

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À L'ADEQ RELATIVE À L'AUDIENCE SUR
LES COÛTS D'EXPLOITATION QUE DOIT SUPPORTER UN DÉTAILLANT EN ESSENCE OU EN CARBURANT DIESEL**

UNIFORMES

- 1. Références :**
- (i) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 14;
 - (ii) Dossier R-4141-2020, pièce [C-ADEQ-0006](#), p.16.

Préambule :

(i) « *L'uniforme reflète l'image de l'entreprise et assure une uniformité chez tous les employés. Dans le contexte de pénurie de main-d'œuvre, l'uniforme revêt encore plus d'importance aux yeux des employés où l'employeur se doit de fournir des uniformes. Nous avons révisé à la baisse les éléments des uniformes pour passer à 104 \$ par employé, ce qui comprend 4 chandails à manches courtes, 1 chandail à manches longues (hoodie), 1 casquette et 1 étiquette au nom de l'employé(e). Au surplus, depuis la pandémie, les employés sont plus exigeants pour des raisons d'hygiène personnelle. Comme nous avons un roulement de personnel important et en considérant l'usure des uniformes, nous achetons un plus grand nombre d'uniformes par année soit 10 en zone 1, 9 en zone 2 et 7 en zone 3.* ».

(ii) « *De plus, dans le calcul du coût des uniformes, les employés se partagent une veste de laine, un manteau d'hiver et un imperméable. Cependant, depuis la pandémie, les employés sont beaucoup plus exigeants pour des raisons d'hygiène personnelle.* »

Demandes :

- 1.1 Veuillez préciser tous les facteurs qui expliquent la révision à la baisse du coût d'un uniforme à la référence (i), passant de 186 \$ à 104 \$, en mentionnant également les éléments qui constituent l'uniforme, ainsi que ceux qui sont partagés entre les employés.
- 1.2 Veuillez confirmer si l'hypothèse selon laquelle les employés demeurent plus exigeants en matière d'hygiène continue de s'appliquer pour l'année 2026 et, le cas échéant, préciser l'incidence anticipée sur les coûts liés aux uniformes ainsi que sur les éléments inclus dans ceux-ci.

PERTES D'INVENTAIRES

2. **Références :**
- (i) Dossier R-4141-2020, pièce [C-ADEQ-0006](#), p. 28;
 - (ii) Dossier R-4141-2020, décision [D-2022-017](#), p. 85 à 87;
 - (iii) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 26.

Préambule :

- (i) L'ADEQ proposait, dans sa preuve présentée au dossier R-4141-2020, d'intégrer les pertes d'inventaires aux coûts d'exploitation que doit supporter une essencerie :

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

Tout comme pour le traitement des cartes de crédit, la Régie doit tenir compte de la variation du prix des carburants pour estimer les pertes conséquentes à l'évaporation et aux vols d'essence. On calcule le coût des pertes d'inventaire de la façon suivante. [...] »

- (ii) La Régie, dans sa décision D-2022-017, ne retient pas la recommandation de l'ADEQ d'intégrer les pertes d'inventaire aux coûts d'exploitation :

« La Régie comprend, sur la base du témoignage de l'ADEQ, qu'il y a un certain nombre de détaillants exploitants des essenceries qui ne sont pas propriétaires de l'inventaire. Pour ces derniers, l'essence est conservée en consignation, puisqu'elle appartient au grossiste. C'est ce dernier qui effectue la vente et verse une commission à l'essencerie. [...] Pour ces motifs, la Régie juge que la preuve au dossier est insuffisante pour lui permettre de conclure que les pertes d'inventaires sont assumées par les essenceries du modèle de référence. »

- (iii) Au présent dossier, l'ADEQ propose à nouveau l'intégration de cette composante aux coûts d'exploitation :

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

Tout comme pour le traitement des cartes de crédit, la Régie doit tenir compte de la variation du prix des carburants pour estimer les pertes conséquentes à l'évaporation et aux vols d'essence. [...] »

Demandes :

- 2.1 La Régie note que la preuve déposée à la référence (iii) relative à l'intégration des pertes d'inventaires aux coûts d'exploitation reprend, pour l'essentiel, le contenu présenté à la référence (i). Veuillez préciser les éléments de contexte ayant changé depuis 2021 qui justifient l'ajout des pertes d'inventaires aux coûts d'exploitation au présent dossier. Veuillez au besoin fournir un tableau comparatif de ces éléments.
- 2.2 En lien avec les motifs énoncés par la Régie à la référence (ii), veuillez fournir tout élément de preuve nouvelle permettant de conclure autrement quant au fait que les pertes d'inventaires ne soient pas assumées par les essenceries du modèle de référence.
- 2.3 Veuillez confirmer la compréhension de la Régie selon laquelle, lorsqu'un détaillant exploitant n'est pas propriétaire de son inventaire, les coûts liés aux pertes d'inventaire sont assumés par le grossiste plutôt que par l'essencerie.

