



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

**AUDIENCE SUR LES COÛTS D'EXPLOITATION QUE
DOIT SUPPORTER UN DÉTAILLANT EN ESSENCE
OU EN CARBURANT DIESEL**

**MÉMOIRE
DE
L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES
INDÉPENDANTS DU PÉTROLE**

Janvier 2003

Table des matières

INTRODUCTION	3
COMMENTAIRES RELATIFS AUX DÉCISION D-99-133 ET D-2000-141.....	4
1.1. Le nombre de postes d'essence par habitant au Québec est inférieur à celui des États-Unis.....	4
1.2. Le litrage par poste d'essence établi par la Régie ne reflète pas la réalité du marché	6
1.2.1. Les volumes réels.....	6
1.2.2. L'investissement.....	7
1.2.3. Modèle urbain ontarien et facteurs d'analyse	7
1.2.4. Croissance et densité de population	8
1.2.5. Taxes et effet limitrophe	8
1.2.6. 3 millions de litres.....	9
1.2.7. Montréal/Toronto.....	10
1.2.8. Les régions du Québec	11
1.3. Tous les coûts doivent être comptabilisés dans le calcul des coûts d'exploitation.....	11
1.3.1. Les frais généraux	12
1.3.2. Les frais de financement devraient être comptabilisés.....	13
1.3.3. Salaire du gérant: équivalent du salaire du propriétaire	15
1.3.4. Loyer.....	15
1.3.5. Les coûts de décontamination doivent être comptabilisés	15
1.3.6. Publicité, promotion, dons, commandites, etc.	16
1.4. Mise à jour du quantum des coûts d'exploitation.....	16
1.4.1. Salaires.....	17
1.4.2. Avantages sociaux	18
1.4.3. Uniformes	18
1.4.4. Amortissement	18
1.4.5. Taxes.....	19
1.4.6. Permis	19
1.4.7. Électricité et chauffage	19
1.4.8. Déneigement et entretien paysager	19
1.4.9. Entretien et réparations	20
1.4.10. Télécommunications et terminal de point de vente.....	20
1.4.11. Cartes de crédit	21
1.4.12. Fournitures de bureau	21
1.4.13. Pertes d'inventaire	22
1.4.14. Frais bancaires	22
1.4.15. Assurances	22
1.4.16. Honoraires professionnels.....	23
1.4.17. Publicité	23
L'EXCÈS DE CONCENTRATION DU MARCHÉ SERA COÛTEUX POUR LES CONSO MMATEURS QUÉBÉCOIS	23

**UNE RÉVISION DU MONTANT DE 3¢ DOIT INÉVITABLEMENT TENIR COMPTE
DES FAITS SOUMIS PAR L'AQUIP.....25**

CONCLUSION25

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

MÉMOIRE 2003

INTRODUCTION

Les décisions D-99-133 et D-2000-141, rendues respectivement les 29 juillet 1999 et 21 juillet 2000, 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 a fixé à 3 cents par litre le montant des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence et en carburant diesel et ce, pour l'ensemble du territoire du Québec. Par ailleurs, la Régie n'a pas 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 précise, si la situation devenait excessive; notamment si les prix affichés demeuraient au seuil minimum pendant une période continue.

L'AQUIP réitère, comme elle l'avait fait en 2000, 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. La présente audience fournit l'occasion d'apporter certaines modifications à la décision D-99-133, reconduite en 2000, tel que le suggère le présent document.

Le processus ayant mené à la décision D-99-133, reconduite en 2000, a duré plus de 15 mois, ce qui a exigé des ressources humaines et matérielles considérables pour l'AQUIP. En conséquence, et à l'instar de la quasi-totalité des intervenants oeuvrant dans le secteur pétrolier, l'AQUIP aurait souhaité éviter de reprendre ce débat en acceptant simplement que soit reconduite la décision D-2000-141. À ce sujet, on peut lire dans la décision D-2002-254: "La Régie doit fixer un montant au titre des coûts d'exploitation. En ce sens, que ce soit pour fixer ce montant à trois cents le litre ou à toute autre valeur, la Régie a besoin de preuve à cet égard.". En conséquence, et conformément à la décision de la Régie, l'AQUIP dépose le présent mémoire. Comme le réclame la Régie, l'AQUIP explique en quoi les constats présentés dans la décision D-99-133 ont ou n'ont pas changé et précise, le cas échéant, l'impact possible sur le montant des coûts d'exploitation. Elle a de plus, comme le suggère la décision de la Régie, fait preuve de prospection dans le temps. À cet égard, il faut rappeler que la décision de 2000 n'avait pas tenu compte des augmentations découlant de l'inflation. Or, puisque l'effet inflationniste n'est pas pris en compte depuis plus de 5 ans, les détaillants ont subi les effets des augmentations de coûts sans que la décision de la Régie n'en tienne compte.

Le type de preuve que l'AQUIP a présenté dans le cadre des audiences R-3399-98 et R-3438-2000 est généralement semblable à celui qu'elle entend utiliser au cours de la présente audience. L'AQUIP considère que cette preuve met en lumière le fait que la décision D-99-133, reconduite en 2000, ne répond pas entièrement aux réalités actuelles du marché de la vente au détail d'essence et de carburant diesel.

Compte-tenu de la demande de certains intervenants relative à la présentation de preuves et conformément au processus de révision exigé par la Régie, l'AQUIP demande de prendre en considération le contenu de sa preuve, dont le présent mémoire est un élément important.

L'AQUIP ne demande pas, dans le cadre de la présente audience, de définir des zones, quoiqu'elle soit d'avis que la constitution de ces zones soit la seule façon de faire coïncider la fixation des coûts d'exploitation et la réalité du marché en région.

Enfin, l'AQUIP ne demande pas, dans le cadre de la présente audience, l'inclusion des coûts d'exploitation dans le prix minimum en deçà duquel il est illégal de vendre au détail de l'essence et du carburant diesel quoique, à son avis, il s'agit d'une mesure qui donnerait au marché un véritable renouveau concurrentiel.

Le présent mémoire vise, en premier lieu, à adapter, à la lumière du "Document de réflexion concernant la réévaluation des coûts d'exploitation" soumis par la Régie à l'automne 2002, la décision D-99-133, reprise en 2000. Ces commentaires attireront l'attention de la Régie sur des points essentiels qui caractérisent le marché actuel de la vente au détail d'essence et de carburant diesel. Ils sont de nature à sensibiliser la Régie à certaines réalités du marché et, nous le croyons, à lui permettre de faire des observations qui l'amèneront à modifier sa décision de 2000 conformément à nos démonstrations.

Le second volet du mémoire vise la mise à jour des montants retenus au titre des coûts d'exploitation, que la Régie se propose d'étudier.

