CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

N° : R-3787-2012

Association Québécoise des Indépendants du Pétrole

L'intérêt pétrolier québécois

MÉMOIRE ET PREUVE DE L'AQUIP

15 JUIN 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

TABLE DES MATIÈRES

I. INTRODUCTION 1

II. TOILE DE FOND 1

A. **Le nombre de postes d'essence par habitant au Québec est inférieur à celui des États-Unis** 1

B. **Comparaison Montréal-Toronto et Québec-Canada** 4

C. **Les régions du Québec** 5

III. DÉTERMINATION DE ZONES 5

A. **Segmentation du marché québécois** 5

B. **Trois zones** 6

IV. MODÈLE DE RÉFÉRENCE 6

V. COÛTS D'EXPLOITATION 8

A. **Présentation des coûts** 8

B. **Mise à jour du quantum des coûts d'exploitation** 11

1. Salaires 11
2. Avantages sociaux 11
3. Uniformes 12
4. Amortissement 13
5. Taxes relatives à la partie pétrolière 15
6. Permis 15
7. Électricité et chauffage 16
8. Déneigement et entretien paysager 16
9. Entretien et réparations 16
10. Télécommunications et terminal de point de vente 17
11. Cartes de crédit 18
12. Fournitures de bureau 18
13. Pertes d'inventaire 19
14. Frais bancaires 20
15. Assurances 20

16. Honoraires professionnels 20

17. Publicité 21

C. Coûts omis par la Régie jusqu'à présent, mais que l'AQUIP demande d'inclure 21

1. Frais de garantie bancaire 21

2. Frais de financement 22

3. Coûts environnementaux 23

VI. L'EXCÈS DE CONCENTRATION DU MARCHÉ SERA COÛTEUX POUR LES CONSOMMATEURS QUÉBÉCOIS 24

VII. CONCLUSION 25

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, 26 juin 2003, 27 juin 2006 et 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.

En vertu de ces décisions, la Régie a 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.

Conformément à l'article 59 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, la Régie a décidé de ne pas inclure 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, la Régie 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.

Dans sa décision procédurale D-2012-050 du 26 avril 2012, la Régie écrit, aux paragraphes 57 et 58, qu'elle estime opportun de réévaluer le montant de 3 cents par litre fixé il y a 13 ans et demande ainsi aux intervenants de présenter une preuve quant aux éléments suivants : 1) le modèle de référence à retenir (modèle commercial et volume annuel des ventes); 2) les éléments des coûts d'exploitation (composantes et valeurs) et 3) l'opportunité de déterminer des zones.

Le présent mémoire de l'Association Québécoise des Indépendants du Pétrole (l'« AQUIP ») vise à répondre à cette demande de la Régie.

Sommairement, l'AQUIP 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'AQUIP constate que certains coûts doivent être revus pour tenir compte de l'augmentation liée à l'inflation et aux prix des carburants qui, depuis 1999, ont plus que doublé. Ainsi, les salaires et les coûts liés à l'utilisation des cartes de crédit doivent notamment faire l'objet d'une réévaluation. Enfin, certains coûts ont été exclus par la Régie alors qu'il sera 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.

Bref, l'AQUIP estime qu'il faut maintenant arrêter le décalage qui se creuse d'année en année entre la réalité des coûts assumés par les détaillants et les coûts fixés par la Régie.

II. TOILE DE FOND

A. 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'essence[1]. 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.

---

[1] Voir D-99-133, aux pp. 19 à 37.

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.

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.

La publication américaine National Petroleum News établit le nombre de postes d'essence sur le territoire des États-Unis à 157 393 pour 2011[3]. D'autre part, le Bureau de recensement des États-Unis 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 en 2011 (311 591 917[4]) par le nombre de postes d'essence en 2011.

Le résultat de cette opération nous indique que l'on compte 1 980 citoyens par poste d'essence aux États-Unis.

Si on effectue le même exercice pour le Québec, il faut diviser le nombre de citoyens (7 979 663[5]) par 3 290 postes d'essence[6].

On réalise ainsi que le Québec dessert plus de citoyens par poste d'essence puisqu'on compte 2 425 citoyens pour chaque poste d'essence.

Ainsi, au Québec, pour desservir 100 000 habitants, nous disposons de 41 postes d'essence contre 51 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.

---

2 D-99-133, à la p. 37.

3 National Petroleum News magazine, « 2011 NPN Station Count », à la page 67 (**AQUIP-1**).

4 US Census Bureau, Population Division, « Table 1: Annual Estimates of the Population for the United States, Regions, States, and Puerto Rico: April 1, 2010 to July 1, 2011 » (**AQUIP-2**).

5 Statistiques Canada, Estimations de la population, selon le groupe d'âge et le sexe au 1er juillet, Canada, provinces et territoires 2007-2011) (**AQUIP-3**).

6 Régie du bâtiment, Statistiques sur le nombre d'essenceries au Québec 2011 (**AQUIP-4**).

Tableau no. 1

Statistiques démographiques 2011

Québec et États-Unis

	Population	Superficie[7] km2	Densité hab./km2
Québec	7 979 663	1 356 367	5,9
États-Unis	311 591 917	9 161 966	34,0

Sources : Statistique Canada et US Census Bureau

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 millions, 12,9 millions et 9,5 millions d'habitants[8], ne se comparent pas avec les trois plus grandes régions métropolitaines du Québec soit Montréal, Québec et Gatineau avec respectivement 3,9 millions, 761 745 et 311 273 habitants[9].