SALAIRES

- 3. Références :**
- (i) Dossier R-4141-2020, pièce [C-ADEQ-0006](#), p. 14;
 - (ii) Dossier R-4141-2020, pièce [C-ADEQ-0044](#), p. 13;
 - (iii) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 12.

Préambule :

(i) « *Les salaires des employés ont été attribués à 40% au commerce du carburant et à 60% à celui du dépanneur, alors que 25 % du salaire du gérant est attribué aux tâches reliées à la gestion du commerce des carburants* ».

(ii) « *Demande :*

5.5 Veuillez justifier la répartition des salaires des employés (40 % au commerce du carburant et 60 % pour le dépanneur) pour l'estimation de l'élément des coûts d'exploitation salaires.

Réponse 5.5

Selon l'expérience des membres, l'opération de la section dépanneur nécessite davantage de gestion que la vente d'essence. Les commandes d'une multitude de produits de dépanneur, la gestion de produits périssables et le paiement à la caisse de tous les produits de dépanneur exigent un peu plus de temps que le commerce d'essence. ».

(iii) « *Le comité n'a considéré que le salaire minimum de 16,10\$ comme taux horaire pour le calcul du coût salarial même s'il juge que le taux horaire moyen est supérieur. [...] Au surplus, avec la pénurie de main-d'œuvre, le salaire d'entrée est souvent bien supérieur au salaire minimum notamment dans les régions éloignées où la pénurie se fait sentir encore davantage. Par exemple, les régions ressources doivent composer avec des salaires plus élevés notamment en raison de la présence de l'industrie minière. De plus, dans la région métropolitaine de Montréal, il est pratiquement impossible de trouver des employés qui acceptent le salaire minimum. On retrouve souvent des salaires d'entrée autour de 18\$ à 20\$ de l'heure. Afin de retenir la main-d'œuvre, les stations-service augmentent les salaires avec l'expérience.*
[...]

Les salaires des employés ont été attribués à 40% au commerce du carburant et à 60% à celui du dépanneur, alors que 25 % du salaire du gérant est attribué aux tâches reliées à la gestion du commerce des carburants. » [nous soulignons]

Demandes :

3.1 La Régie constate que la proportion des salaires attribuables au commerce du carburant et au dépanneur est identique dans le présent dossier par rapport au dossier précédent, aux

références (i) à (iii). Veuillez préciser les informations et hypothèses utilisées afin d'établir ces proportions, en précisant également la raison pour laquelle elles n'ont pas évoluées.

- 3.2 Veuillez justifier l'utilisation du salaire minimum comme taux horaire, malgré les commentaires de l'ADEQ en référence (iii), surtout en ce qui concerne la région métropolitaine de Montréal.
- 3.3 Veuillez présenter la méthodologie utilisée afin d'établir la répartition des coûts relatifs aux salaires des employés soit de « *40% au commerce du carburant et à 60% à celui du dépanneur* » à la référence (iii), ainsi que les éléments justificatifs.

DÉNEIGEMENT ET ENTRETIEN PAYSAGER

4. Références : (i) Pièce [C-ADEQ-0008](#), tableau 14, p. 20;
(ii) Dossier R-4141-2020, pièce [C-ADEQ-0006](#), p. 14.

Préambule :

(i) Dans le tableau suivant, l'ADEQ présente la composante « Déneigement et entretien paysager » et indique que « *L'estimation de ces coûts découle de l'expérience des membres du comité opérant dans les différentes zones.* »

Tableau 14

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts du déneigement et entretien paysager	8 500 \$	7 500 \$	6 000 \$
Coûts du déneigement et entretien paysager relatifs au commerce de carburant (50%)	5 100 \$	4 500 \$	3 600 \$
Coûts du déneigement et de l'entretien paysager attribués au commerce de carburant ajustés à l'inflation projetée (3,06%)	5 256 \$	4 638 \$	3 710 \$

