

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

N° : R-3787-2012



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

**RÉPONSES À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

28 SEPTEMBRE 2012

*Audition 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*

Réponses de l'AQUIP à la demande de renseignements de la Régie de l'énergie

- 1.1 Après avoir déterminé le volume pour chacune des zones, le comité des affaires économiques a identifié le modèle efficace qui, pour chacune des zones, permet d'atteindre cette cible volumétrique. Le comité a apporté des changements au modèle initial en modifiant les installations (le type de pompes) et en resituant la localisation des pompes afin d'y faciliter l'accès. Ce modèle de poste d'essence est, pour chacune des zones, privilégié par l'AQUIP en raison de la grande efficacité qu'il génère.

Selon l'AQUIP, un poste d'essence de type libre-service avec dépanneur et service de restauration rapide ne constitue pas un modèle qui soit pertinent aux fins de fixer la valeur des coûts d'exploitation d'un détaillant en essence et en carburant diesel. Le commerce de restauration rapide est en effet distinct du poste d'essence libre-service dépanneur. Il possède ses propres employés qui ne participent pas aux opérations pétrolières et ne contribuent donc pas au partage de coûts, qui est au cœur de l'efficacité du modèle libre-service dépanneur. Ainsi, les employés du commerce de restauration rapide ne sont nullement engagés dans les opérations du poste d'essence, contrairement à ceux du dépanneur qui y participent directement.

- 1.2 Les tableaux 3, 4 et 5 du mémoire de l'AQUIP expliquent comment l'AQUIP en vient à proposer des volumes de 4,4 millions de litres pour la zone 1, de 2,9 millions de litres pour la zone 2 et de 1,8 million de litres pour la zone 3. Le modèle d'un poste d'essence de type libre-service dépanneur constitue, selon l'AQUIP, la façon la plus efficace de faire le commerce de l'essence. Ces allégués sont fondés sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP. Ils reflètent avec justesse les pratiques les plus efficaces qui ont cours dans la vente au détail des carburants.
- 1.3 Cette question ne reflète pas la proposition de modèle de référence du mémoire de l'AQUIP. Le service de restauration rapide constitue un commerce distinct qui requiert des investissements qui lui sont propres. En outre, pour implanter ce service distinct, le terrain et l'immeuble devront être plus grands que ne l'exige le modèle de libre-service dépanneur. Au surplus, les employés du commerce de restauration ne participeront pas aux opérations du commerce des carburants.
- 1.4 Le modèle de référence évolue très lentement. L'AQUIP n'est pas en mesure de se livrer à de pareilles projections. Il faut se rappeler que la *Loi sur la Régie de l'énergie* porte sur le commerce des carburants. Le fait qu'on ajoute ou non un commerce distinct, qui ne participe pas aux opérations de vente au détail de carburant, constitue un facteur accessoire, sans grand intérêt aux fins de la fixation de la valeur des coûts d'exploitation d'un détaillant d'essence et de carburant diesel.
- 1.5 Les détaillants ou regroupements de détaillants ne peuvent bénéficier de rabais de rampes. Seules les entreprises qui, en plus de la vente au détail, s'engagent dans la distribution de produits pétroliers peuvent avoir accès aux rabais de rampes. Elles doivent évidemment assumer les coûts de siège social liés à ces activités, distinctes de celles des détaillants visés par la *Loi de la Régie de l'énergie*. En intégrant au présent débat la notion de rabais de rampes, la Régie s'éloignerait de l'objet de la loi, qui vise le détaillant

d'essence, et non le distributeur dont les opérations sont beaucoup plus larges, complexes et fortement axées sur les ventes en gros.