Enfin, près de 83,8 %[10] de la population des États-Unis vit dans une région métropolitaine alors que seulement 68,7 %[11] de la population habite dans ces régions au Québec. En outre, plus de 20 % 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[12].

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.

L'AQUIP 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 la situation des États-Unis en termes de services d'approvisionnement offerts aux consommateurs. Puisque les consommateurs du

---

7 Statistique Canada, « Chiffres de population, et des logements, Canada, provinces et territoires, recensement de 2006 et 2001 - données intégrales » (**AQUIP-5**) et Central Intelligence Agency (CIA), The World Factbook 2008, « United States Geography », https://www.cia.gov/cia/publications/factbook/ (**AQUIP-6**).

8 US Census Bureau, Population Division, « Table 1: Annual Estimates of the Population of Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas: April 1, 2010 to July 1, 2011 » (**AQUIP-7**).

9 Statistique Canada, « Estimations annuelles de la population selon la région métropolitaine de recensement, Canada – Population selon le sexe au 1er juillet (2006-2011) », Tableau 1.1-1 (**AQUIP-8**).

10 US Census Bureau, Population Division, « Table 1: Annual Estimates of the Population for the United States, Regions, States, and Puerto Rico: April 1, 2010 to July 1, 2011 » (**AQUIP-2**) et US Census Bureau, Population US Census Bureau, Population Division, « Table 1: Annual Estimates of the Population of Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas: April 1, 2010 to July 1 2011 » (**AQUIP-7**).

11 Statistiques Canada, Estimations de la population, selon le groupe d'âge et le sexe au 1er juillet, Canada, provinces et territoires (2007-2011) (**AQUIP-3**) et Statistique Canada, « Estimations annuelles de la population selon la région métropolitaine de recensement, Canada – Population selon le sexe au 1er juillet (2006-2011) », Tableau 1.1-1 (**AQUIP-8**).

12 US Census Bureau, Population Division, « Table 1: Annual Estimates of the Population of Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas: April 1, 2010 to July 1 2011 » (**AQUIP-7**).

Québec bénéficient des prix de l'essence hors taxes les plus bas du Canada[13], 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.

B. Comparaison Montréal-Toronto et Québec-Canada

La prétendue « rationalisation » du marché ontarien n'a pas eu d'effets bénéfiques pour les consommateurs de cette province : le consommateur torontois paie son essence, hors taxes 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 taxes[14]
et redevance verte (2011)
Montréal et Toronto

Années	Montréal	Toronto	Écart Toronto-Montréal
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
2003	40,0	42,5	2,5
2004	48,0	48,5	0,5
2005	57,5	59,3	1,8
2006	62,0	63,6	1,6
2007	66,1	67,5	1,4
2008	77,1	80,0	2,9
2009	59,5	62,4	2,9
2010	66,6	68,9	2,3
2011	83,6	85,0	1,4

Source: MJ Ervin & Associates et AQUIP

Il faut maintenir une diversité d'entreprises, avantageuse pour les consommateurs, dans la distribution et la vente au détail de produits pétroliers. Seule la présence d'une masse critique d'entreprises indépendantes garantit cette diversité d'entreprises qui 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.

---

[13] AQUIP, Tableau « Essence ordinaire : moyennes mensuelles, prix au détail, libre-service, sans taxes et redevance verte » (**AQUIP-9**).

[14] MJ Ervin & Associates, « Essence ordinaire : Prix au détail moyenne (sic), libre service, sans taxes », 1999 à 2011. La redevance verte de 0.9 ¢/litre est considérée à compter de janvier 2008, à partir de janvier 2011 la redevance verte est de 1,02¢/litre (**AQUIP-10**).

À cet égard, les données présentées au tableau no. 2 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 canadien[15].

C. Les régions du Québec

Il ne faut pas oublier qu'au Québec les compagnies majeures et les grandes surfaces ont tendance à abandonner ou à déconsidérer 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 laissent 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.

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 le nombre de postes d'essence par 100 000 habitants observable ici et aux États-Unis.

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. 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

---

[15] AQUIP, Tableau « Essence ordinaire : moyennes mensuelles, prix au détail, libre-service, sans taxes et redevance verte (2011) » (**AQUIP-9**).

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 (AMT), le Québec central et les régions éloignées.

La région de Montréal (AMT), zone 1

La région de l'agglomération métropolitaine de transport (AMT) de Montréal représente la première zone de marché. Sur le territoire de l'AMT, 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 l'AMT.

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 l'AMT ou ayant un bassin de population moyen permettant des volumes de vente assez importants. Les régions de Québec, de Chaudière-Appalaches, de l'Estrie et de l'Outaouais ainsi que les municipalités des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie situées hors du territoire de l'AMT 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'AQUIP 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.

De plus, l'AQUIP estime que la Régie doit éviter de fixer des volumes annuels trop importants, compte tenu de la réalité des postes d'essence des différentes zones.

Pour déterminer les volumes par zone, l'AQUIP a considéré les données réelles de 1996, soumises en 1998-1999 (R-3399-98), puisqu'il s'agit des seules données disponibles. Afin d'en actualiser la valeur, nous avons pris en compte la variation de la consommation par habitant, telle que présentée par l'Institut de la statistique du Québec. Cela a permis d'estimer le volume total par zone. Ce volume total a été divisé par le nombre de postes d'essence pour chacune des zones, afin d'obtenir le volume par poste d'essence.

