

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 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**

---

**SALAIRES**

- 1. Références :**
- (i) Pièce [C-ADEQ-0011](#), p. 6, réponse à la question 3.2;
  - (ii) Pièce [C-ADEQ-0013](#), p. 6 et 7, réponse à la question 3.1;
  - (iii) Pièce [C-ADEQ-0008](#), Tableau 3, p. 10.

**Préambule :**

(i) « 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.

*Comme pour tous les autres dossiers de détermination de coûts d'exploitation d'un détaillant, nous avons utilisé le salaire minimum même si ce taux salarial n'est utilisé que rarement notamment de nos jours avec la pénurie de main-d'œuvre. Il est particulièrement difficile de trouver et retenir de la main-d'œuvre avec le salaire minimum notamment dans la grande région de Montréal et dans les régions ressources, mais également ailleurs au Québec. Nous avons tout de même décidé de retenir ce taux comme nous l'avons fait auparavant. Nous avons voulu rester conservateur dans notre évaluation comme nous l'avons fait lors des dossiers précédents. » [Nous soulignons.]*

(ii) « 1. Salaires

*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. À titre d'exemple, lors des quarts de soir et de nuit, les employés bénéficient d'une prime. La prime de nuit est d'au moins un dollar de l'heure. [...] 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. »*

(iii) Tableau 3, ligne Salaires.

**Demande :**

- 1.1 Veuillez justifier le choix de l'ADEQ de « rester conservateur » pour les salaires, puisque la même approche ne s'applique pas aux autres composantes des coûts d'exploitation (référence (i)).

- 1.2 Veuillez présenter une version révisée de la ligne *Salaires* du tableau 3 du mémoire de l'ADEQ (référence (iii)), basée sur des taux horaires reflétant davantage les salaires d'entrée, lesquels se situent en général autour de 18 \$ à 20 \$, auxquels peut s'ajouter une prime de nuit (référence (ii)). Veuillez inclure, dans votre réponse, les informations ayant servi aux calculs.

Veuillez ajuster la ligne *Total* du Tableau 3 conséquemment.

## PERTES D'INVENTAIRES

2. **Références :**
- (i) Pièce [C-ADEQ-0011](#), p. 4;
  - (ii) Pièce [C-ADEQ-0008](#), Tableau 3, p. 10;
  - (iii) Décision [D-2022-017](#), p. 87;
  - (iv) Décision [D-2013-087](#), p. 42;
  - (v) [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 ; Régie de l'énergie, décembre 2025, p. 3 à 34.

### Préambule :

(i) « 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.

*Nous avons toujours considéré les pertes d'inventaires comme un coût d'exploitation que doivent assumer les stations-service puisqu'il y a une sortie de fonds qui n'est jamais récupéré dans le cadre des opérations. Les stations-service se retrouvent donc avec une perte monétaire réelle provenant du déboursé initial non-récupéré, donc un déboursé comme pour tout autre coût d'exploitation.*

*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.*

*Lorsqu'un détaillant n'est pas propriétaire du carburant, les coûts reliés aux pertes d'inventaire sont considérés dans le calcul global de sa commission. Ces coûts font partie des variables considérées et de l'équation pour établir la commission du détaillant. Donc les coûts de pertes d'inventaire sont assumés indirectement par le détaillant. »*

(ii) Tableau 3, ligne *Pertes d'inventaire*.

(iii) « [321] 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.

[322] *En conséquence, la Régie ne retient pas la recommandation de l'ADEQ d'intégrer les pertes d'inventaire aux coûts d'exploitation.*

[323] *Bien que la Régie reconnaisse que les pertes d'inventaires soient bien réelles, elle invite l'ADEQ à bonifier sa preuve à cet égard lors du prochain examen qui sera effectué par la Régie,*

afin de démontrer que les pertes constituent un coût d'exploitation qui est assumé par les essenceries visées par le modèle de référence. » [Nous soulignons]

(iv) « [179] La Régie convient que les pertes d'inventaire ne sont effectivement pas des sorties de fonds et ne constituent donc pas un coût d'exploitation. En cas de vol ou d'évaporation, le volume vendu par le détaillant est ainsi réduit. Ce type de pertes n'est donc pas une charge mais une diminution des revenus. La Régie est d'avis qu'il appartient aux détaillants de prendre les moyens pour s'en prémunir.

[...]

[181] Pour ces motifs, la Régie retire cet item de la liste des composantes du coût d'exploitation. »

(v) Le Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2024 présente la répartition des essenceries au Québec par structure commerciale. Cette structure indique, notamment, qui est propriétaire du carburant.