- 2.1 Il s'agit de la portion attribuée à l'essencerie, qui représente 50 % du coût total de l'immobilisation pour l'ensemble du commerce jumelé.
- 3.1 Ces allégués, relatifs à l'estimation des taxes, sont fondés sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP. L'AQUIP ne dispose d'aucun document sur ce sujet.
- 4.1 Vous trouverez, en annexe, les références relatives à la nouvelle réglementation qui touche les équipements pétroliers, adoptée en 2007 (AQUIP-27).
- 5.1 Ces allégués, relatifs aux coûts d'électricité et de chauffage, sont fondés sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP. L'AQUIP ne dispose d'aucun document sur ce sujet.
- 6.1 Ces allégués, relatifs au déneigement et à l'entretien paysager, sont fondés sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones. Les différences de coûts d'une zone à l'autre s'expliquent par la superficie des terrains, variable d'une zone à l'autre (voir le tableau 26 du mémoire de l'AQUIP) et par des tarifs moins élevés en zone 2 et 3. Le fait que, en zone 3, la neige est poussée en fond de terrain, alors qu'elle doit être retirée par camion hors du terrain en zone 1 et 2, contribue aussi à accentuer les différences de coûts. L'AQUIP ne dispose d'aucun document sur ce sujet.
- 7.1 Selon l'expérience des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP, cette estimation des coûts d'entretien correspond aux coûts actuels puisqu'elle a été indexée au coût de la vie.
- 8.1 Le tableau 17 du mémoire de l'AQUIP précise les éléments qui ont été pris en compte pour établir l'estimation des coûts liés aux télécommunications et au terminal de point de vente. L'estimation des coûts de chaque élément est fondée sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP. L'AQUIP ne dispose d'aucun document sur ce sujet.
- 9.1 Le taux de 2 % correspond à ce que doit assumer un détaillant et est basé sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP. Selon le comité, il n'existe pas de partenariat entre les membres de l'AQUIP et les entreprises de cartes de crédit.
- 10.1 Le tableau 19 du mémoire de l'AQUIP précise les éléments qui ont été pris en compte pour établir l'estimation des coûts de fourniture de bureau. L'estimation des coûts de chaque élément est fondée sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP. L'AQUIP ne dispose d'aucun document sur ce sujet.
- 11.1 Cette évaluation des pertes dues aux vols d'essence est fondée sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP qui opèrent des postes

d'essence dans chacune des zones. Il y a évidemment une relation directe entre les vols d'essence et les volumes vendus. Les différences entre les zones s'expliquent aussi par le fait que les vols sont plus fréquents aux abords des grands axes routiers. Au surplus, dans la zone 3, il est fréquent que les détaillants aient une connaissance personnelle des clients, ce qui a pour effet de limiter les vols.

- 11.2 L'AQUIP ne dispose pas de telles statistiques. Les seules données dont nous disposons sont celles de 1999. Nous estimions alors à 0.00025 \$/litre les pertes dues au vol pour l'ensemble du Québec, sans tenir compte de chacune des zones. L'augmentation du prix du carburant et le fait que la vente en libre-service se soit généralisée constituent sans doute des facteurs qui ont fait augmenter les vols.
- 11.3 Cet équipement de surveillance n'est utilisé que pour contrer les vols d'essence et de carburant diesel. Il n'inclut pas les caméras situées à l'intérieur du dépanneur.
- 12.1 Le modèle présenté dans le mémoire 2012 de l'AQUIP tient compte des gains d'efficacité notamment attribuables aux paiements à la pompe et à l'efficacité des nouvelles caisses qui accélèrent le service. Par ailleurs, il est difficile de comparer le modèle établi par la Régie en 1999 au modèle présenté dans le mémoire 2012 de l'AQUIP, puisqu'il ne s'agit pas de la même base de calcul. Au surplus, on ne peut, comme le suggère la Régie, appliquer le modèle de la zone 1 aux zones 2 et 3 de 2012. Le tableau produit en annexe illustre les gains d'efficacité relatifs aux heures travaillées (AQUIP-28).
- 12.2 Oui, car le volume de 2012 est plus important pour chacune des zones présentées par l'AQUIP. Le type de pompes utilisé et leur localisation sur le site permettent de desservir un plus grand nombre de citoyens.
- 13.1 Les allégués relatifs aux frais bancaires sont fondés sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP, qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones. L'AQUIP ne détient pas de document relatif à ce sujet.
- 14.1 Les allégués relatifs à l'estimation de la prime d'assurance sont fondés sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP, qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones. L'AQUIP ne détient pas de document relatif à ce sujet.
- 15.1 Les allégués relatifs à l'estimation des honoraires professionnels sont fondés sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP, qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones. L'AQUIP ne détient pas de document relatif à ce sujet.
- 16.1 Les allégués relatifs à l'estimation des frais de publicité sont fondés sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP, qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones. L'AQUIP ne détient pas de document relatif à ce sujet.