(ii) Dans le tableau suivant, l'ADEQ présentait la composante « Déneigement et entretien paysager » et indiquait que « *L'estimation de ces coûts découle de l'expérience des membres du comité opérant dans les différentes zones.* »

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

Demandes :

- 4.1 L'ADEQ indique, au tableau 14, que les coûts du déneigement et de l'entretien paysager relatifs au commerce de carburant représentent 50 % des coûts totaux du déneigement et entretien paysager, et ce pour chacune des régions (« zones »). La Régie constate cependant que 5 100 \$ ne correspond pas à la moitié du montant total de 8 500 \$. Il en va de même pour les zones 2 et 3. Veuillez corriger ces données, le cas échéant, ou expliquer la méthode de calcul utilisée.

4.2 Veuillez préciser les facteurs principaux de la hausse importante des coûts de « Déneigement et entretien paysager » (écarts entre les références (i) et (ii)).

AMORTISSEMENT DES ÉQUIPEMENTS

5. **Références :**
- (i) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 15 à 18;
 - (ii) Pièce [C-ADEQ-0009](#), section ADEQ-11, non paginée;
 - (iii) Dossier R-4141-2020, pièce [C-ADEQ-0006](#), p. 17 à 20;
 - (iv) Tableau établi par la Régie à partir des références (i) et (iii).

Préambule :

- (i) « 4. Amortissement

L'amortissement a été calculé à partir de la valeur des immobilisations de chacun des modèles de postes d'essence de type libre-service dépanneur déterminé. Ces coûts sont basés sur l'expérience des membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence dans les différentes zones. Les coûts de construction et de remplacement de l'équipement ont considérablement augmenté ces dernières années. On constate une importante augmentation des coûts de construction dans le secteur résidentiel comme dans le secteur commercial où les prix ont explosé.

Nous attirons l'attention sur des changements réglementaires qui peuvent impliquer de nouveaux coûts. À titre d'exemple, le Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel (chapitre P-30.01, r.0.1). Cette réglementation impose l'ajout d'une certaine teneur en éthanol qui est croissante dans le temps.

[...]

Extrait du Tableau 9

ITEMS	ZONE 1		ZONE 2		ZONE 3	
Volume	4 020 000		3 150 000		2 050 000	
Configuration des distributrices	3 îlots en façade		2 îlots en façade		2 îlots en façade	
Disposition des distributrices	(2x3+0 et 1x3+1)		(1x3+0 et 1x3+1)		(1x3+0 et 1x3+1)	
Distributrices avec paiement à la pompe	100 000 \$		65 000 \$		65 000 \$	
Interface		3 500 \$		3 500 \$		3 500 \$
Système de caisses	2 caisses	24 000 \$	2 caisses	24 000 \$	2 caisses	24 000 \$
Réservoir en fibre de verre double parois (Litres)	65000 L	100 000 \$	65000 L	100 000 \$		Non
Réservoir en fibre de verre double parois (Litres) (compartimenté)	50000 L	95 000 \$	35000 L	85 000 \$	65000 L	110 000 \$
Coûts	1 037 500 \$		905 500 \$		786 500 \$	
Amortissement (sur 15 ans/30 ans)	53 167 \$		45 700 \$		39 933 \$	
Coût ajusté à l'inflation projetée (3,06%)	1 069 252 \$		933 212 \$		810 570 \$	
Amortissement avec inflation projetée (3,06%)	54 754 \$		47 099 \$		41 155 \$	
Terrain	40 000 pi2	1 400 000 \$	30 000 pi2	800 000 \$	20 000 pi2	300 000 \$

» [note omise]

(ii) L'ADEQ réfère à un article de La Presse afin d'expliquer l'augmentation des coûts de la composante « Amortissement des équipements » :

« Les prix de la construction de bâtiments résidentiels ont explosé au Québec. Ils sont en hausse de 71 % depuis 2017, selon les données du quatrième trimestre de 2025, compilées par Statistique Canada.

[...]

Félix Rhéaume, directeur des affaires publiques et gouvernementales de l'Association de la construction du Québec, note qu'une grande part de la hausse est attribuable à l'augmentation du prix des matériaux.

Que ce soit l'acier, le bois, le verre ou le béton, on a vu une hausse des coûts depuis la pandémie. Et ça ne s'est jamais résorbé », dit-il.