COMMENTAIRES RELATIFS AUX DÉCISION D-99-133 ET D-2000-141

1.1. Le nombre de postes d'essence par habitant au Québec est inférieur à celui des 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 terme 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.

¹ Voir D-99-133, pp. 19 à 37.

² D-99-133, p.37.

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 l'expert d'Ultramar, monsieur Michael Ervin, qui a présenté des données comparatives entre le marché canadien et américain. Or, la publication américaine National Petroleum News de la mi-juillet 2002 identifie assez précisément le nombre de postes d'essence sur le territoire des États-Unis. Pour l'ensemble des États du pays, elle l'établit à 170 678 pour 2002³.

D'autre part, le Bureau de recensement des États-Unis nous fournit des données précises sur le nombre de citoyens composant la population américaine. Il est ainsi aisé de connaître combien on dénombre de citoyens par poste d'essence. Pour obtenir cette donnée objective, il faut diviser le nombre de citoyens américains (288 millions)⁴ par le nombre de postes d'essence en 2002. Le résultat de cette opération nous indique que l'on compte 1 690 citoyens par poste d'essence chez nos voisins du sud.

Si on effectue le même exercice pour le Québec, il faut diviser le nombre de citoyens (7,5 millions)⁵ par 4365 postes d'essence⁶. On réalise ainsi que le Québec dessert plus de citoyens par poste d'essence puisqu'on compte 1708 citoyens pour chaque poste d'essence.

Ainsi, au Québec, pour desservir 100 000 habitants, nous disposons de 58,5 postes d'essence contre 59,2 aux États-Unis. Pour un même nombre d'habitants, il y a donc, au Québec, un nombre de postes d'essence comparable à celui que l'on retrouve chez nos voisins du sud. Cela établit que, pour desservir leurs marchés, les États-Unis disposent de plus de postes d'essence par milliers d'habitants que le Québec. Cela est d'autant plus vrai que les États-Unis, dans un marché très compétitif, maintiennent un nombre de postes d'essence par habitant comparable à celui du Québec, en dépit d'une densité de population cinq fois et demie supérieure à celle du Québec. Au surplus, comme nous le verrons plus loin, les Québécois qui habitent une région métropolitaine sont proportionnellement bien moins nombreux que les Américains.

³ National Petroleum News, Market Facts, Mid-July 2002, p. 100.

⁴ Population Division, US Census Bureau, , Table ST-EST2002-01, State population estimates: April 1, 2000 to July 1, 2002, 20 December, 2002.

⁵ Statistique Canada, Statistiques démographiques, Population du Canada (au 1 juillet 2002), 26 septembre 2002.

⁶ Ministère des Ressources naturelles, Liste des essenceries au Québec (au 31 mars 2002).

Tableau 1
Statistiques démographiques 2002

Québec et États-Unis			
	Population	Superficie ^{7 8} km ²	Densité hab./km ²
Québec	7 455 208	1 357 743	5,5
États-Unis	288 368 698	9 161 966	31,5

Sources: Statistique Canada et US Census Bureau

1.2. Le litrage par poste d'essence établi par la Régie ne reflète pas la réalité du marché

Le passage de la décision D-99-133, cité précédemment, fait état non seulement de l'opinion de la Régie soutenant qu'il faut rationaliser le marché, mais également du fait qu'il faudrait augmenter le litrage par poste d'essence. La Régie estime que la « faible productivité du parc québécois d'essencerie, en terme de volume moyen annuel », constitue la justification sous-tendant l'effort de rationalisation du nombre de stations au Québec. D'ailleurs, c'est ce qui a mené la Régie à fixer à 3,5 millions de litres le volume annuel de référence, le volume dit « efficace », tout en rejetant l'utilisation des ventes annuelles moyennes comme volume efficace⁹.

1.2.1. Les volumes réels

La Régie soutient, à la page 43 de sa décision D-99-133 du 29 juillet 1999, que « L'Ontario, première au pays avec ses 3,5 ML/an, démontre que le volume de référence est réaliste et réalisable ». Or le volume réel de l'Ontario, était en 2001 de 3,4 millions de litres d'essence et de carburant diesel^{10, 11}. Pour arriver à la moyenne de 3,5 millions de litres qu'a utilisé la Régie, il a fallu notamment éliminer des statistiques les données des

⁷ Statistique Canada, Chiffres de population, superficie des terres et densité de la population, Canada, provinces et territoires, recensement de 2001 - données intégrales.

⁸ US Census Bureau, Census 2000 Summary file 1, Population, housing units, area, and density: 2000, United States - Metropolitan area population by size class.

⁹ D-99-133, p. 43.

¹⁰ Barry Bower, Senior Advisor, Section du pétrole et du gaz, Ontario Ministry of Energy: Nombre de postes d'essence en Ontario, juin 2001.

¹¹ Statistique Canada, Cansim, Tableau 128-0003 - Disponibilité et écoulement d'énergie primaire et secondaire en unités naturelles, données trimestrielles, 1999-2001.

municipalités ontariennes de moins de 10 000 habitants. La Régie a en effet basé sa référence sur la moyenne des litres vendus en Ontario pour les municipalités de 10 000 habitants et plus telles que colligées par Kent Marketing. En éliminant les plus petites localités ontariennes, on met de côté une partie importante du marché pour privilégier les secteurs à plus fortes densités. Les données de Kent Marketing ne doivent pas être considérées comme un portrait exact de la réalité. Il s'agit tout au plus d'un indicateur de variations relatif aux grands marchés. Il suffit de savoir que, pour l'Ontario, l'échantillonnage de Kent fait abstraction de près de la moitié des postes d'essence ontariens et qu'il ne s'intéresse qu'aux territoires peuplés où les volumes par poste d'essence sont évidemment plus importants. Les statistiques Kent de 2001 colligent en effet les données de 2275 postes d'essence sur un total de 4289 postes d'essence opérant sur le territoire ontarien, répertoriées en 2002¹². Au cours de l'audience sur l'inclusion touchant la ville de Québec, il a d'ailleurs été clairement démontré que les données Kent pouvaient être d'une inexactitude étonnante. La Régie a alors pu constater que le litrage attribué par Kent à des postes d'essence particuliers ne correspondait aucunement à la réalité, après que les données réelles eurent été présentées à la Régie¹³.

1.2.2. L'investissement

Au cours de l'audience de 1999, il fut établi que le modèle de poste d'essence retenu par la Régie pouvait difficilement atteindre un volume annuel de 3,5 millions de litres. En fait, il s'agit d'une utilisation maximale de ce type de poste d'essence. Excéder ce litrage entraîne assurément un changement de palier et une structure de coûts plus importante.¹⁴
¹⁵ Dès lors que l'on quitte le modèle retenu par la Régie pour en adopter un qui peut vendre plus de 3,5 millions de litre de carburant par année, les coûts peuvent rapidement augmenter.

