre le requiert sur toute question en matière énergétique;

4° (paragraphe abrogé).

[...] »

[Nous soulignons]

Cet article impose à la Régie l'obligation de tenir une audience publique lorsqu'elle détermine les éléments compris dans les coûts d'exploitation et lorsqu'elle fixe un montant en application de l'article 59.

Le premier élément devant faire l'objet d'une audience publique est donc la détermination des éléments compris dans les coûts d'exploitation. La Régie réfère ici à la liste des composantes et des valeurs y étant associées que l'on retrouve au tableau 1 de la pièce A-0008 déposée par la Régie au présent dossier³⁷.

Ensuite, le deuxième élément devant faire l'objet d'une audience publique est la fixation d'un montant en application de l'article 59. À la lecture de l'article 59 de la LRÉ, on constate que le seul montant pouvant être fixé par la Régie en vertu de cet article est celui prévu au paragraphe 1, soit celui que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel à titre de coûts d'exploitation.

Ainsi, bien que les demandes d'inclusion puissent faire l'objet d'une audience publique, les dispositions applicables de la LRÉ ne l'obligent pas.

VII. L'EXCÈS DE CONCENTRATION DU MARCHÉ SERA COÛTEUX POUR LES CONSOMMATEURS QUÉBÉCOIS

La Régie a déjà estimé, sans s'étendre longuement sur le sujet, que le risque de monopolisation dans le secteur pétrolier québécois était faible³⁸. Nous croyons que l'hypothèse de la monopolisation ne doit pas constituer une perspective de référence. Il est en effet peu réaliste de penser qu'une seule compagnie pétrolière monopoliserait le marché pétrolier sur le tout territoire du Québec. C'est bien davantage la concentration du marché local ou la perte de service d'approvisionnement qui obligerait les automobilistes à parcourir de grandes distances pour s'approvisionner qui constituent un risque pour les consommateurs. Voilà pourquoi il faut maintenir une diversité d'entreprises qui assurent la vigueur concurrentielle des différents marchés et un approvisionnement de proximité.

Au surplus, il est clair que la présence d'importateurs indépendants joue un rôle clé dans le maintien de prix de gros abordables aux rampes de chargement des raffineries de Montréal et de Québec.

³⁷ Pièce A-0008, dossier R-4141-2020, tableau 1 du document Statistiques sur le marché de la vente au détail de l'essence ordinaire et de carburant diesel.

³⁸ Décision D-99-133 R-3399-98, p.72

Comme nous l'avons clairement démontré au cours de l'audience 98-99, les prix de gros des raffineries se fixent en tenant compte du coût de remplacement du produit. Cette réalité fut 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 » affirma-t-il³⁹. La disparition des importateurs indépendants ferait donc bondir les prix de gros de 3 ¢ par litre en sus des prix actuels. C'est en effet ce qu'il en coûterait de plus pour acquérir un produit substitut au point de ravitaillement le plus près de Montréal (Albany, New York). Puisque ce facteur affecterait autant les distillats que les carburants, c'est une facture additionnelle de plus de 446 millions \$ que devraient payer les consommateurs du Québec pour se procurer les produits pétroliers dont ils ont besoin. En effet, les consommateurs du Québec achètent annuellement 14,9 milliards de litres d'essence, de carburant diesel, de mazout de chauffage et d'huile pour poêles⁴⁰.

L'importateur indépendant joue donc un rôle de chien de garde qui permet d'assurer des prix à la rampe de chargement compétitifs avec les marchés internationaux. Comme on peut le constater, la présence d'une masse critique d'indépendants est essentielle afin de maintenir les terminaux d'importations indépendants qui garantissent un marché sain et concurrentiel. En effet, les indépendants sont les clients des importateurs; leur affaiblissement entraînera la fermeture des terminaux marins d'importation indépendants. Les consommateurs tirent un important avantage économique découlant de la présence des importateurs indépendants. Pour le consommateur québécois, il s'agit d'un avantage financier quotidien de plus de 1 million \$.