Les exigences réglementaires sont aussi une force inflationniste dans le domaine de la construction, note-t-il. [...] »

(iii) « 4. Amortissement
 [...] »

Extrait du Tableau 10

ITEMS	ZONE 1		ZONE 2		ZONE 3	
Volume	4 245 890		3 175 472		2 001 709	
Configuration des distributrices	3 îlots en façade		2 îlots en façade		2 îlots en ligne	
Disposition des distributrices	(2x3+0 et 1x3+1)		(1x3+0 et 1x3+1)		(1x3+0 et 1x3+1)	
Distributrices avec paiement à la pompe	69 000 \$		47 000 \$		47 000 \$	
Interface		3 500 \$		3 500 \$		3 500 \$
Système de caisses	2 caisses	15 000 \$	2 caisses	15 000 \$	1 caisse	11 400 \$
Réservoir en fibre de verre double parois (Litres)	65000 L	54 000 \$	65000 L	54 000 \$		Non
Réservoir en fibre de verre double parois (Litres) (compartimenté)	50000 L	56 200 \$	35000 L	49 000 \$	65000 L	65 500 \$
Coûts	632 300 \$		525 200 \$		440 600 \$	
Amortissement (sur 15 ans/30 ans)	31 947 \$		26 080 \$		21 757 \$	
Coût ajusté à l'inflation projetée (3,4%)	653 798 \$		543 057 \$		455 580 \$	
Amortissement avec inflation projetée (3,4%)	33 033 \$		26 967 \$		22 496 \$	
Terrain	40 000 pi2	1 000 000 \$	30 000 pi2	750 000 \$	20 000 pi2	200 000 \$

»

(iv) La Régie établit le tableau suivant, à partir des références (i) et (iii) :

	R-4141-2020 (Région 1) (\$)	R-4289-2025 (Région 1) (\$)	Variation entre 2021 et 2025 (%)	Variation annuelle entre 2021 et 2025 (%)
Amortissement des équipements	31 947	53 167	66%	17%
Frais de financement	16 985	52 125	207%	52%
Total coûts exploitation	225 859	349 422	55%	14%
Total, excluant l'amortissement et les frais de financement	194 427	244 130	26%	6%

Demandes :

5.1 Veuillez confirmer la compréhension de la Régie selon laquelle les coûts d'exploitation totaux ont varié de 14 % en moyenne de 2021 à 2025 dans le tableau établi par la Régie à la référence (iv), et que lorsque les composantes « Amortissement des équipements » et « Frais de financement » sont exclus du total, la variation moyenne des coûts d'exploitation est de 6 % sur la période.

- 5.2 Veuillez présenter la méthode de calcul par l'ADEQ, ou les membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence à la référence (i), afin d'évaluer le montant de l'« Amortissement des équipements » pour l'année 2026. Veuillez inclure toute hypothèse utilisée afin de déterminer l'amortissement déboursé en 2026 par des postes d'essence de type libre-service dépanneur.
- 5.3 Veuillez présenter le calcul chiffré de la composante « Amortissement des équipements », ventilé pour chacun des équipements présentés dans le tableau 9 à la référence (i). Veuillez inclure toute hypothèse de calcul incluant la durée d'amortissement pour chaque équipement.
- 5.4 Veuillez préciser si l'augmentation des coûts des équipements (écart entre les références (i) et (iii)) ont un impact sur l'ensemble des essenceries de type libre-service dépanneur en 2026 ou seulement sur une proportion de ces dernières. Veuillez également préciser si les essenceries procèdent au remplacement des équipements uniquement à l'échéance de leur vie utile.
- 5.5 Veuillez préciser les facteurs principaux de la hausse importante des coûts des réservoirs en fibre de verre double parois passant de 54 000 \$ en 2021 à 100 000 \$ en 2026 (écart entre les références (i) et (iii), pour la région 1). Veuillez également préciser si la hausse du prix des réservoirs est liée aux facteurs présentés à la référence (ii).
- 5.6 Veuillez présenter le nombre d'essenceries de type libre-service dépanneur qui ont remplacé un réservoir en fibre de verre double parois entre 2021 et 2025.
- 5.7 Veuillez préciser si les grossistes ou propriétaires du carburant contribuent aux financements des essenceries. Dans l'affirmative, veuillez préciser sous quelle forme.