1.2.3. Modèle urbain ontarien et facteurs d'analyse

Au surplus, l'utilisation du modèle urbain ontarien, colligé par Kent Marketing, est discutable. Le débit annuel moyen pour les postes d'essence au Québec est d'environ 1,8 millions de litres. L'objectif qu'a fixé la Régie est de 3,5 millions de litres, il demande aux postes d'essence du territoire québécois d'augmenter leur litrage moyen de plus de

¹² Barry Bower, Senior Advisor, Section du pétrole et du gaz, Ontario Ministry of Energy: Nombre de postes d'essence en Ontario, septembre 2002.

¹³ Régie de l'énergie, Dossier R-3457-2000, 21 mars 2001 Volume 10, pages 242 à 253 et 22 mars 2001, pages 339 à 351

¹⁴ CNW, Une première au Québec - De l'essence chez Costco, 14 août 2000.

¹⁵ La Presse, Lisa Binsse, De l'essence à 67 cents... à St-Jérôme, jeudi 14 décembre 2000, p. D1.

92%, alors que le litrage moyen des essenceries ontariennes demeure sous ce seuil. Pour bien comprendre l'évolution du litrage moyen des deux territoires du Québec et de l'Ontario, il convient d'analyser différents facteurs qui influencent cette augmentation.

1.2.4. Croissance et densité de population

Il est clair que la croissance de la population ontarienne, plus forte que celle du Québec au cours des dernières années, a un effet sur l'augmentation de la consommation d'essence et partant sur le volume moyen des postes d'essence. De la sorte, puisque, entre 1999 et 2002, la population du Québec n'a augmenté que de 1,2%, comparativement à 4,4% pour l'Ontario. Ce facteur a une influence sur la densité de population qui, pour la période 1999-2002, augmentait de 1,3% au Québec pour se situer à 5,5 habitants au kilomètre carré contre une augmentation de 4,4% qui établit le nombre d'habitants ontariens au kilomètre carré à 13,3. Au surplus, il est aussi utile de noter que la consommation d'essence et carburant diesel par habitant a diminué très légèrement au Québec (-0,7%) et en Ontario (-0,4%) de 1999 à 2001.

1.2.5. Taxes et effet limitrophe

Il en va de même pour les ventes de carburant au détail qui, entre 1999 et 2001, n'ont augmenté que de 0,05% au Québec contre 2,5% pour l'Ontario. En prenant connaissance de ces réalités, la Régie constatera d'évidence que la norme de 3,5 millions de litres par poste d'essence qu'elle a retenu ne correspond pas à la réalité des marchés de consommation du Québec. Au surplus, les augmentations importantes des prix des carburants entre 98 et 2002 ont eu un effet escalatoire sur les taxes perçues au Québec. Cela accentue les écarts de prix défavorables aux postes d'essence québécois, et favorables aux marchés limitrophes de l'Ontario et des États-Unis. Ce facteur a occasionné un déplacement additionnel d'automobilistes qui traversent les frontières pour aller faire le plein à l'extérieur du Québec, créant du coup une diminution relative des volumes vendus au Québec.

En saisissant bien ces éléments incontournables, on comprend pourquoi, entre 1999 et 2001, le volume moyen par poste d'essence se soit accru de 2% au Québec contre 6% en Ontario. Parallèlement, le nombre de postes d'essence a, entre 1999 et 2002, diminué de la même proportion au Québec qu'en Ontario, soit de 6%.

Tableau 2

**Statistiques démographiques et nombre de postes
d'essence
Québec et Ontario en 2002**

Provinces	Population	Superficie km ² ¹⁶	Densité	Nombre de postes
Québec	7 455 208	1 357 743	5,5	4 365
Ontario	12 068 301	907 656	13,3	4 289

Sources: Statistique Canada (population et superficie)
 Nombre de postes: Québec (Ministère des Ressources naturelles du Québec),
 Ontario (Barry Bower, Ontario Ministry of Energy).

Tableau 3

**Statistiques démographiques et les postes d'essence
Québec et Ontario en 2001**

Provinces	Population	Nombre de postes	Ventes au détail			Volume moyen par poste	Consommation par habitant
			Essence	Diesel	Total		
Québec	7 417 732	4 548	7 407 900 000	861 400 000	8 269 300 000	1 818 228	1 115
Ontario	11 894 863	4 409	13 482 700 000	1 337 300 000	14 820 000 000	3 361 306	1 246

Sources: Statistique Canada (population)
 Statistique Canada, Cansim, Tableau 128-0003 - Disponibilité et écoulement d'énergie primaire et secondaire
 en unités naturelles, données trimestrielles.
 Nombre de postes: Québec (Ministère des Ressources naturelles du Québec), Ontario (Barry Bower, Senior
 Advisor, Section du pétrole et du gaz, Ontario Ministry of Energy).

Comme le tableau 3 le démontre, il ne faut pas perdre de vue que la consommation d'essence et de diesel par habitant dans les postes d'essence en Ontario est de 12% plus élevée que celle du Québec. Les habitudes de consommation étant inférieures au Québec, on devrait adapter l'objectif à atteindre pour les postes d'essence québécois. Il faut minimalement tenir compte de cette réalité pour comparer correctement le marché québécois à celui de l'Ontario.

1.2.6. 3 millions de litres

Ainsi, si la Régie persistait à ne fixer qu'une seule norme de litrage pour l'ensemble du Québec en se basant sur le marché ontarien, elle ne pourrait la fixer à plus de 3 millions de litres, soit l'équivalent de la réalité ontarienne, ajustée en fonction de la consommation par citoyen, qui est inférieure au Québec. En vertu de cette réalité, la norme de 3,5 millions de litres par poste d'essence que la Régie a choisi d'établir doit maintenant être fixée à 3 millions de litres au maximum, si l'on retient le raisonnement même de la Régie.

¹⁶ Statistique Canada, Chiffres de population, superficie des terres et densité de la population, Canada, provinces et territoires, recensement de 2001, données intégrales.

Il faut garder à l'esprit que l'utilisation d'une norme unique pour le territoire du Québec crée des distorsions que seule la détermination de zones pourrait corriger en bonne partie.

Au surplus, fixer de tels standards à atteindre serait oublier que la densité de population québécoise est inférieure à la densité ontarienne, soit respectivement 5,5 et 13,3 habitants par kilomètre carré. De plus, lors du dernier recensement de Statistique Canada, plus de 87% de la population de l'Ontario résidait dans des régions métropolitaines et des agglomérations de recensement alors que seulement 78,5% y habitait au Québec¹⁷. Dans de telles circonstances, on ne peut logiquement exiger des litrages identiques à ceux de l'Ontario.