Les tableaux qui suivent illustrent la démarche suivie. La version Excel des tableaux 3, 4 et 5 permet de noter les données précises et la nature des opérations effectuées. Dans la version papier, on constatera que, pour des raisons pratiques, certaines données ont été arrondies. De la même manière, la version Excel du tableau 6 permet de noter les données précises et la nature des opérations effectuées dans les tableaux 7 à 27, produits dans la version papier.

Tableau no. 3
Variation de la consommation par habitant

Année	Population (habitants)	Volume (millions de litres)	Consommation/ habitant (litres)	Nombre de postes (Régie du bâtiment)	Volume moyen (litres)	Taux de variation (consom/hab) 1996 - 2009
1996	7 246 897	6 747,4	931	4 572	1 475 817	
2009	7 826 891	9 846,3	1 258	3 459	2 846 574	35,1%

Sources : Institut de la statistique du Québec, Estimation de la population des municipalités du Québec au 1er juillet 1996, 2011[16].
Statistique Canada, Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie au Canada - 2009 (dernières disponibles)[17].

Tableau no. 4
Volume moyen en 1996

		1996				
		Population (habitants)	Volume (millions de litres)	Consommation/ habitant (litres)	Nombre de postes	Volume moyen (litres)
zone 1	AMT	3 374 445	2 431,4	721	1 155	2 105 145
zone 2	QUÉBEC CENTRAL	2 967 577	3 275,8	1 104	2 425	1 350 836
zone 3	RÉGIONS ÉLOIGNÉES	904 875	1 040,2	1 150	992	1 048 606
TOTAL AU QUÉBEC		7 246 897	6 747,4	931	4 572	1 475 817

Source : Mémoire de l'AQUIP R-3399-98, p. 32;
Institut de la statistique du Québec, Estimation de la population des municipalités du Québec au 1er juillet 1996, 2011[18].

[16] **AQUIP-11.**
[17] **AQUIP-12.**
[18] **AQUIP-11.**

Tableau no. 5
Volume moyen estimé

		2011				
		Population (habitants)	**Volume estimé (millions de litres)**	**Consommation estimée/ habitant (litres)**	**Nombre de postes (Régie du bâtiment)**	***Volume moyen estimé (litres)***
zone 1	AMT	3 862 682	3 760,5	974	851	*4 418 939*
zone 2	QUÉBEC CENTRAL	3 265 377	4 870,2	1 491	1 688	*2 885 163*
zone 3	RÉGIONS ÉLOIGNÉES	851 604	1 322,7	1 553	751	*1 761 287*
TOTAL AU QUÉBEC		7 979 663	9 953,4	1 258	3 290	*3 025 349*

Sources : Institut de la statistique du Québec, Estimation de la population des municipalités du Québec au 1er juillet 1996, 2011[19].
Régie du bâtiment, Statistiques sur le nombre d'essenceries au Québec 2011[20].

Ainsi, nous estimons que, pour la région de Montréal (zone 1), un poste d'essence de type libre-service dépanneur dont le volume est de 4,4 millions de litres doit servir de modèle de référence. Ce poste d'essence sera notamment doté de trois distributrices (multi-produits 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 dont le volume est de 2,9 millions de litres doit servir de modèle de référence. Ce poste d'essence sera notamment doté de deux distributrices (multi-produits 1x3+0 et 1x3+1), de deux réservoirs en fibre de verre double parois (l'un d'une capacité de 50 000 litres et l'autre de 40 000 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 dont le volume est de 1,8 million de litres 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, d'une caisse et d'une console.

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 en-

[19] **AQUIP-11.**

[20] **AQUIP-4.**

trepreneur ne peut prétendre avoir réalisé un profit que lorsque tous ses coûts ont été résorbés à même ses revenus d'exploitation » précise le professeur Naciri[21]. 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.

D'ailleurs, un document de l'ICPP intitulé « De la raffinerie à la pompe, l'industrie pétrolière d'aval du Canada »[22] 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. »

Conformément aux paragraphes 57 et 58 de la décision D-2012-050, l'AQUIP 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.

Le tableau qui suit identifie chacun des éléments des coûts d'exploitation d'un poste d'essence efficace, pour chacune des trois zones. Comme on peut le constater, l'AQUIP reprend les composantes de coût que l'on retrouve à la page 21, annexe 1, de la décision D-2012-050. Toutefois, nous y ajoutons les frais de garantie bancaire, les frais de financement et les coûts environnementaux. Nous estimons en effet que ces composantes ne peuvent être exclues des coûts nécessaires à l'exploitation d'un poste d'essence.

---

[21] Les soulignés sont tirés du document. Chaire d'études socio-économiques, Ahmed Naciri, Ph.d.: « Les composantes du coût d'exploitation », mai 1998. Document déposé dans le cadre de l'audience 98-99, à la p. 5, 3e paragraphe (**AQUIP-13**).

[22] Institut canadien des produits pétroliers, « De la raffinerie à la pompe, l'industrie pétrolière d'aval du Canada », à la p. 5 (**AQUIP-14**).