ÉVOLUTION DES ÉQUIPEMENTS DU MODÈLE DE RÉFÉRENCE

6. Référence : Pièce [C-ADEQ-0008](#), page 8 et 16.

Préambule :

Page 8 : « L'ADEQ a utilisé les données du recensement des essenceries au 31 décembre 2024¹ où les volumes moyens pour chacune des régions ont été calculés. Ainsi, pour la région de Montréal-CMM (zone 1), un poste d'essence de type libre-service dépanneur d'un volume de 4,02 millions de litres (4 020 000) doit servir de modèle de référence. Ce poste d'essence sera notamment doté de trois distributrices (multiproduits 2x3+0 et 1x3+1), de deux réservoirs en fibre de verre double parois (l'un d'une capacité de 65 000 litres et l'autre de 50 000 litres compartimenté), d'une marquise de 24x80 pieds et de deux caisses avec contrôle des distributrices d'essence.

Pour le Québec central (zone 2), un poste d'essence de type libre-service dépanneur d'un volume de 3,15 millions de litres (3 150 000) doit servir de modèle de référence. Ce poste d'essence sera notamment doté de deux distributrices (multiproduits 1x3+0 et 1x3+1), de deux réservoirs en fibre de verre double parois (l'un d'une capacité de 65 000 litres et l'autre de 35 000 litres compartimenté), d'une marquise de 24x50 pieds et de deux caisses avec contrôle des distributrices d'essence.

Pour les régions éloignées (zone 3), un poste d'essence de type libre-service dépanneur d'un volume de 2,05 millions de litres (2 050 000) doit servir de modèle de référence. Ce poste d'essence sera notamment doté de deux pompes (1x3+0 et 1x3+1), d'un réservoir en fibre de verre double parois (d'une capacité de 65 000 litres compartimenté), d'une marquise de 24x32 pieds et d'une caisse avec contrôle des distributrices d'essence. » [Nous soulignons]

Page 16 : Tableau 9 – Amortissement des équipements

Demandes :

- 6.1 Veuillez présenter la méthodologie utilisée pour déterminer les équipements (nombre de distributrices, réservoirs, capacité, marquise et caisses) liées à une essencerie libre-service avec dépanneur, retenues pour le modèle de référence de chaque région (« zone »).
- 6.2 Veuillez commenter les facteurs pouvant faire évoluer les équipements du modèle de référence à court et moyen terme.

¹ Régie de l'énergie, Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel, Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2024. (ADEQ-1)

- 6.3 Veuillez présenter l'évolution annuelle entre 2021 et 2025, avec l'appui des données, des équipements du modèle de référence pour chaque région (« zone ») du Tableau 9 de la référence.

COÛTS D'EXPLOITATION ET INFLATION

- 7. Références :**
- (i) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 10 et 11;
 - (ii) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 12;
 - (iii) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 29;
 - (iv) Dossier R-4141-2020, décision [D-2022-017](#), p. 94;
 - (v) [Loi sur la Régie de l'énergie](#), RLRQ, c. R-6.01, article 59.

Préambule :

- (i) Tableau 3 Coûts d'exploitation par zone (région)
Tableau 4 Coûts d'exploitation indexés par zone (région)

(ii) « La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,1208 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,0604 %.

Note de bas de page 14 : Banque du Canada, Mesures d'inflation, La Banque du Canada vise à maintenir l'inflation à 2%. (ADEQ-8) » [nous soulignons]

(iii) « Desjardins. Études économiques et financières - prévisions économiques et financières, La situation s'améliore... mais les pressions inflationnistes s'accroissent, 22 juin 2021, p.16 ». Ce document est déposé à titre de preuve de la prévision de l'inflation du PIB pour les 3 prochaines années (ADEQ-8); »

(iv) « [349] La Régie rappelle que la fixation des coûts d'exploitation se fait sur la base d'informations réelles recueillies aux trois ans et pour une période donnée et non sur la base de prévisions. L'établissement des coûts d'exploitation sert de référence pour une éventuelle inclusion, mais ces coûts ne sont pas inclus systématiquement.

[...]