1.2.7. Montréal/Toronto

En outre, la prétendue "rationalisation" du marché ontarien n'a pas eu d'effet bénéfique pour les consommateurs ontariens. À titre d'exemple, le consommateur torontois paie son essence, hors taxes, plus cher que le consommateur montréalais. Cela s'explique notamment par des prix de gros plus importants en Ontario, en raison de l'absence d'importateurs indépendants capables d'importer des cargos. 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 4

Prix de l'essence régulière hors taxes¹⁸

Montréal et Toronto

Années	Montréal	Toronto	Écart Toronto-Montréal
1998	21,8	23,0	1,2
1999	27,7	28,7	1,0
2000	40,4	41,5	1,1
2001	37,0	37,7	0,7
2002	35,4	38,2	2,8

Source: MJ Ervin & Associates

¹⁷ Statistique Canada, Chiffres de population et des logements, Canada, provinces et territoires, régions métropolitaines de recensement et des agglomérations de recensement, recensements de 2001 et de 1996 - données intégrales, Québec et Ontario.

¹⁸ MJ Ervin & Associates, Essence ordinaire, Prix au détail moyenne (sic), libre service, sans taxes, 1998 à 2002.

1.2.8. Les régions du Québec

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

Enfin, nous ne pouvons conclure cette partie du mémoire sans souligner que le modèle de détaillant isolé choisi par la Régie - libre-service dépanneur sans bannière vendant 3,5 millions de litres annuellement - ne pourra, comme nous le verrons, répondre aux paramètres de volume et de coûts qu'elle a établis.

À titre d'exemple, le détaillant isolé ne pourra avoir accès aux cartes du type PHH, Corporate, La Capitale, Bell Canada, G.E. Capital, Canadien National, ARI, B.M.L., non plus qu'à la carte de réseau du distributeur qui, à elle seule, entraînera généralement un achalandage que nous évaluons à environ 25% des ventes par cartes de crédit pour une essencerie faisant partie d'un réseau. Comme on peut le constater, toutes ces cartes génèrent un volume dont est privé le détaillant isolé qui sert de modèle à la Régie. Cela diminuera notablement le volume de litres vendus, rendant l'atteinte du critère de 3,5 millions de litres pratiquement inaccessible pour le détaillant isolé retenu comme modèle par la Régie.

L'AQUIP estime que la Régie de l'énergie a choisi de fixer un volume annuel trop important. Elle pense, à cet égard, que toute augmentation de volume associé au modèle de poste d'essence de type libre-service dépanneur qu'elle a retenu constituerait une erreur additionnelle nullement justifiée par la réalité et entraînerait de surcroît une réévaluation complète du modèle de référence jugé efficace par la Régie.

1.3. Tous les coûts doivent être comptabilisés dans le calcul des coûts d'exploitation

L'AQUIP estime que le passage de la décision D-99-133 visant spécifiquement à exclure certains coûts du calcul de la valeur des coûts d'exploitation devrait être modifié puisque les items exclus constituent des coûts réels que le détaillant doit assumer. Ainsi, les frais généraux, les frais de financement, le salaire du gérant, le loyer, les coûts de décontamination et les frais de publicité devraient être considérés afin de ne pas sous-estimer la valeur des

coûts d'exploitation. De l'avis de l'AQUIP, les coûts exclus font partie intégrante des dépenses que doit encourir un détaillant en essence et en carburant diesel exploitant son commerce de façon efficace.

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 Naciri¹⁹. 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 du coût d'exploitation.

D'ailleurs, un document de l'ICPP intitulé "De la raffinerie à la pompe, l'industrie pétrolière d'aval du Canada"²⁰ 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."

Entre autres coûts, la Régie a notamment décidé d'exclure les frais généraux de même que les frais de financement, le salaire du propriétaire et les frais de décontamination. Ces exclusions suscitent des commentaires qui font l'objet des prochaines sous-sections.

1.3.1. Les frais généraux

En retenant comme modèle son détaillant isolé, la Régie évite de considérer les frais généraux liés au fonctionnement en réseau. Elle affirme en effet que « bien qu'exploiter une essencerie à un réseau puisse comporter certains avantages, la Régie croit que ce n'est pas une nécessité et qu'il est possible d'œuvrer de façon efficace sur le marché de façon indépendante »²¹.

Cette logique se défend tant que le modèle retenu par la Régie de l'énergie n'est pas modifié. Toutefois, si la Régie envisageait de modifier son modèle, elle devrait

¹⁹ Les soulignés sont tirés du document. Ahmed Naciri, Ph.d.: « Les composantes du coût d'exploitation », mai 1998. Document déposé dans le cadre de l'audience 98-99. Page 5, 3^{ème} paragraphe.

²⁰ Institut canadien des produits pétroliers, De la raffinerie à la pompe, l'industrie pétrolière d'aval du Canada.

²¹ D-99-133, p. 52.

nécessairement tenir compte des frais généraux liés à l'opération d'entreprises opérant en réseaux. Les grandes surfaces, au premier chef, ne peuvent ignorer cette réalité.

La Régie émet également l'avis que le détaillant isolé qui vend 3,5ML par an pourra facilement acquitter ses factures sans encourir de frais de financement sur l'inventaire. « En pratique, le délai de 10 jours crée même un fonds de roulement pour l'entreprise. » ajoute-t-elle.²² La Régie omet non seulement de considérer que le coût d'acquisition d'un détaillant isolé est plus élevé mais également qu'il devrait fonctionner en réseau pour pouvoir bénéficier de l'avantage financier qu'elle lui accorde. En fait, ou le détaillant isolé devra payer comptant, ou il sera tenu de payer le coût de la dernière livraison pour être à nouveau approvisionné en carburant, puisqu'il ne fait pas partie du réseau du distributeur qui alimente son poste d'essence. En pareil cas, l'avantage que la Régie établit à 10 jours de crédit doit être ramené à 5 jours. En pratique, le délai de 5 jours ne créera pas de fonds de roulement pour l'entreprise. Au surplus, le détaillant isolé identifié par la Régie devra fournir d'importantes garanties bancaires dont les frais s'ajouteront aux coûts d'exploitation qu'il doit nécessairement assumer. Les banques exigent entre 1% et 2% du montant exigé afin de délivrer une lettre de garantie. Puisque le détaillant devra présenter une garantie bancaire de 30 000\$ pour être approvisionné en produits pétroliers, il devra déboursier entre 300\$ et 600\$ annuellement pour détenir ce document essentiel.

Montant: 300\$

1.3.2. Les frais de financement devraient être comptabilisés

Dans sa décision D-99-133, la Régie « considère que son modèle est financé par le propriétaire sans qu'aucun emprunt bancaire ne soit nécessaire »²³. Pour cette raison elle décide de ne pas les considérer aux fins d'établir les coûts d'exploitation.