Tableau no. 6
Coûts d'exploitation par zone

	Zone 1: AMT		Zone 2: Québec central		Zone 3: régions éloignées	
Volume moyen estimé (litres)	**4 418 939**		**2 885 163**		**1 761 287**	
Éléments des coûts d'exploitation	**Coûts actualisés en 2012 avec projection de l'inflation pour les 3 prochaines années**					
Coûts non-influencés par le prix du carburant						
Salaires	44 605	1,01	39 561	1,37	31 595	1,79
Avantages sociaux	7 612	0,17	6 751	0,23	5 392	0,31
Uniformes	693	0,02	607	0,02	433	0,02
Amortissement	32 994	0,75	25 595	0,89	20 988	1,19
Taxes relatives à l'usage pétrolier	15 473	0,35	7 736	0,27	4 642	0,26
Permis	570	0,01	473	0,02	406	0,02
Électricité et chauffage	6 189	0,14	4 126	0,14	3 610	0,20
Déneigement et entretien paysager	3 095	0,07	2 321	0,08	1 032	0,06
Entretien et réparation	7 368	0,17	6 168	0,21	5 289	0,30
Télécommunication et terminal de point de vente	2 188	0,05	2 188	0,08	922	0,05
Fournitures de bureau	1 934	0,04	1 253	0,04	765	0,04
Frais bancaires	2 063	0,05	1 547	0,05	1 289	0,07
Assurances	3 868	0,09	3 610	0,13	3 043	0,17
Honoraires professionnels	1 547	0,04	1 393	0,05	1 238	0,07
Publicité	4 558	0,10	2 976	0,10	1 817	0,10
Sous-total	134 758	3,05	106 305	3,68	82 460	4,68
Coûts influencés par le prix du carburant						
Cartes de crédit	40 792	0,92	25 950	0,90	16 064	0,91
Pertes d'inventaire et vols	13 744	0,31	8 462	0,29	4 885	0,28
Sous-total	54 537	1,23	34 412	1,19	20 949	1,19
TOTAL 1	**189 294**	**4,28**	**140 717**	**4,88**	**103 410**	**5,87**
Coûts omis par la Régie de l'énergie jusqu'à présent, mais que l'AQUIP demande d'inclure						
Frais de garantie bancaire	1 083	0,02	1 083	0,04	1 083	0,06
Frais de financement (60% équipement pétrolier)	24 131	0,55	16 159	0,56	10 992	0,62
Coûts environnementaux	688	0,02	860	0,03	1 032	0,06
Sous-total	25 902	0,59	18 102	0,63	13 106	0,74
TOTAL 2	**215 196**	**4,87**	**158 819**	**5,50**	**116 516**	**6,62**
Investissement	479 800 $		372 200 $		305 200 $	
Terrain [où estimé dans le mémoire?]	600 000 $		300 000 $		100 000 $	

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

En revoyant la valeur des coûts d'exploitation qu'elle a fixée dans sa décision D-99-133, et reconduite en 2003, 2006 et 2009, l'AQUIP 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'AQUIP. Les membres participants au comité sont monsieur Richard Bédard (réseau de 325 postes d'essence) de Couche-Tard, monsieur Jean-Claude Clément (réseau de 152 postes d'essence) de Pétro-T, monsieur Pierre Crevier (réseau de 250 postes d'essence) de Pétroles Crevier, monsieur Jérôme Dufresne (réseau de 95 postes d'essence) de EKO, messieurs Luc Harnois et Louis Trahan (réseau de 170 postes d'essence) du Groupe Harnois et monsieur Benoit Roch (réseau de 161 postes d'essence) de Sonic.

1. Salaires

Le comité a considéré le salaire minimum de 9,90 $ même s'il juge que le taux horaire moyen est supérieur au salaire minimum. Dans les zones 1 et 2, l'achalandage du commerce nécessite une double présence aux caisses en périodes de pointe. Les salaires ont été partagés à 50 % entre le commerce de dépanneur et le commerce de carburant. Les salaires ont été ajustés à la moitié des projections inflationnistes des trois prochaines années (3,15 %).

Tableau no. 7

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Heures d'ouverture	6h00 à 24h00	6h00 à 23h00	6h00 à 23h00
Double présence par semaine	42 heures	30 heures	Aucune
Nombre d'heures travaillées par semaine	168 hres	149 hres	119 hres
Taux horaire	9,90 $	9,90 $	9,90 $
Coûts des salaires par année	86 486 $	76 705 $	61 261 $
Coûts des salaires dédiés aux carburants (50 %)	43 243 $	38 353 $	30 631 $
Coûts des salaires dédiés aux carburants ajustés à l'inflation projetée (3,15 %)	44 605 $	39 561 $	31 595 $

2. Avantages sociaux

Le coût des avantages sociaux se situe aujourd'hui à 17,065 % des salaires. Le coût des avantages sociaux est composé des éléments suivants :

Tableau no. 8

Régime des rentes du Québec	5,025 %
Assurance emploi	2,058 %
RAMQ	2,7 %
CSST	2,42 %
Commission des normes du travail	0,08 %
Vacances	4,0 %
RQAP	0,782 %
Total	17,065 %[23]

Les avantages sociaux ont été ajustés à la moitié des projections inflationnistes des trois prochaines années (3,15 %).