[351] Pour ces motifs, la Régie rejette la proposition des intervenants d'indexer le Montant sur la base de l'inflation. »

(v) « 59. Pour l'application de l'article 67 de la Loi sur les produits pétroliers (chapitre P-30.01):

1° la Régie fixe de sa propre initiative ou à la demande du ministre un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel; elle peut fixer des montants différents selon des régions qu'elle détermine; » [nous soulignons]

Demandes :

- 7.1 Pour chacun des éléments de coûts de la référence (i), veuillez indiquer lesquels sont fixes et lesquels sont variables.
- 7.2 Veuillez expliquer de façon détaillée la méthodologie utilisée pour déterminer le taux d'inflation projeté sur 3 ans aux références (i) et (ii), et préciser les éléments sur lesquels l'inflation est applicable.
- 7.3 Veuillez concilier les informations présentées aux références (ii) et (iii) quant aux données d'inflation, et le cas échéant, veuillez préciser si d'autres sources de référence sur l'inflation ont été considérées.
- 7.4 Considérant que la Régie s'est déjà prononcée en défaveur d'une indexation de l'estimation de certains éléments des coûts d'exploitation dans le passé (référence (iv)), veuillez élaborer sur les changements contextuels permettant de conclure qu'il serait opportun d'appliquer un taux d'inflation au calcul des coûts d'exploitation.
- 7.5 Le cas échéant d'une indexation des coûts, veuillez indiquer la pertinence de considérer une indexation annuelle considérant que la Régie ne fixe plus les coûts d'exploitation aux trois ans (référence (v)).

CONTEXTE DU MARCHÉ ET RATIONALISATION DU MARCHÉ DU CARBURANT AU QUÉBEC

- 8. Références :**
- (i) Pièce [C-ADEQ-0006](#), p. 3 et 4;
 - (ii) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 3 à 5;
 - (iii) Pièce [C-ADEQ-0009](#), section ADEQ-5, tableau 2, non paginée.

Préambule :

(i) « Selon le journal économique MarketWatch / Wall Street Journal, le nombre de postes d'essence sur le territoire des États-Unis s'établit à 115 000 en 2019². D'autre part, le Bureau de recensement des États-Unis fournit des données sur le nombre de citoyens composant la population américaine. Il est ainsi aisé de connaître combien on dénombre de citoyens par poste d'essence. Pour obtenir cette donnée objective, il faut diviser le nombre de citoyens américains (329 135 084)³ par le nombre de postes d'essence au 1er janvier 2020.

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

En utilisant le recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2019 et les données de l'Institut de la Statistique du Québec, il faut diviser le nombre de citoyens (8 556 650)⁴ par 2 821 postes d'essence⁵. On réalise ainsi que le Québec dessert 3 033 citoyens par poste d'essence.

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

(ii) « 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.

Lors de la dernière audience de 2021, nous avons démontré que nous avons déjà atteint un nombre de postes d'essence par habitant inférieur à celui des États-Unis avec 33 postes pour 100 000 habitants au Québec et 35 postes aux États-Unis.

² MarketWatch de Wall Street Journal, How Many Gas Stations Are in U.S? How Many Will There Be in 10 Years? (ADEQ-1)

³ United States Census Bureau, Population Division, Table 1. Monthly Population Estimates for the United States: April 1 2020 to December 1 2020. (ADEQ-2)

⁴ Institut de la Statistique du Québec, Le bilan démographique du Québec – édition 2020, p.18 (ADEQ-3)

⁵ Régie de l'Énergie du Québec, Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel – recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2019, p.39 (ADEQ-4)

L'objectif de la Régie de voir une rationalisation du marché et le nombre de postes d'essence diminué a été atteint. En considérant cette rationalisation souhaitée par la Régie, nous devons dorénavant demeurer vigilants afin d'assurer qu'un nombre suffisant de postes d'essence puissent répondre aux besoins énergétiques des automobilistes québécois sur l'ensemble du territoire notamment en prévenant les guerres de prix prédatrices.

[...]

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

[...]

Il faut maintenir une diversité et un grand nombre d'entreprises, avantageux pour les consommateurs, dans la distribution et la vente au détail de produits pétroliers. Cette diversité d'entreprises favorise la concurrence nécessaire au bon fonctionnement du libre marché. C'est cette dynamique concurrentielle qui fait en sorte que, de tout le Canada, c'est au Québec où l'on retrouve les prix de l'essence, hors taxes et redevance, les plus bas.