En refusant de considérer les frais de financement dans l'établissement de la valeur des coûts d'exploitation, la Régie élimine de facto la présence du détaillant indépendant isolé dont elle fait pourtant son détaillant type. Or, non seulement dans le secteur pétrolier, mais dans tous les secteurs de la vente au détail, un homme ou une femme d'affaires efficace n'agira pas comme le suggère la Régie. Il ou elle n'investira pas environ un million de dollars à même ses propres capitaux afin de financer l'acquisition d'un site répondant aux critères du modèle de référence retenu par la Régie. Cet investisseur fera plutôt appel à une institution financière pour partager une partie du risque et utiliser l'emprunt comme levier financier. L'homme ou la femme d'affaires avisé utilisera ce 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

²² D-99-133, p. 53, 2^o paragraphe.

²³ D-99-133, p. 51.

crédit. L'absence d'accès au crédit, comme le suggère la Régie, serait indicatrice d'un projet rejeté par les institutions financières dont les perspectives ne sont probablement pas très prometteuses. L'hypothèse retenue par la Régie ne nous semble donc pas réaliste.

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 98-99. 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 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, tout comme les indépendants, font appel aux leviers financiers que constituent les emprunts. Les frais de financement devraient être comptabilisés pour tenir compte de la réalité commerciale omniprésente de l'emploi de leviers financiers. Nous estimons que la Régie devrait considérer les frais inhérents à un emprunt représentant entre 60 et 70% du capital investi²⁴. Puisque l'on estime que les éléments à considérer (50% de la valeur d'un terrain, d'une valeur estimée à 300 000\$, et les coûts de l'installation pétrolière de 258 030\$ indexé au taux d'inflation de 8,1%²⁵ auquel on ajoute la moitié des prévisions inflationnistes (8%²⁶) des trois prochaines années, soit 4%) totalisent une dépense d'environ 440 088\$, et que le taux d'intérêt réclamé par une institution financière se situe à 6 ou 7%, un coût équivalent à 15 843\$ devrait être considéré (soit 60% de 440 088\$ à 6%), afin de couvrir les frais de financement.

Montant: 15 843\$

²⁴ 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 business".

²⁵ Statistique Canada, L'indice des prix à la consommation, Catalogue No. 62-001-XPB, Table 7, septembre 2002, p.30 et Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, Canada et provinces, décembre 2002.

²⁶ Études économiques, Desjardins, Perspectives économiques à moyen terme 2002-2006, Québec: tableau des principaux indicateurs économiques et financiers, perspectives à moyen terme, novembre 2002, p. 8

1.3.3. Salaire du gérant: équivalent du salaire du propriétaire

L'AQUIP soutient que la Régie ne peut ignorer la nécessité absolue de verser un salaire à un gérant, lorsqu'il s'agit d'un poste d'essence du type qu'elle a choisi. Ce salaire du gérant, ou l'équivalent du salaire du propriétaire, n'est pas une vue de l'esprit. Si le propriétaire ne touche pas de rémunération pour ce travail, quelqu'un d'autre devra s'acquitter de ces tâches; il faudra rémunérer cette personne. Des tâches spécifiques doivent être effectuées par un gérant ou une gérante ou par le ou la propriétaire qui accomplit les tâches de gérant. Le type de poste d'essence retenu par la Régie réclame en effet une personne à plein temps rémunérée pour effectuer, notamment, les tâches suivantes: la tenue des registres quotidiens d'inventaires d'essence exigés par la Loi, la comptabilité des payes des employés, les commandes de produits pétroliers et des items accompagnant leur vente, tels que huile à moteur, lave-glace, etc., la supervision du personnel, les vérifications quotidiennes des caisses et les dépôts bancaires. Si le propriétaire effectue ces tâches, il doit être rétribué, sinon, avec quoi assurera-t-il sa subsistance? On ne peut nier la valeur du salaire du ou de la gérante ou de "l'équivalent du salaire du propriétaire". Il ne s'agit pas d'un coût d'opportunité, mais bien d'une juste rétribution pour un travail quotidien accompli. Un montant annuel de 25 000\$ doit donc être considéré. Le partage des coûts entre le poste d'essence et le dépanneur permet de ramener ce coût à 12 500\$ auquel on ajoute la moitié des prévisions inflationnistes des trois prochaines années (4%), ce qui donne un coût de 13 000\$ annuellement. L'ajout du coût des avantages sociaux porte ce montant à 15 148\$.

Montant: 15 148\$

1.3.4. Loyer

L'AQUIP estime que la Régie est justifiée de ne pas considérer le coût du loyer, à condition que les frais de financement soient comptabilisés. Si elle persiste à exclure les frais financiers, la Régie devrait considérer des coûts de loyer. Il s'agit d'un coût éminemment nécessaire.

1.3.5. Les coûts de décontamination doivent être comptabilisés

La Régie refuse de tenir en compte des coûts qu'elle considère pourtant réels. En effet, elle écrit : « La Régie est consciente qu'il y a bel et bien un certain coût à décontaminer un site lors de la fermeture ou lors de l'enlèvement des réservoirs. »²⁷ Après avoir reconnu cette réalité incontournable, la Régie décide de ne pas inclure ce coût. Parce qu'elle n'est pas convaincue que la constitution de provisions nécessaires à la

²⁷ Audience sur les coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel. D-99-133, R-3399-98, 1999 07 29. Page 53, 7^e paragraphe.

décontamination est une pratique répandue dans l'industrie. Or, puisqu'il s'agit d'un coût réel, on comprend mal que la Régie puisse l'exclure en présumant que l'accumulation d'une réserve à cette fin est plus ou moins répandue. Le détaillant qui omettrait de prévoir cette provision ferait preuve d'une grande imprudence et la Régie devrait présumer de la compétence de son détaillant type, puisqu'il doit être efficace. En outre, la preuve administrée démontre que, dans les faits, les pétrolières majeures ainsi que certains indépendants (dont Couche-Tard) maintiennent réellement de telles provisions ou réserves. Il devient donc difficile de soutenir que la pratique est plus ou moins répandue. La Régie devrait en conséquence inclure ce coût nécessaire à l'opération d'un poste d'essence. La preuve de l'AQUIP, déposée en 1998, suggérait de retenir l'évaluation de la PMAA, soit un montant équivalent à 0,002048\$/litre. La dernière édition disponible de l'étude intitulée "Petroleum Marketer Independent financial year-end review" nous donne un coût unitaire qui, une fois converti en litre et en dollar canadien est de de 0,00223\$/l, soit un coût total de 7 805\$ pour un volume de 3,5 millions de litres.^{28 29}.

Montant: 7 805\$

1.3.6. Publicité, promotion, dons, commandites, etc.

La Régie a fixé un modeste montant touchant la publicité directement reliée au site (voir 3.17). Il est évident qu'une modification du modèle type, qui ouvrirait la porte à une opération en réseau, devra prévoir d'importants budgets de publicité faisant appel aux médias électroniques et aux grands médias écrits. Cet élément a évidemment un lien avec des sites fonctionnant en réseau et en quête de volumes plus importants.