Tableau no. 9

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts des avantages sociaux	7 379 $	6 545 $	5 227 $
Coûts des avantages sociaux ajustés à l'inflation projetée (3,15 %)	7 612 $	6 751 $	5 392 $

3. Uniformes

L'uniforme d'un employé comprend 6 polos à 23 $ l'unité. Les employés se partagent une veste de laine (coût par employé de 8 $) et un manteau d'hiver imperméable (coût par employé de 22 $). Le coût par employé d'un uniforme est de 168 $. Ce montant doit être divisé par deux, compte tenu du partage de coûts à effectuer entre les opérations de dépanneur et celles du poste d'essence. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 10

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts d'uniforme par employé	168 $	168 $	168 $
Nombre d'employés	8	7	5
Coûts des uniformes	1 344 $	1 176 $	840 $
Coûts des uniformes relatifs au commerce de carburant (50%)	672 $	588 $	420 $
Coûts des uniformes ajustés à l'inflation projetée (3,15%)	693 $	607 $	433 $

[23] Voir documents de soutien justifiant le coût des avantages sociaux (**AQUIP-15**).

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 déterminée. Ces coûts sont basés sur l'expérience des membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence dans les différentes zones. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau 11

ITEMS	ZONE 1		ZONE 2		ZONE 3	
	3 îlots en façade		2 îlots en façade		2 îlots en ligne (pompes à succion)	
Pompes	distributrices (2x3+0 et 1x3+1)	17 800 $ + 17 800 $ + 18 800 $ = 54 400 $	distributrices (1x3+0 et 1x3+1)	17 800 $ + 18 800 $ = 36 600 $	pompes (1x3+0 et 1x3+1)	21 700 $ + 23 500 = 45 200 $
Interface		3 900 $		3 900 $		3 900 $
Console	2 caisses	13 900 $	2 caisses	13 900 $	1 caisse	3 900 $
Réservoir en fibre de verre double parois	65 000L	30 000 $	50 000L	27 800 $		Non
Réservoir en fibre de verre double parois (compartimenté)	50 000L	35 000 $	40 000L	32 900 $	65 000L	47 900 $
Tuyauterie		15 000 $		8 600 $		10 500 $
Pompes submersibles	3 pompes	4 500 $	3 pompes	4 500 $	aucune	
Contrôle d'inventaire électronique		19 300 $		15 500 $		12 400 $
Marquise et luminaire	24 x 80	75 000 $	24 x 50	64 300 $	24 x 32	45 900 $
Installation		132 200 $		93 900 $		78 800 $
Flex et boîtier lumineux	cadre étoilé en 2D	33 900 $	cadre étoilé en 2D	24 100 $	cadre étoilé en 2D	18 300 $
Pylône au LED et indicateur des prix et enseigne		15 000 $		11 200 $		9 500 $
Vérificateur agrée		1 500 $		1 500 $		1 500 $
Asphalte et préparation		35 000 $		25 000 $		25 000 $
Caméras	3 caméras et 1 moniteur	6 500 $	2 caméras et 1 moniteur	5 000 $		Non
Mobilier urbain	3 présentoirs à l'huile, 3 postes de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	4 700 $	2 présentoirs à l'huile, 2 postes de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	3 500 $	1 présentoir à l'huile, 1 poste de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	2 400 $
Coûts		479 800 $		372 200 $		305 200 $
Coût ajusté à l'inflation projetée (3,15 %)		494 914 $		383 924 $		314 814 $
Amortissement sur 15 ans avec inflation projetée (3,15 %)		32 994 $		25 595 $		20 98 8$

5. 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 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 12

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Taxes	30 000 $	15 000 $	9 000 $
Taxes relatives à la partie pétrolière (50 %)	15 000 $	7 500 $	4 500 $
Taxes relatives à la partie pétrolière ajustée de l'inflation projetée (3,15 %)	15 473 $	7 736 $	4 642 $

6. Permis

La Régie a retenu, en 1999, un coût de 265 $. Ce montant ne représentait 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 une personne reconnue, doit être comptabilisée. L'AQUIP estime que ces coûts additionnels représentent 275 $ pour une période de 4 ans. La calibration des pompes est obligatoire, elle occasionne un coût de 300 $ en zone 1 et de 200 $ 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 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 13

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Capacité des réservoirs	115 000 litres	90 000 litres	65 000 litres
Coûts du permis selon la capacité des réservoirs, pour 2 ans	667,93 $	580,33 $	448,93 $
Coûts reliés à l'évaluation des risques environnementaux pour 4 ans (personne reconnue)	275 $	275 $	275 $
Coût relié à la calibration pour 2 ans	300 $	200 $	200 $
Coût annuel total	553 $	459 $	393 $
Coût annuel total du permis ajusté à l'inflation projetée (3,15 %)	570 $	473 $	406 $

7. 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 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 14

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts d'électricité et du chauffage nécessaires à l'opération pétrolière	6 000 $	4 000 $	3 500 $
Coûts d'électricité et du chauffage ajustés à l'inflation projeté (3,15 %)	6 189	4 126	3 610

8. 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 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 15

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coût du déneigement et entretien paysager	6 000 $	4 500 $	2 000 $
Coût du déneigement et entretien paysager relatif au commerce de carburant (50 %)	3 000 $	2 250 $	1 000 $
Coût du déneigement et entretien paysager affecté au commerce de carburant ajusté à l'inflation projetée (3,15 %)	3 095 $	2 321 $	1 032 $

9. Entretien et réparations

L'AQUIP ne demande pas de changement à la formule de calcul des coûts d'entretien et de réparations. Cependant, ces coûts doivent être ajustés en fonction des volumes de chacune des zones. Dans la décision D133-99, la Régie considère que les coûts d'entretien et de réparations des équipements pétroliers sont composés d'une partie fixe par rapport au volume vendu s'élevant à 3 000 $ et d'une partie variable de 600 $ par million de litres vendus. L'indexation de ces coûts, déterminés en 1999, les porte à 3 792 $ pour la portion fixe des coûts et à 758 $ pour la portion variable, en tenant compte de l'inflation composée, depuis 1999 jusqu'à décembre 2011 (26,4 %). La Régie doit

aussi projeter une augmentation de 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 16