À cet égard, les données présentées au tableau 2 (document ADEQ-5) 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 canadien⁶. » [Nous soulignons]

⁶ ADEQ, Tableau 2 « Prix au détail hors taxes de l'essence ordinaire au Canada – moyennes mensuelles, prix au détail, libre-service, sans taxes et redevances vertes (1999 à 2025) » (ADEQ-5)

(iii) Extrait du tableau 2 :

Tableau 2
Prix au détail hors taxes de l'essence ordinaire au Canada
Moyennes mensuelles, prix au détail, libre-service, sans taxes et redevances vertes
 c/litre

2024	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Moyenne
Province de l'Ouest	95,8	103,6	118,1	124,3	119,3	112,0	114,0	112,4	103,1	104,1	102,0	100,3	109,1
Ontario	93,8	98,0	102,9	111,6	109,5	106,6	110,6	105,7	94,8	97,2	97,8	97,3	102,2
Québec	93,9	97,6	100,5	110,0	109,1	105,0	108,2	103,1	94,7	95,0	96,0	95,5	100,7
Provinces de l'Atlantique	98,8	104,3	108,4	116,6	115,3	109,0	112,2	107,1	96,0	97,1	98,4	96,9	105,0
2025	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Moyenne
Province de l'Ouest	108,0	112,8	109,4	109,4	113,4	110,1	109,1	112,7	113,7	105,9	106,0	94,7	108,8
Ontario	100,8	100,6	98,7	98,0	101,1	100,9	100,1	100,7	103,5	98,0	101,6	92,0	99,7
Québec	99,6	98,9	96,1	96,6	97,7	97,6	95,6	97,0	100,0	93,2	94,2	87,3	96,2
Provinces de l'Atlantique	102,8	104,2	99,5	101,5	103,1	102,9	103,5	105,6	107,8	103,0	106,5	96,7	103,1

La redevance verte est soustraite du 1er avril 2007 à décembre 2014.
 La quote-part est soustraite à compter du 1er avril 2007.
 Les frais du SPEDE sont soustraits à compter de janvier 2015 au Québec.
 Les frais du SPEDE sont soustraits de janvier 2017 à octobre 2018 en Ontario.
 Source : Kalibrate, Essence ordinaire, Prix au détail, moyennes mensuelles, libre-service, sans taxes, 1999 à 2025.

Demands :

- 8.1 Considérant que les données présentées en référence (i) datent de 2019 et 2020, veuillez préciser les données actualisées justifiant l'affirmation de la référence (ii) selon laquelle « [l']objectif de la Régie de voir une rationalisation du marché et le nombre de postes d'essence diminué a été atteint ». Veuillez, notamment :
- 8.1.1. Le nombre de postes d'essence aux États-Unis et au Québec en 2024 et si possible, en 2025;
 - 8.1.2. Le nombre d'habitants aux États-Unis et au Québec en 2024 et si possible, en 2025.
 - 8.1.3. Le nombre de postes d'essence pour 100 000 habitants aux États-Unis et au Québec en 2024 et, si possible, en 2025.
- 8.2 Considérant, à la référence (ii), que la rationalisation du marché ontarien, « n'a pas eu d'effet bénéfique pour les consommateurs de cette province », ainsi que les chiffres présentés en référence (iii), veuillez élaborer sur les facteurs, avec exemples à l'appui, justifiant, selon l'ADEQ que le prix de l'essence ordinaire hors taxes au Québec soit inférieur à celui de l'Ontario.
- 8.3 Veuillez élaborer sur la possibilité que la rationalisation du marché du Québec, telle que souhaitée par la Régie, et la diversification du marché, telle que proposée par l'ADEQ, concourent simultanément à l'efficacité du marché.

IMPACT DU TÉLÉTRAVAIL ET DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SUR LA DEMANDE DU MARCHÉ

9. Références :
- (i) Pièce [C-ADEQ-0006](#), pages 7 et 8;
 - (ii) Pièce [C-ADEQ-0008](#), pages 5 et 6;
 - (iii) [Loi sur la Régie de l'énergie](#), c. R-6.01, article 59.