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

Si la Régie désire revoir la valeur des coûts d'exploitation qu'elle a fixée dans sa décision D-99-133, et reconduite en 2000, l'AQUIP soumet qu'elle devra également tenir compte des arguments suivants.

²⁸ Petroleum Marketers Association of America, Petroleum Marketer Independent financial year-end review, Edition 1999.

²⁹ Banque du Canada, Moyenne annuelle des taux de change, 1997.

1.4.1. Salaires

Dans le Document de réflexion concernant la réévaluation des coûts d'exploitation qu'elle a récemment publié, la Régie précise que "Certains ajustements seront requis au niveau des salaires afin de tenir compte des augmentations du salaire minimum qui est passé à 7,20\$ l'heure le 1^{er} octobre 2002 et qui augmentera à 7,30\$ de l'heure le 1^{er} février 2003. Le taux utilisé pour calculer le coût des avantages sociaux pourrait aussi devoir être ajusté".³⁰

Puisque la décision que prendra la Régie de l'énergie ne sera révisée qu'en 2006, il nous semble raisonnable d'estimer la valeur moyenne du salaire minimum pour la période 2003-2006 à 7,50\$ de l'heure. Toutefois, la situation économique du Québec a évolué depuis 1998. Le taux de chômage se situait alors à 9,9%; il s'établit aujourd'hui à 8,4%^{31 32}. Cela crée des difficultés de recrutement et de rétention du personnel qui entraînent une amélioration des conditions salariales, essentielles à la stabilité minimale du personnel. Comme chacun peut le constater, il n'est pas rare de voir des affiches à l'extérieur des postes d'essence sur lesquelles on peut lire "Nous embauchons". Certaines grandes corporations oeuvrant dans le commerce de détail utilisent même la publicité télévisée pour solliciter des candidatures. Cette nouvelle réalité de rareté relative de personnel entraîne une amélioration de la rémunération des employés, qui fait maintenant partie de la réalité du commerce de détail de l'essence et du carburant diesel.

L'AQUIP estime que le salaire horaire aujourd'hui requis pour pouvoir embaucher du personnel se situe aux alentours de 7,60\$/heure. Une évaluation portant sur plus de 350 sites confirme ce taux horaire de 7,60\$/heure, alors que le salaire minimum se situe à 7,20\$/heure. Le Comité estime qu'il n'est plus possible d'embaucher au salaire minimum. L'AQUIP estime que le salaire horaire moyen devrait se situer à environ 8,20\$/heure en 2005, en considérant une projection de l'inflation cumulée de 8% pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié des prévisions de l'inflation, soit 4%, le salaire horaire se situe à 7,90 \$/heure. En conséquence, le coût des salaires devraient être de 43 134\$.

Montant: 43 134\$

³⁰ Régie de l'énergie, Document de réflexion concernant la réévaluation des coûts d'exploitation, Dossier R-3499-2002, page 17, encadré.

³¹ Statistique Canada, Enquête sur la population active, 8 janvier 1999.

³² Statistique Canada, Dernier communiqué de l'Enquête sur la population active, 10 janvier 2003.

1.4.2. Avantages sociaux

Comme la Régie le suggère, l'AQUIP estime que le coût des avantages sociaux doit aussi être révisé. En 1998, la Régie a reconnu qu'un détaillant devait déboursier des avantages sociaux équivalents à 17,88% du salaire de ses employés. Aujourd'hui, le taux a diminué et se situe à 16,52%. Compte tenu des augmentations liées aux salaires, le coût des avantages sociaux est porté à 7 126\$.

Montant: 7 126\$

1.4.3. Uniformes

L'AQUIP estime que l'opération d'un poste d'essence de 3,5 millions de litres nécessite, en semaine, 4 employés à temps plein, dont 2 sont exclusivement dédiés à la vente d'essence alors que les deux autres consacrent 50% de leur temps à la vente d'essence et 50% à la vente des produits de dépanneur. L'opération du poste les samedis et dimanches nécessite 4 employés à temps partiel, dont deux sont exclusivement dédiés à la vente d'essence alors que les deux autres consacrent 50% de leur temps à la vente d'essence et 50% à la vente des produits de dépanneur. De plus, on doit prévoir un uniforme pour habiller au moins un remplaçant et un gérant affectés à la fois aux ventes d'essence et aux ventes de produits de dépanneur. L'uniforme d'un employé à temps plein comprend 5 chandails et 2 pantalons; le coût de ces éléments totalise 300\$. Pour les employés à temps partiel, ce coût totalise 170\$, soit 3 chandails et 1 pantalon. Il faut également considérer, pour ce type de commerce, un taux de roulement des employés de 20%. Le coût des uniformes en 2002 se chiffre donc à de 1974\$. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 8% de cet indice pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 4% pour les trois prochaines années, le coût des uniformes sera de 2 053\$

Montant: 2 053\$

1.4.4. Amortissement

L'AQUIP ne réclame pas de modification à cet égard, sous réserve de l'indexation des coûts retenus par la Régie. Ce coût doit être estimé à 18 595 \$ en 2002. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 8% de cet indice pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 4% pour les trois prochaines années, le coût de l'amortissement s'établirait donc à 19 339\$.

Montant: 19 339\$

1.4.5. Taxes

L'AQUIP ne demande pas de modifications à cet égard, sous réserve de l'indexation des coûts retenus par la Régie. Nous estimons en effet raisonnable de considérer que la croissance des salaires et du coût des acquisitions de biens par les municipalités ont augmenté au rythme de l'inflation. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 8% de cet indice pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 4% pour les trois prochaines années, le montant des taxes se chiffre à 7 870\$.

Montant: 7 870\$

1.4.6. Permis

La Régie a retenu, en 1999, un coût de 265\$. Ce montant ne représente que le coût du permis. Or, la nouvelle réglementation relative à la vérification des équipements pétroliers a depuis conditionné l'émission du permis à de nouvelles exigences gouvernementales. À ce chapitre, l'évaluation des risques environnementaux des équipements, effectuée sur chaque site par un vérificateur agréé, doit être comptabilisée. L'AQUIP estime que ces coûts additionnels représentent 275\$ pour deux ans. La calibration des pompes est obligatoire, elle occasionne un coût de 120\$ par période de deux ans, alors que la vérification de la protection cathodique, aussi obligatoire, exige quant à elle, pour la même période, un déboursé de 150\$. Ces trois dépenses entraînent donc un déboursé annuel de 272,50\$ qui doit donc être ajouté au coût initial du permis pour totaliser 537,50\$.

Montant: 538\$

1.4.7. Électricité et chauffage

Ces coûts n'ont pas changé. Ils sont associés à une opération dont le volume se situe à 3,5M/L par an.