La Régie doit donc continuer à observer de près le phénomène de la concentration du marché pétrolier québécois et son impact sur la concurrence. Elle doit demeurer vigilante à cet égard. Dans cette perspective, la Régie affirme d'ailleurs qu'elle ne considère pas que le court terme. « Le législateur cherche plutôt à s'assurer qu'il y ait suffisamment de compétiteurs de sorte que les consommateurs bénéficient d'un prix concurrentiel à long terme », précise-t-elle⁴¹. Cette préoccupation fut d'ailleurs partagée par les députés membres de la Commission parlementaire de l'économie et du travail qui, en juin 2002, publiaient le rapport final sur la problématique des fluctuations du prix de l'essence et leur impact sur l'économie du Québec. Les parlementaires demandaient alors explicitement à la Régie de l'énergie de s'assurer que les forces du marché soient bel et bien présentes et que le prix exigé ne soit pas abusif. Pour atteindre ces objectifs, les membres de la commission demandent à la Régie d'agir « immédiatement dès qu'elle constatera ou qu'on portera à son attention une guerre des prix abusive par rapport au prix plancher »⁴².

La Commission de l'économie et du travail de l'Assemblée nationale a de nouveau tenu des consultations en 2005 afin d'entendre les personnes et les groupes intéressés aux questions énergétiques. La stratégie énergétique qui en découla permit au gouvernement du Québec de considérer ces questions en ces termes, sous le titre *S'assurer que la concurrence joue son rôle sur le marché de*

³⁹ Régie de l'Énergie du Québec, R-3399-98 – Audience sur les coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel, 19 avril 1999, volume 38 ». (ADEQ-25)

⁴⁰ Statistique Canada, Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie au Canada - 2018, « Tableau 3-7 : Produits pétroliers raffinés, unités naturelles - Québec ». (ADEQ-26)

⁴¹ Décision D-2002-80 R-3469-2001, p.26

⁴² Commission de l'économie et du travail, « Mandat d'initiative portant sur la problématique des fluctuations du prix de l'essence et leur impact sur l'économie québécoise », rapport final, juin 2002. (ADEQ-27)

l'essence : « Le jeu de la concurrence doit toutefois pouvoir intervenir au niveau des marchés du gros et du détail. Le Québec bénéficie à cet égard d'une présence importante d'importateurs de produits pétroliers et de détaillants indépendants qui viennent livrer une concurrence accrue aux grandes pétrolières. C'est pourquoi la réglementation actuelle, tant fédérale que provinciale, met en place un ensemble de conditions propices au maintien d'un réseau d'indépendants solide »⁴³.

VIII. CONCLUSION

L'ADEQ demande respectueusement à la Régie, qu'en la présente instance soient fixés des coûts d'exploitation distincts pour chacune des trois zones précédemment décrites, conformément au contenu du tableau 5, qui identifie chacun des éléments des coûts d'exploitation d'un poste d'essence efficace.

L'ADEQ recommande que le processus d'inclusion soit moins lourd et plus accessible afin de s'assurer de maintenir une saine concurrence à long terme aux bénéfices des consommateurs et un approvisionnement de carburant essentiel et accessible assurant la sécurité énergétique des Québécois.

L'ADEQ demande respectueusement à la Régie de prendre acte du dépôt des documents suivants à titre de preuve à la présente audience :

- « MarketWatch de Wall Street Journal, *How Many Gas Stations Are in U.S? How Many Will There Be in 10 Years?* ». Ce document est déposé à titre de preuve du nombre de postes d'essence aux États-Unis en 2020 **(ADEQ-1)**;
- « United States Census Bureau, Population Division, *Table 1. Monthly Population Estimates for the United States: April 1 2020 to December 1 2020* ». Ce document est déposé à titre de preuve de la population des États-Unis au 1^{er} janvier 2020 **(ADEQ-2)**;
- « Institut de la Statistique du Québec, *Le bilan démographique du Québec – édition 2020*, p.18 ». Ce document est déposé à titre de preuve du nombre de citoyens au Québec au 1^{er} janvier 2020 **(ADEQ-3)**;
- « Régie de l'Énergie du Québec, *Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel – recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2019* ». Ce document est déposé à titre de preuve pour le dénombrement des essenceries en opération au Québec le 31 décembre 2019 et toute donnée provenant de ce recensement **(ADEQ-4)**;
- « Statistique Canada, *Tableau 16.6 - Superficie en terre et en eau douce, par province et territoire*, 7 octobre 2016, p.2 ». Ce document est déposé à titre de preuve de la superficie terrestre du Canada **(ADEQ-5)**;

⁴³ Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, « L'énergie pour construire le Québec de demain, La stratégie énergétique du Québec 2006-2015 », 2006, à la p. 93. **(ADEQ-28)**