- 17.1 Il n'y a pas eu, depuis 1999, de changements au sein des essenceries qui pourraient mener la Régie à établir le commerce de référence comme étant lié à un réseau. Au surplus, le fonctionnement en réseau implique des coûts liés au fonctionnement du siège social, incluant les opérations de distribution. Or, ces dernières engendrent des coûts, distincts de ceux des détaillants visés par la *Loi sur la Régie de l'énergie*.
- 17.2 Les garanties bancaires ne sont pas liées à l'exploitation d'entreprises opérant en réseau; elles constituent un coût pour le détaillant afin de garantir le paiement des livraisons de carburant destinées à son poste d'essence. Par ailleurs, l'AQUIP ne dispose pas de l'information relative aux frais généraux liés à l'exploitation d'entreprises opérant en réseau dans les différentes zones.
- 17.3 Le coût d'acquisition réfère simplement au montant que le détaillant doit déboursier pour acquérir le carburant auprès de son distributeur. Il n'existe pas d'autres coûts liés à l'acquisition.
- 18.1 Un emprunt bancaire est utilisé comme levier financier lors de l'acquisition d'un poste d'essence. L'allégué, selon lequel un emprunt bancaire est généralement effectué lors de l'acquisition d'une essencerie, est fondé sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP.
- 18.2 L'estimation de Statistique Canada établissait à 69,9 % la part de l'investissement emprunté en 1997. L'AQUIP ne dispose pas de documents plus récents. La part de 60 % retenue par l'AQUIP correspond toujours à l'expérience pratique, en ces matières, des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP.
- 18.3 Les allégués relatifs à l'estimation du taux d'intérêt de 5 % réclamé par une institution financière sont fondés sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP. L'AQUIP ne détient pas de document relatif à ce sujet.
- 18.4 Sur le terrain, la surface occupée par l'immeuble du dépanneur est équivalente à celle occupée par les installations pétrolières. Les surfaces restantes sont nécessaires à la circulation des véhicules et donnent accès aux deux commerces jumelés.
- 19.1 L'AQUIP ne réclame pas de fonds de décontamination. Les coûts présentés sont relatifs à l'évaluation environnementale. Précisons que les nouveaux réservoirs utilisés dans notre modèle sont fabriqués en fibre de verre et disposent de double paroi. Ces équipements pétroliers préviennent mieux les fuites. L'AQUIP estime que la Régie ne doit pas ignorer des coûts d'exploitation relatifs à l'évaluation environnementale que les détaillants doivent assumer.
- 20.1 Il s'agit des mêmes zones, sous réserve des modifications survenues dans la délimitation du territoire de l'AMT. Les municipalités de Beauharnois, Calixa-Lavallée, Contrecoeur, L'Assomption, Les Cèdres, Mirabel, Oka, St-Jean-Baptiste, St-Jérôme et Verchères se sont ajoutés au territoire de l'AMT.
- 20.2 Les zones présentées par l'AQUIP ont notamment été établies en tenant compte des grandes zones de taxation fixées par le gouvernement du Québec. Au surplus, il existe

des barrières naturelles qui séparent bien les zones 2 et 3, de sorte qu'il s'agit de marchés distincts. La proposition de L'AQUIP a l'avantage de simplifier l'application de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, comme la Régie a voulu le faire en n'établissant qu'une seule zone pour l'ensemble du Québec. L'établissement de trois zones permet de mieux correspondre à la réalité des divers marchés du Québec. Toutefois, il faut éviter de multiplier les zones et les sous-zones basées, par exemple, sur les régions métropolitaines (dont les volumes varient d'une à l'autre) ou même les agglomérations de recensement. Dans ce contexte de multiplication de zones, la fixation de la valeur des coûts d'exploitation de chaque zone par la Régie deviendrait une opération d'une complexité quasi inabordable et pratiquement infaisable.