Montant: 9 000\$

1.4.8. Déneigement et entretien paysager

Bien qu'elle estime que le montant retenu par la Régie est exceptionnellement bas, l'AQUIP ne fait que réclamer que ce coût soit indexé à l'indice des prix à la consommation. Le montant de 600\$ passe donc à 649\$. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 8% de cet indice pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié de ces

prévisions inflationnistes, soit 4% pour les trois prochaines années, le coût du déneigement et de l'entretien paysager sera de 675\$

Montant: 675\$

1.4.9. Entretien et réparations

L'AQUIP estime que ces coûts doivent être indexés à l'indice des prix à la consommation.. Ce coût doit donc être estimé, en 2002, à 5 513\$. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 8% de cet indice pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 4% pour les trois prochaines années, le coût sera de 5 734\$. Ce montant s'applique à un poste d'essence dont le volume est estimé à 3,5 millions de litres par an. Une modification de cette norme à la hausse ou à la baisse fait évidemment varier ces montants.

Montant: 5 734\$

1.4.10. Télécommunications et terminal de point de vente

En 1999, la Régie a retenu des frais de télécommunication et de terminal de point de vente de 900\$. L'AQUIP estime que le choix de la Régie ne peut répondre efficacement aux transactions d'affaires d'un poste d'essence de 3,5M/L par an. L'estimation de l'AQUIP de 1998 correspondait à un poste d'essence dont le volume est de 2,1M/L par an. Un poste dont le volume est de 3,5M/L doit augmenter sa capacité de traitement des paiements par cartes afin d'éviter les longues attentes à la caisse, qui font fuir les clients. Un seul terminal de point de vente ne suffit pas à desservir une clientèle aussi nombreuse. L'AQUIP considère qu'un poste d'essence de type libre-service dépanneur, dont le volume annuel est de 3,5M/L par an, nécessite l'installation de deux terminaux de point de vente; l'un d'eux est exclusivement dédié à la vente d'essence alors que le second sert à la fois pour les ventes d'essence et les ventes du dépanneur. Chacun des terminaux coûte 41\$ par mois (492\$ par an). Cela réclame l'utilisation d'une ligne de traitement dont le coût est de 130\$ par mois (1560\$ par an). Il faut ajouter le coût de deux lignes d'affaires, dont le coût unitaire est de 44,80\$ par mois, partagées à part égale entre les deux commerces, soit la somme annuelle de 537,60\$.

L'AQUIP estime que ces coûts doivent se situer à 2 445,60\$ par année (492\$ + 50% de 492\$ + 75% de 1560\$ + 537,60 = 2 445,60\$). À ce montant, il faut ajouter les frais d'interurbains liés au commerce de l'essence et du carburant diesel estimés à 180\$. Le montant des coûts relatifs aux télécommunications s'établit donc à 2 625,60\$. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 8% de cet indice pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 4% pour les trois prochaines années, le coût sera de 2 730,62\$.

Montant: 2 731\$

1.4.11. Cartes de crédit

Lorsque la Régie a établi le coût relatif à l'utilisation des cartes de crédits, le prix de l'essence oscillait autour de 62,9¢ par litre. Les données de la Régie de l'énergie des 12 derniers mois indiquent que le prix moyen a considérablement augmenté pour se situer à 72,5 ¢ par litre³³.

L'utilisation des cartes de crédit a passablement progressé au cours des dernières années. Ainsi, l'AQUIP estime que 32% des ventes d'essence s'effectue par cartes de crédit.

Les critères retenus par la Régie en 1998 doivent évidemment tenir compte de ces changements survenus en portant la proportion de ventes par cartes de crédit de 20% à 32% et le coût du carburant de 62,9¢ à 72,5¢ par litre.

De plus, il faut considérer que le traitement des cartes de débit coûte 50\$ par mois (50% au dépanneur et 50% au poste d'essence).

Le montant retenu par la Régie devrait être de 0,47¢/litre soit 16 540\$ pour un volume de 3,5 millions de litres. $(3\,500\,000 \text{ litres} \times 0,725 \text{ ¢/l} = 2\,537\,500\$ \times 32\% = 812\,000\$ \times 2\% = 16\,240\$ + (12 \times 50\$)/2 = 16\,540\$)$

Montant: 16 540\$

1.4.12. Fournitures de bureau

L'AQUIP estime que ces coûts doivent être indexés à l'indice des prix à la consommation. Ce coût doit donc être estimé, en 2002, à 2 162\$. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 8% de cet indice pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 4% pour les trois prochaines années, le coût est de 2 248\$.

Montant: 2 248\$

³³ Régie de l'énergie, Prix moyen affiché en cents le litre, Moyennes mensuelles, 2002, essence ordinaire, essence super et carburant diesel.

Le calcul du prix moyen pour l'essence intermédiaire est le prix moyen entre l'essence ordinaire et l'essence super.

1.4.13. Pertes d'inventaire

Tout comme pour le traitement des cartes de crédit, la Régie doit tenir compte de l'augmentation 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 0,4%. Un volume de 3,5 millions de litres entraîne donc l'évaporation de 14 000 litres. Le coût de l'essence, avant TPS et TVQ, est de 0,593\$/l pour 2002. Le coût de l'évaporation est donc de 8 302\$, soit $0.593\$ \times 14\ 000$ litres. Le ministère du Revenu du Québec compense les pertes dues à l'évaporation en allouant un remboursement de la taxe routière de 33\$ pour chaque 100 000 litres. En conséquence, le poste d'essence qui vend 3,5 millions de litres a droit à un remboursement de 1 155\$. Le coût net de l'évaporation de l'essence assumé par le détaillant est donc de 7 147\$, soit un coût unitaire de 0,002\$/l. On doit ajouter le coût des pertes dues au vol et aux mauvaises créances. À ce sujet, nous attribuons une perte de 30\$ par tranche de 100 000 litres vendus; cela totalise 1 050\$, soit une perte de 0,0003\$/l pour l'essence et le carburant diesel. Le coût de l'évaporation et des vols d'essence est donc de 0,0023 \$/litre, soit un montant total de 8 197\$ pour un volume de vente de 3,5 millions de litres.

Montant: 8 197\$

1.4.14. Frais bancaires

L'AQUIP estime que ces coûts doivent être indexés à l'indice des prix à la consommation. Ce coût doit donc être estimé, en 2002, à 1081\$. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 8% de cet indice pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 4% pour les trois prochaines années, le coût est de 1124\$.

Montant: 1124\$

1.4.15. Assurances

Le coût des primes d'assurances a considérablement augmenté depuis 1998. Ainsi, la Compagnie d'assurances la Federated, qui assure probablement le plus grand nombre d'entreprises pétrolières au Québec, estime que la prime moyenne d'assurance pour la partie pétrolière d'un poste d'essence du type de celui retenu par la Régie s'est appréciée de 12,5% entre 1998 et 2002. Ainsi, la Federated estime que le coût d'assurances de la partie pétrolière exigeait, en 1998, un déboursé équivalent à 1613\$. En 2002, la Federated estime ce montant à 1815\$. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 8% de cet indice pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 4% pour les trois prochaines années, le coût est de 1887,60\$.