- « United States Census Bureau, State and other areas, *Land Area total*, 9 août 2018 ». Ce document est déposé à titre de preuve de la superficie terrestre des États-Unis **(ADEQ-6)**;
- « United States Census Bureau, *Annual Estimates of the Resident Population: April 1 2010 to July 1, 2019* ». Ce document est déposé à titre de preuve de la population des villes de New York, Los Angeles et Chicago en 2019 et de la fraction de la population des États-Unis qui vit en région métropolitaine **(ADEQ-7)**;
- « Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles (régions infraprovinciales, janvier 2021), *Estimations de la population des régions métropolitaines de recensement (RMR) pour le Québec de 2001 à 2020* ». Ce document est déposé à titre de preuve de la population des villes de Montréal, Québec et Gatineau en 2020 et de la fraction de la population du Québec qui vit en région métropolitaine **(ADEQ-8)**;
- « Kent Marketing, « Essence ordinaire, Prix au détail, libre-service, sans taxes », 1999 à 2020. Ce document est déposé comme preuve du coût le plus bas à Montréal en comparaison avec la ville de Toronto » **(ADEQ-9)**;
- « Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec. *Revenus des ventes aux enchères versés au Fonds d'électrification et de changements climatiques*, 17 juin 2021. » Ce document est déposé comme soutien aux calculs du tableau numéro 2 **(ADEQ-10)**;
- « Régie de l'Énergie du Québec. *Historique des taux de la quote-part annuelle payable par les distributeurs d'énergie tels que déterminés par la Régie de l'énergie*, 10 juin 2021. » et « *Financement des actions pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques – (Fonds vert MDDEFP)* » Ces documents sont déposés comme soutien aux calculs du tableau numéro 2 **(ADEQ-11)**;
- « ADEQ. Tableau 3 « Prix au détail hors taxes de l'essence ordinaire au Canada – moyennes mensuelles, prix au détail, libre-service, sans taxes et redevances vertes (1999 à 2020) ». Ce document est déposé à titre de preuve que les consommateurs québécois bénéficient des prix de l'essence hors taxes les plus bas au Canada (1999 à 2020) **(ADEQ-12)**;
- « Communauté métropolitaine de Montréal. *Liste des municipalités et secteurs et carte du territoire de la CMM* ». Ce document est déposé à titre de preuve pour déterminer les 3 zones proposées par l'ADEQ **(ADEQ-13)**;
- Institut de la Statistique du Québec, « Gazette Officielle du Québec, 26 décembre 2018, 150^{ème} année, numéro 52, *Décret 1421-2018 – estimation de la population au 1^{er} juillet 2018, par municipalité et arrondissement* ». Ce document est déposé à titre de preuve pour déterminer les populations des zones 1 et 2, pour les municipalités des régions administratives du

Québec qui sont en partie à l'intérieur et à l'extérieur de la CMM ; Lanaudière, Laurentides et Montérégie. **(ADEQ-14)**;

- « Chaire d'études socio-économiques, Ahmed Naciri, Ph. D.: « Les composantes du coût d'exploitation, mai 1998 » déposé au dossier R-3399-98 appuyé de la déclaration solennelle et du curriculum vitae du professeur Naciri. Ce document est déposé à titre de preuve portant sur l'identification des coûts d'exploitation et la nécessité de considérer tous les coûts **(ADEQ-15)**;
- « Institut canadien des produits pétroliers, « De la raffinerie à la pompe, l'industrie pétrolière d'aval du Canada »». Ce document est déposé à titre de preuve à ce que le prix à la pompe doit permettre de couvrir tous les coûts d'exploitation **(ADEQ-16)**;
- « Desjardins. Études économiques et financières - prévisions économiques et financières, *La situation s'améliore... mais les pressions inflationnistes s'accroissent*, 22 juin 2021, p.16». Ce document est déposé à titre de preuve de la prévision de l'inflation du PIB pour les 3 prochaines années **(ADEQ-17)**;
- « Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale du Québec. *Hausse du salaire minimum à compter du 1^{er} mai 2021 – Le ministre Jean Boulet annonce une hausse du taux général de 0,40 \$ l'heure* », 16 décembre 2020. Ce document est déposé à titre de preuve du salaire minimum en vigueur le 1^{er} mai 2021 **(ADEQ-18)**;
- le document de soutien justifiant le coût des avantages sociaux. « Revenu Québec. Guide de l'employeur – retenues à la source et cotisation 2021, p.121 » **(ADEQ-19)**;
- « Financial Performance Indicators for Canadian Business. *Small and Medium Firms – revenue under \$25 million, reference year 1994 – Industry : Gasoline service stations* » Ce document est déposé comme preuve du taux d'endettement moyen des stations-service **(ADEQ-20)**;
- « Régie du bâtiment du Québec. *Tarifification équipements pétroliers – tarification 2020 et 2021*, 12 janvier 2021. ». Ce document est déposé comme preuve du coût, en 2021, pour approuver, renouveler un permis pour les équipements pétroliers et devenir une personne reconnue **(ADEQ-21)**;
- « Statistique Canada. *Indice des prix à la consommation, moyenne annuelle, non désaisonnalisé*, Québec de 2012 à 2020 ». Ce document est déposé à titre de preuve de l'inflation entre 2012 et 2020 **(ADEQ-22)**;
- « Alimentation Couche-Tard inc. *États financiers consolidés – 26 avril 2020*, p.26 ». Ce document est déposé comme preuve de la politique de provision pour la réhabilitation environnementale par Alimentation Couche-Tard inc. **(ADEQ-23)**;
- « Régie de l'Énergie du Québec, Prix moyen affiché en cents le litre – par municipalité ou municipalité régionale de comté du Québec, moyennes hebdomadaires et mensuelles, 2018-2020, essence ordinaire, essence super et carburant diesel ». Ce document est déposé