Préambule :

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

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

L'ADEQ soumet que la seule façon d'établir un juste volume est de se baser sur la réalité du Québec qui, tel qu'exposé ci-haut, se compare avantageusement avec le reste du Canada. Puisque les consommateurs du Québec bénéficient des prix de l'essence hors taxes les plus bas du Canada⁷, 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. » [Nous soulignons]

(ii) « Au surplus, les conséquences de la pandémie ont contribué à considérablement réduire les volumes de vente de carburant des essenceries. Selon l'expérience des membres, au plus fort de la crise, lors de la mise en pause de l'économie québécoise, les volumes ont été réduits de plus de 40% et même de près de 70% dans les stations-service autoroutières. Le télétravail a pris une place

⁷ (ADEQ-12)

importante dans la vie de plusieurs Québécois et a contribué à réduire la demande en carburant. Même si le télétravail perd de la vitesse et un retour au bureau se produit, les volumes de ventes, même s'ils ont légèrement augmenté depuis la dernière audience, ne sont pas revenus aux volumes pré-pandémiques.

La transition énergétique vient aussi créer une pression sur les volumes de vente. La pénétration des véhicules électriques se poursuit. Même si le gouvernement a mis sur pause son interdiction complète de ventes de véhicules neufs à essence de 2035, il reste que le mouvement vers une transition énergétique se poursuit. Dans les années à venir, avec cette pression, il faut s'attendre à une baisse de la demande. Tous ces bouleversements donnent des signaux incertains qui pourraient faire place à un sous-investissement et la fermeture d'actifs logistiques importants (essenceries, dépôts, terminaux), ce qui affectera d'abord les régions éloignées (Côte-Nord, Abitibi, Gaspésie, Saguenay–Lac-Saint-Jean, etc.) et pourra mener à un isolement énergétique et économique graduel.

Malgré ces incertitudes et cette baisse de la demande, il faudra poursuivre l'approvisionnement en carburants accessible à la population des régions du Québec. Il ne doit pas y avoir de désert énergétique. Il faut s'assurer de préserver une saine concurrence qui permet la survie d'essencerie efficace à plus petits volumes et ainsi servir toutes les régions du Québec et assurer la sécurité énergétique des régions et localités moins densément peuplées.

C'est la raison pour laquelle il faut établir un juste volume basé sur la réalité du Québec qui, tel qu'exposé ci-haut, se compare avantageusement avec le reste du Canada. Puisque les consommateurs du Québec bénéficient des prix de l'essence hors taxes les plus bas du Canada⁸, il faut donc considérer des volumes réalistes, propres à chacune des trois régions, pour établir le volume de référence du poste d'essence efficace déterminé par la Régie. » [Nous soulignons]

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

1° la Régie fixe de sa propre initiative ou à la demande du ministre un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel; elle peut fixer des montants différents selon des régions qu'elle détermine;

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

3° la Régie peut déterminer des zones.

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

⁸ (ADEQ-5)

Dans l'exercice de ses pouvoirs, la Régie doit assurer la protection des intérêts des consommateurs. » [Nous soulignons]

Demandes :

- 9.1 Les références (i) et (ii) présentent un argument similaire lié au télétravail, causant la réduction de la demande en carburant (comparativement aux volumes vendus pré-pandémiques).
 - 9.1.1. Veuillez présenter l'évolution annuelle des volumes vendus depuis 2022.
 - 9.1.2. Veuillez estimer la proportion à partir de laquelle le télétravail devient un élément représentatif de la variation du volume vendu par essencerie au cours d'une période donnée. Veuillez élaborer sur les bases de vos estimations.
- 9.2 Veuillez indiquer, avec exemples précis, les facteurs liés à la transition énergétique qui causeraient les incertitudes sur le marché du carburant, malgré la mise en pause de l'interdiction de ventes de véhicules neufs à essence initialement prévue en 2035.
- 9.3 Veuillez quantifier l'impact de l'augmentation de l'utilisation des véhicules électriques dans le cadre de la transition énergétique, sur l'évolution des volumes de ventes en carburant. Veuillez notamment référer, dans votre réponse, à la répartition du nombre de bornes de recharge accessibles au public, par région (« zone »), pour les véhicules électriques.
- 9.4 Dans la référence (ii), veuillez préciser ce qui est entendu par « *volume basé sur la réalité* ».
- 9.5 Veuillez élaborer sur le terme « *réalistes* » utilisé en référence (ii), par rapport au terme « *efficace* » utilisé à l'article 59 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (référence (iii)).
- 9.6 Veuillez élaborer sur l'approche préconisée par l'ADEQ pour établir le volume de référence d'une essencerie efficace, pour chacune des trois régions.
- 9.7 Au-delà du télétravail et de la transition énergétique, veuillez élaborer sur les autres facteurs, dans le contexte actuel qui pourraient influencer la variation des volumes de ventes.