Montant: 1 888\$

1.4.16. Honoraires professionnels

L'AQUIP estime que ces coûts doivent être indexés à l'indice des prix à la consommation. Ce coût doit donc être estimé, en 2002, à 2 594\$. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 8% de cet indice pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 4% pour les trois prochaines années, le coût est de 2 698\$.

Montant: 2698\$

1.4.17. Publicité

L'AQUIP estime que ces coûts doivent être indexés à l'indice des prix à la consommation. Ce coût doit donc être estimé, en 2002, à 2162\$. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 8% de cet indice pour les trois prochaines années. En ne considérant que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 4% pour les trois prochaines années, le coût est de 2248\$.

Montant: 2248\$

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

La Régie estime, sans élaborer longuement sur le sujet, que le risque de monopolisation dans le secteur pétrolier québécois est faible³⁴. Nous estimons 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 entre les mains de quelques grandes entreprises qui constitue un danger évident pour les consommateurs. Au Québec, le fait que quatre compagnies détiennent environ 70% du marché de détail suffit amplement à tirer la sonnette d'alarme.

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. 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. La disparition des importateurs

³⁴ D-99-133, p. 72.

indépendants ferait donc bondir les prix de gros de 2,5¢ 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 336 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 13,4 milliards de litres d'essence, de carburant diesel, d'huile de chauffage et d'huile pour poêles³⁵.

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 près 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-elle³⁶. Cette préoccupation est 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 expressément 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 on qu'on portera à son attention une guerre des prix abusive par rapport au prix plancher."³⁷

Au surplus, l'exemple californien nous enseigne qu'il faut agir avant que ne survienne la disparition d'une masse critique d'indépendants du pétrole et la concentration du marché qui s'opère simultanément. Lorsque le laisser aller a conduit à pareille situation il est très difficile voire impossible de recréer des situations de marché vraiment concurrentielle. Au bout du compte, ce sont les consommateurs qui en paient lourdement le prix.

³⁵ Statistique Canada, Cansim, Tableau 128-0003 - Disponibilité et écoulement d'énergie primaire et secondaire en unités naturelles, données trimestrielles, 2001.

³⁶ Décision D-2002-80, dossier R-3469-2001, page 26.

³⁷ 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, pages 16 et 17.

UNE RÉVISION DU MONTANT DE 3¢ DOIT INÉVITABLEMENT TENIR COMPTE DES FAITS SOUMIS PAR L'AQUIP.

L'AQUIP estime que la Régie de l'énergie, en décidant de réviser la décision de 1999, reconduite en 2000, devra prendre en considération les montants des éléments de coûts identifiés dans le présent mémoire. Elle devra aussi tenir compte du fait que ces montants évaluent les coûts d'un poste de type libre service-dépanneur dont le volume annuel est de 3,5 millions de litres annuellement. Le tableau qui suit permet de considérer ces données globalement. Une modification à la baisse ou à la hausse de ce volume de référence entraîne inévitablement une variation de coûts dont il faut tenir compte. Les équipements considérés ne pourront notamment répondre à une demande plus importante sans subir des modifications qui entraînent des coûts plus élevés.

CONCLUSION

L'AQUIP demande à la Régie de considérer comme étant versée en preuve pour la présente audience toute la preuve qu'elle a déposée dans le cadre de l'audience R-3399-98 qui a mené à la décision D-99-133, ainsi que toute preuve qu'elle a déposée dans le cadre de l'audience R-3438-2000 qui a mené à la décision D-2000-141. L'AQUIP demande également de considérer comme étant versées en preuve les annexes jointes au présent mémoire.

Puisque la Régie a décidé de réexaminer le montant de 3¢ par litre fixé en 99 et 2000 au titre de la valeur des coûts d'exploitation d'un détaillant efficace, nous estimons qu'il devrait minimalement se situer à 3,80¢, en fonction des coûts actuellement retenus par la Régie. Puisque nous croyons qu'il ne convient pas d'exclure des coûts nécessaires et raisonnables à la vente au détail d'essence et de carburant diesel, un montant au litre de 1,12¢ doit être ajouté pour un établir à 4,92¢ le montant des coûts d'exploitation pour les trois années suivant la date où sa décision sera rendue.

L'AQUIP réserve expressément ses droits de présenter des demandes ou des preuves ultérieures et d'intenter les recours appropriés pour demander une modification de la décision à être rendue suite à la présente audience si elle juge que les circonstances du marché le justifient. De plus, la position de l'AQUIP formulée au présent mémoire ne préjuge en rien des positions qu'elle entend adopter à l'avenir et rien au présent mémoire ne devrait être interprété comme remettant en cause les pouvoirs de la Régie.

	Coûts de la Régie -D-99-133		Coûts actualisés avec projection de l'inflation		Coûts actualisés avec projection + coûts omis par la Régie	
Éléments de coût d'exploitation						
Salaires	38 000	1,09	43 134	1,23	43 134	1,23
Avantages sociaux	6 800	0,19	7 126	0,20	7 126	0,20
Uniformes	500	0,01	2 053	0,06	2 053	0,06
Amortissement	17 200	0,49	19 339	0,55	19 339	0,55
Taxes relatives aux équipements pétroliers	7 000	0,20	7 870	0,22	7 870	0,22
Permis	265	0,01	538	0,02	538	0,02
Électricité et chauffage	9 000	0,26	9 000	0,26	9 000	0,26
Déneigement et entretien paysager	600	0,02	675	0,02	675	0,02
Entretien et réparation	5 100	0,15	5 734	0,16	5 734	0,16
Télécommunication et terminal de point de vente	900	0,03	2 731	0,08	2 731	0,08
Cartes de crédit	8 400	0,24	16 540	0,47	16 540	0,47
Fournitures de bureau	2 000	0,06	2 248	0,06	2 248	0,06
Pertes d'inventaire	3 000	0,09	8 197	0,23	8 197	0,23
Frais bancaires	1 000	0,03	1 124	0,03	1 124	0,03
Assurances	1 500	0,04	1 888	0,05	1 888	0,05
Honoraires professionnels	2 400	0,07	2 698	0,08	2 698	0,08
Publicité	2 000	0,06	2 248	0,06	2 248	0,06
Salairé du gérant					13 000	0,37
Avantages sociaux gérant					2 148	0,06
Frais de garantie bancaire					300	0,01
Frais de financement (60% équipement pétrolier)					15 843	0,45
Coûts environnementaux					7 805	0,22
Total	105 665	3,02	133 142	3,80	172 238	4,92