comme preuve du prix moyen et pondéré de l'essence ordinaire, super et du carburant diesel dans les 3 zones du tableau 18 **(ADEQ-24)**;

- « Régie de l'Énergie du Québec, R-3399-98 – Audience sur les coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel, 19 avril 1999, volume 38 ». **(ADEQ-25)**;
- « Statistique Canada. *Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie au Canada – révision 2018*, produits pétroliers raffinés, unités naturelles – Québec (tableau 3-7) ». Ce document est déposé comme preuve de la consommation énergétique de produits pétroliers au Québec **(ADEQ-26)**;
- « Commission de l'économie et du travail, « Mandat d'initiative portant sur la problématique des fluctuations du prix de l'essence et leur impact sur l'économie québécoise », rapport final, juin 2002. » Ce document est déposé à titre de preuve de la demande des membres de la Commission de l'économie et du travail à la Régie d'agir immédiatement lorsqu'elle constate ou qu'on porte à son attention une guerre de prix abusive **(ADEQ-27)**;
- « Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, « L'énergie pour construire le Québec de demain, La stratégie énergétique du Québec 2006-2015 », 2006 ». Ce document est déposé à titre de preuve que la réglementation actuelle, tant fédérale que provinciale, met en place un ensemble de conditions propices au maintien d'un réseau d'indépendants solide **(ADEQ-28)**;
- le témoignage du professeur Ahmed Naciri le 8 septembre 1998, volume 7, pages 263 à 341 (dossier R-3399-98). Cet élément de preuve est déposé à l'appui des conclusions de faits contenues au rapport du professeur Ahmed Naciri intitulé « Les composantes du coût d'exploitation » **(ADEQ-29)**;
- le rapport d'expert du professeur Ahmed Naciri intitulé « Cycle commercial et couverture des coûts d'exploitation » en date de février 2001 déposé au dossier R-3457-2000. Cet élément de preuve est déposé afin de prouver les conclusions contenues à ce rapport d'expert **(ADEQ-30)**;
- le témoignage du professeur Ahmed Naciri le 28 février 2001, volume 5, pages 7 à 123 (dossier R-3457-2000). Cet élément de preuve est déposé au soutien des conclusions contenues au rapport d'expert intitulé « Cycle commercial et couverture des coûts d'exploitation » **(ADEQ-31)**;
- le témoignage de monsieur Marcel Bergeron le 4 septembre 1998, volume 6, pages 28 et 29 (dossier R-3399-98). Cet élément de preuve est déposé afin d'établir que les clients du Terminal Norcan inc. sont des détaillants indépendants **(ADEQ-32)**;
- le témoignage du panel de l'AQUIP le 1^{er} mars 2001, volume 6, pages 169 à 174 (dossier R-3457-2000). Cet élément de preuve est déposé afin de démontrer la corrélation entre la

densité de population d'un territoire et le débit des stations-service situées sur ce territoire **(ADEQ-33)**;

- ADEQ. Tableaux 1 à 26 et volumes moyens par zones en format *Excel*. **(ADEQ-34)**;