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Volume	4 418 939 litres	2 885 163 litres	1 761 287 litres
Coûts fixes après indexation	3 792 $	3 792 $	3 792 $
Coûts variables par tranche de 1 000 000 litres	758 $	758 $	758 $
Coûts variables selon le volume	3 351 $	2 188 $	1 336 $
Coûts fixes et variables d'entretien et réparations	7 143 $	5 980 $	5 128 $
Coûts d'entretien et réparations ajustés à l'inflation projetée (3,15 %)	7 368 $	6 168 $	5 289 $

10. 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 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 17

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Frais mensuels (caisse-contrôle, support, maintenance et mise à jour de logiciel)	180,50 $	180,50 $	Aucun
Frais mensuels pour 2^{e} caisse	63 $	63 $	Aucun
Frais mensuels pour ligne téléphonique	50 $	50 $	50 $
Frais mensuels pour location de terminal	Aucun	Aucun	39 $
Frais pour ligne Internet affaires	60 $	60 $	60 $
Frais mensuels totaux	353,50 $	353,50 $	149 $
Frais annuels (frais mensuels x 12)	4 242 $	4 242 $	1 788 $
Frais annuels de télécommunication reliés au commerce de carburants (50%)	2 121 $	2 121 $	894 $
Frais annuels de télécommunication reliés au commerce de carburants (50%) ajusté à l'inflation projetée (3,15%)	2 188 $	2 188 $	922 $

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 3 dernières années indiquent que le prix moyen a considérablement augmenté passant à 1,125 $/litre en zone 1, à 1,095 $/litre en zone 2 et à 1,111 $/litre en zone 3[24].

L'utilisation des cartes de crédit a passablement progressé au cours des dernières années. Ainsi, l'AQUIP estime que 40 % des ventes d'essence s'effectue maintenant par cartes de crédit. Les frais de transactions des cartes de crédit sont de 2 % de la valeur de chaque transaction.

Les critères retenus par la Régie en 1999 doivent évidemment tenir compte de ces changements survenus en portant la proportion de ventes par cartes de crédit de 20% à 40% et le coût du carburant de 62,9 ¢ à plus de 1 $/litre, selon les zones.

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). Le nombre de transactions par carte de débit se situe à 35 %.

Tableau no. 18

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Volume	4 418 939	2 885 163	1 761 287
Prix au détail pondéré des trois dernières années	1,125 ¢/litre	1,095 $/litre	1,111 $/litre
Taux d'utilisation de cartes de crédit	40 %	40 %	40 %
Frais de transactions de cartes de crédit	2 %	2 %	2 %
Frais de cartes de crédit	39 775	25 285	15 658
Taux d'utilisation des cartes de débit	35 %	35 %	35 %
Nombre de transactions par carte de débit (35 % volume / 38 litres par transaction)	40 701	26 574	16 222
Frais de transaction par carte de débit	0,05 $	0,05 $	0,05 $
Frais de cartes de débit	2 035 $	1 329 $	811 $
Frais de cartes de débit relatifs au commerce de carburants (50 %)	1 018 $	664 $	406 $
Frais de cartes de débit et de crédit relatifs au commerce de carburants	40 792 $	25 950 $	16 064 $

12. Fournitures de bureau

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. Le comité a estimé les coûts de la zone 1 et a par la suite établi le coût

[24] Régie de l'énergie, Prix moyen affiché en cents le litre, Moyennes hebdomadaires, 2009-2011, essence ordinaire, essence super et carburant diesel.

unitaire pour chacune des zones. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 19

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Papeterie	2 500 $		
Produits sanitaires	1 250 $		
Coûts des fournitures de bureau	3 750 $		
Coûts des fournitures de bureau relatif au commerce de carburant (50 %)	1 875 $		
Coût unitaire	0,04¢/litre	0,04¢/litre	0,04¢/litre
Coûts des fournitures de bureau relatif au commerce de carburant (50 %) selon le volume	1 875 $	1 215 $	742 $
Coûts des fournitures de bureau relatif au commerce de carburant (50 %) selon le volume ajusté à l'inflation projetée (3,15 %)	1 934 $	1 253 $	765 $

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 0,32 %. 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. 20

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Volume par zone excluant le diesel	4 109 613	2 683 202	1 637 997
Prix pondéré de l'essence	0,947 $/litre	0,921 $/litre	0,901 $/litre
Pourcentage de pertes d'inventaire	0,32 %	0,32 %	0,32 %
Pertes dues à l'évaporation	12 449 $	7 905 $	4 722 $
Remboursement de la taxe routière 33 $ du 100 000 litres	- 1 356 $	- 885 $	- 541 $
Vols de carburant	0,0006 $/litre	0,0005 $/litre	0,0004 $/litre
Pertes dues au vol (sur volume total)	2 651 $	1 443 $	705 $
Pertes dues à l'évaporation et aux vols	13 744 $	8 462 $	4 885 $

14. 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 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 21

	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 (3,15 %)	2 063 $	1 547 $	1 289 $

15. 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 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 22