- 20.3 Comme le précise le mémoire de l'AQUIP, les différences entre les zones 1 et 2, au regard des caractéristiques d'une essencerie efficace, résident notamment dans les équipements requis, les heures d'opération et la superficie du terrain, afin de vendre les volumes de carburant qui ont été identifiés.
- 20.4 Voir la réponse à la question no. 20.2.
- 20.5 En 1999, l'AQUIP proposait l'établissement de trois zones de marché, afin de mieux tenir compte de la réalité de chacune de ces zones. Respectueusement, l'AQUIP a toujours estimé que la Régie n'aurait pas dû établir une seule zone pour l'ensemble du territoire du Québec. La partie III du mémoire de l'AQUIP, intitulé *Détermination des zones*, expose les arguments qui, selon l'AQUIP, justifient l'établissement de trois zones.
- 21.1 Nous confirmons que la consommation moyenne par habitant pour 2011 est estimée par l'application du taux de croissance de 35 % à la consommation moyenne par habitant de 1996.
- 21.2 Nous confirmons que le taux de croissance de 35 %, relatif à l'ensemble du Québec, a été appliqué pour chacune des trois zones géographiques. Nous ne disposons pas de données spécifiques à chacune des zones.
- 21.3 Selon l'AQUIP, les tableaux 6, 7 et 11 du mémoire 2012 de l'AQUIP présentent clairement les facteurs qui distinguent les essenceries des différentes zones, notamment en fonction des caractéristiques énumérées à la section 6.5 de la décision de la Régie D-99-133.
- 22.1 Vous trouverez en annexe le tableau 6, incluant les indications réclamées (AQUIP-29).
- 22.2 Ces allégués relatifs aux coûts en électricité et chauffage de la zone 1 et de la zone 3 sont fondés sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP, qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones. Les installations de la zone 1, plus importantes, requièrent évidemment une plus forte demande d'énergie.
- 22.3 Ces allégués, relatifs aux coûts du déneigement et de l'entretien paysager de la zone 1 et de la zone 3, sont fondés sur l'expérience pratique des membres du Comité des affaires économiques de l'AQUIP, qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones. Le fait que les terrains des postes d'essence de la zone 1 soient plus vastes et que la neige

doive y être retirée par camion, alors qu'elle n'est que poussée au fond du terrain en zone 3, explique notamment cet écart.

- 22.4 Les frais bancaires qui sont supérieurs en zone 1, en comparaison avec la zone 3, parce que le nombre de transactions y est plus important.
- 23.1 Les détaillants des zones 2 et 3 doivent adapter leurs opérations aux particularités de leur marché. En outre, ils doivent tenir compte du volume de vente moins important qu'en zone 1, afin de répondre adéquatement aux exigences d'un marché moins densément peuplé tout en garantissant un service d'approvisionnement en carburant accessible aux populations de localités moins importantes. La section V du mémoire de l'AQUIP, intitulée *Coûts d'exploitation*, explique de façon détaillée la valeur des coûts moyens d'exploitation qui découle de ces contextes particuliers.
- 24.1 L'affirmation de Costco selon laquelle *le processus de réglementation a eu généralement pour effet de permettre aux détaillants de maintenir ou d'augmenter leurs marges de détail* ne tient pas la route lorsqu'on procède à une analyse comparative des marges observées au Québec et dans les grandes villes canadiennes. Le tableau produit en annexe indique au contraire que les consommateurs des grandes villes situées dans les provinces où il n'existe pas de réglementation ont plutôt dû supporter des marges de détail qui se situent bien au-delà de celles du Québec (AQUIP-30).

Annexes

- AQUIP-27** *Code de la sécurité routière*, R.R.Q., c. B-1.1 r. 3, extraits
- AQUIP-28** Tableau illustrant les gains d'efficacité relatifs aux heures travaillées entre 1999 et 2011
- AQUIP-29** Tableau 6 inclus dans le mémoire de l'AQUIP du 15 juin 2012, précisé
- AQUIP-30** Analyse comparative des marges de détail des grandes villes canadiennes entre 1997 et 2011

No : R-3928-2015

RÉGIE DE L'ÉNERGIE
PROVINCE DE QUÉBEC

Audience sur les coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel

(Article 59 de la Loi sur la Régie de l'Énergie (L.R.Q., c. R-6.01))

**COSTCO WHOLESALE CANADA
LTD**

Intervenante

PIÈCE CWC-5

ORIGINAL

Me Christopher Richter
Dossier no : 3949-14

Woods s.e.n.c.r.l./LLP
Avocats / Barristers & Solicitors
2000, av. McGill College, bureau 1700
Montréal (Québec) H3A 3H3
T 514 982-4545 F 514-284-2046
Code BW 0208