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts d'assurances	3 750 $	3 500 $	2 950 $
Coûts d'assurances ajustés à l'inflation projetée (3,15 %)	3 868 $	3 610 $	3 043 $

16. 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 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 23

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts des honoraires professionnels	3 000 $	2 700 $	2 400 $
Coûts des honoraires professionnels (50 %)	1 500 $	1 350 $	1 200$
Coûts des honoraires professionnels ajustés à l'inflation projetée (3,15 %)	1 547 $	1 393 $	1 238 $

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 0,1 ¢/litre. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 24

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coût unitaire de publicité	0,1 ¢/litre	0,1 ¢/litre	0,1 ¢/litre
Coût de publicité selon le volume	4 419 $	2 885 $	1 761 $
Coût de publicité ajusté à l'inflation projetée (3,15 %)	4 558 $	2 976 $	1 817 $

C. Coûts omis par la Régie jusqu'à présent, mais que l'AQUIP demande d'inclure

1. Frais de garantie bancaire

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 »[25].

Cette logique se défend tant que le modèle retenu par la Régie n'est pas modifié. Toutefois, si la Régie envisageait de modifier son modèle, elle devrait nécessairement tenir compte des frais généraux liés à l'opération d'entreprises opérant en réseau. Les grandes surfaces, au premier chef, ne peuvent ignorer cette réalité.

La Régie émet également l'avis que le détaillant isolé, dont le volume annuel est significatif, 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[26].

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 un taux de 1,5 % du montant demandé afin de délivrer une lettre de garantie. Puisque le détaillant devra présenter une garantie bancaire

[25] D-99-133, p. 52.

[26] D-99-133, p. 53, 2e paragraphe.

de 70 000 $ pour être approvisionné en produits pétroliers (soit l'équivalent d'une livraison de carburant), il devra débourser 1 050 $ annuellement pour détenir ce document essentiel. Ce coût a été ajusté à la moitié des prévisions inflationnistes des 3 prochaines années (3,15 %).

Tableau no. 25

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Garantie bancaire	70 000 $	70 000 $	70 000 $
Taux exigé	1,5 %	1,5 %	1,5 %
Frais de la garantie bancaire	1 050 $	1 050 $	1 050 $
Frais de la garantie bancaire ajustée à l'inflation (3,15 %)	1 083 $	1 083 $	1 083 $

2. Frais de financement

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 »[27]. 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 plus d'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 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[28]. 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 l'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

---

[27] D-99-133, p. 51.

[28] **AQUIP-13.**

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 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 investi[29]. 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 (3,15 %[30]) des trois prochaines années. L'emprunt représente 60 % de l'investissement total, au taux d'intérêt de 5 % réclamé par une institution financière. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

Tableau no. 26

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Investissement pétrolier	479 800 $	372 200 $	305 200 $
Terrain	40 000 pi^2	30 000 pi^2	20 000 pi^2
	600 000 $	300 000 $	100 000 $
Investissement pétrolier et 50 % du terrain	779 800 $	522 200 $	355 200 $
60 % des investissements (équipements et 50 % terrain)	467 880 $	313 320 $	213 120 $
Frais de financement (5 %)	23 394 $	15 666 $	10 656 $
Frais de financement ajusté à l'inflation projetée (3,15 %)	24 131 $	16 159 $	10 992 $

3. Coûts environnementaux

La Régie refuse de tenir compte des coûts qu'elle considère pourtant réels. Bien que les nouveaux équipements protègent bien plus efficacement contre les fuites de produits pétroliers, le changement de réservoirs entraînera 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 6,3 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,15 %.

---

[29] À titre d'exemple Statistique Canada estimait, en 1997, que les postes d'essence avec un chiffre d'affaires de 5 à 25 millions $ avaient un taux d'endettement de 69,9% selon le "Financial performance indicators for canadian business" (**AQUIP-16**).

[30] Études économiques, Desjardins, Perspectives économiques à moyen terme 2011-2015, Québec: tableau des principaux indicateurs économiques et financiers, perspectives à moyen terme, novembre 2002, p. 43 (**AQUIP-17**).

Tableau no. 27

	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 $
Couts environnementaux ajustés à l'inflation projetée de 3,15 %	688 $	860 $	1 032 $

VI. 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 faible[31]. 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 tout le 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. Voilà pourquoi il faut maintenir une diversité d'entreprises qui assurent la vigueur concurrentielle des différents marchés.

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. 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 Pétro-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 » affirmait-il[32]. 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 440 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 14,6 milliards de litres d'essence, de carburant diesel, de mazout de chauffage et d'huile pour poêles[33].

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 décou-

---

[31] D-99-133, à la p. 72.

[32] Régie de l'énergie, R-3399-98, 19 avril 1999, Volume 38, (**AQUIP-18**).

[33] Statistique Canada, Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie au Canada - 2009, « Tableau 3-7 : Produits pétroliers raffinés, unités naturelles - Québec » (**AQUIP-13**).

lant 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-elle[34]. 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 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 ou qu'on portera à son attention une guerre des prix abusive par rapport au prix plancher »[35].

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 par les 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 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[36].

VII. CONCLUSION

L'AQUIP réclame qu'en la présente instance soient fixés des coûts d'exploitation distincts pour chacune des trois zones précédemment décrites, conformément au contenu du tableau de la page 10, qui identifie chacun des éléments des coûts d'exploitation d'un poste d'essence efficace.

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

- « National Petroleum News Magazine, 2011 NPN Station Count ». Ce document est déposé à titre de preuve du nombre de postes d'essence sur le territoire des États-Unis en 2011 (**AQUIP-1**);

- « US Census Bureau, Population Division, Table 1: Annual Estimates of the Population for the United States, Regions, States, and Puerto Rico: April 1, 2010 to July 1, 2011 ». Ce document est déposé à titre de preuve de la population des États-Unis en 2011 (**AQUIP-2**);

---

[34] Décision D-2002-80, dossier R-3469-2001, à la p. 26.

[35] 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 (**AQUIP-19**).

[36] 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 (**AQUIP-20**). http://www.mrn.gouv.qc.ca/publications/energie/strategie/strategie-energetique-2006-2015.pdf.

- « Statistiques Canada, Estimations de la population, selon le groupe d'âge et le sexe au 1er juillet, Canada, provinces et territoires (2007-2011) ». Ce document est déposé à titre de preuve de la population du Québec en 2011 et de la fraction de la population du Québec qui vit en région métropolitaine (**AQUIP-3**);

- « Régie du bâtiment, Statistiques sur le nombre d'essenceries au Québec 2011 ». Ce document est déposé à titre de preuve du nombre de postes d'essence au Québec (**AQUIP-4**, version électronique seulement);

- le document « Statistique Canada, Chiffres de population, et des logements, Canada, provinces et territoires, recensement de 2006 et 2001 - données intégrales ». Ce document est déposé à titre de preuve de la superficie du territoire québécois (**AQUIP-5**);

- le document « Central Intelligence Agency (CIA), The World Factbook 2008, « United States Geography » ». Ce document est déposé à titre de preuve de la superficie du territoire des États-Unis (**AQUIP-6**);

- « US Census Bureau, Population Division, Table 1: Annual Estimates of the Population of Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas: April 1, 2010 to July 1 2011 ». Ce document est déposé à titre de preuve de la population des villes de New York, Los Angeles et Chicago en 2011 et de la fraction de la population des États-Unis qui vit en région métropolitaine (**AQUIP-7**);

- « Statistique Canada, Estimations annuelles de la population selon la région métropolitaine de recensement, Canada – population selon le sexe au 1er juillet (2006-2011), Tableau 1.1-1 ». Ce document est déposé à titre de preuve de la population des villes de Montréal, Québec et Hull en 2011 et de la fraction de la population du Québec qui vit en région métropolitaine (**AQUIP-8**);

- le document « AQUIP, Tableau « Essence ordinaire : moyennes mensuelles, prix au détail, libre-service, sans taxes et redevance verte » ». 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 (**AQUIP-9**);

- le document « MJ Ervin & Associates, Essence ordinaire : moyenne mensuelle, prix au détail, libre service, sans taxes », 1999 à 2011 ». Ce document est déposé à titre de preuve de l'écart qui existe entre le prix de l'essence ordinaire hors taxes de Montréal et Toronto (**AQUIP-10**);

- le document « Institut de la statistique du Québec, Estimation de la population des municipalités du Québec au 1er juillet 1996, 2011 ». Ce document est déposé à titre de preuve de la population des municipalités du Québec (**AQUIP-11**);

- le document « Statistique Canada, Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie au Canada - 2009, « Tableau 3-7 : Produits pétroliers raffinés, unités naturelles - Québec » ». Ce document est déposé à titre de preuve du volume total d'essence, de carburant diesel, de mazout de chauffage et d'huile pour poêles acheté par les consommateurs du Québec (**AQUIP-12**);

- le document « 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 (**AQUIP-13**);

- le document « 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 (**AQUIP-14**);

- les documents de soutien justifiant le coût des avantages sociaux (**AQUIP-15**);

- Statistique Canada, « Financial Performance Indicators for Canadian Business » (**AQUIP-16**);

- le document « Études économiques, Desjardins, Perspectives économiques à moyen terme 2011-2015, Québec: tableau des principaux indicateurs économiques et financiers, perspectives à moyen terme, novembre 2002, p. 43 ». Ce document est déposé à titre de preuve des prévisions inflationnistes des trois prochains années (**AQUIP-17**);

- Régie de l'énergie, R-3399-98, 19 avril 1999, Volume 38 (**AQUIP-18**);

- le document « 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 (**AQUIP-19**);

- le document « 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 (**AQUIP-20**, version électronique seulement);

- 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 » (**AQUIP-21**);

- 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 (**AQUIP-22**);

- 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 » (**AQUIP-23**);

- 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 (**AQUIP-24**);

- témoignage du panel de l'AQUIP le 22 mars 2001, volume 10, pages 242 à 253 et pages 339 à 351 (dossier R-3457-2000). Cet élément de preuve est déposé afin de démontrer que le litrage attribué par Kent Marketing à des postes d'essence particuliers dans la région de Québec ne correspond aucunement à la réalité (**AQUIP-25**);

- témoignage du panel de l'AQUIP le 1er 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 (**AQUIP-26**).

Nº : R-4035-2018

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-21

Me Christopher Richter et
Me Matthew Angelus
crichter@torys.com
mangelus@torys.com
SOCIÉTÉ D'AVOCATS TORYS S.E.N.C.R.L.
1, Place Ville Marie, bureau 2880
Montréal (Québec) H3B 4R4
Téléphone : (514) 868-5600
Télécopieur : (514) 868-5700
notifications-mtl@torys.com

BS-2554 N/réf. : 40069-2001