#### **Demandes :**

- 2.1 Considérant les références (i) et (ii), veuillez détailler le processus qui permet de déterminer que les coûts assumés indirectement par les essenceries équivalent à annuellement à 15 106 \$ et 0,38 ¢/litre pour la zone 1, 11 652 \$ et 0,37 ¢/litre pour la zone 2 et à 7 611 \$ et 0,37 ¢/litre pour la zone 3, tels que présentés au Tableau 3. Si nécessaire, veuillez demander le traitement confidentiel des informations demandées par la Régie.
- 2.2 Veuillez également préciser la manière dont le manque à gagner est calculé lorsque la commission d'une essencerie est affectée par l'évaporation et le vol de carburant.
- 2.3 Dans le contexte où la Régie s'est déjà prononcée sur l'exclusion de la perte d'inventaire des coûts d'exploitation, puisque les essenceries du modèle de référence n'étaient pas propriétaires de leur carburant (références (iii) et (iv)), veuillez élaborer sur les changements du marché observés, notamment à partir du Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2024 (référence (v)), justifiant dorénavant l'inclusion de ces pertes.

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

- 3. Références :**
- (i) Dossier R-4141-2020, pièce [C-ADEQ-0006](#), p. 7 et 8;
  - (ii) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 5 et 6;
  - (iii) [Perspectives de l'effet du télétravail sur la nécessité d'intervention](#), Ministère des transports et de la mobilité durable, mars 2023, p. 14 et 23.

### 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'essenceries efficaces 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 Canada, 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 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 Canada, 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, les notes de bas de pages ont été omises]

(iii) « **Observations postpandémiques – réseau routier**

Le tableau suivant présente la variation des DJMA pour la période 2018-2022 sur les principaux axes routiers de la rive sud et de la rive nord de la région de Québec sous la juridiction du MTMD.

Secteurs analysés	2018	2019	2020	2021	2022*	Baisse	Rétablissement
	Débits journaliers moyens annuels (DJMA)					2020 vs 2019	2022 vs 2019
<b>Rive sud de Québec</b>							
Pont Pierre-Laporte	127 000	126 000	98 000	102 000	107 000	22%	85%
Pont de Québec	33 000	33 000	24 500	29 000	31 000	26%	94%
A-20 Avenue des Églises (Charny) – Taniata (St-Jean Chrysostome)	90 000	87 000	77 000	79 000	84 000	11%	97%
A-20 Taniata – Président-Kennedy (Lévis)	70 000	N/D	53 000	63 000	65 000	N/D	N/D
A-20 P-Kennedy – Monseigneur Bourget (Lévis)	38 000	40 000	37 000	38 000	38 000	8%	95%
					<b>MOYENNE</b>	<b>17%</b>	<b>93%</b>
<b>Rive nord de Québec</b>							
Henri-IV	92 000	93 000	75 000	83 000	87 000	19%	94%
A-40 entre jonction Henri-4 et Robert-Bourassa	114 000	N/D	101 000	112 000	117 000	N/D	N/D
A-40 entre Robert-Bourassa et autoroute Laurentienne	155 000	154 000	122 000	136 000	142 000	21%	92%
Autoroute Laurentienne A-40 vers Soumande	66 000	67 000	53 000	60 000	63 000	21%	94%
Autoroute Laurentienne Jean-Talon (Charlesbourg) – A-40	68 000	68 000	58 000	63 000	66 000	15%	97%
Autoroute Duplessis	63 000	69 000	57 000	59 000	63 000	17%	91%
Autoroute Robert-Bourassa – A-40	86 000	90 000	87 000	97 000	84 000	3%	93%
					<b>MOYENNE</b>	<b>16%</b>	<b>94%</b>

\*Note : Les données en rouge sont préliminaires et proviennent de sites de comptage non permanents où le DJMA est calculé à partir d'un échantillon. Des variations avec la valeur finale officielle à venir sont possibles.

Source : MTMD (2023)

[...]

### **Observations postpandémiques – réseau routier**

*Le tableau suivant présente la variation des DJMA pour la période 2018-2022 sur les principaux axes autoroutiers de la région de Montréal.*

Section de trafic	Localisation	2018	2019	2020	2021	2022	Baisse	Rétablissement
		Débits journaliers moyens annuels (DJMA)					2020 vs 2019	2022 vs 2019
0001012500	A-10 - entre A-30 et A-35	83 000	83 000	67 000	76 000	81 000	19%	98%
0001301500	A-13 - entre sortie rue Hickmore et entrée rue Hickmore	79 000	78 000	65 000	77 000	72 000	17%	92%
0001302450	A-13 - entre entrée A-520-E et sortie A-40-E	97 000	93 000	72 000	86 000	89 000	23%	96%
0001307500	A-13 - entre boul. Sainte-Rose sur A-13-S et sortie R-344	98 000	99 000	82 000	92 000	96 000	17%	97%
0001516800	A-15 - entre ave Royal Mount et Sortie 70-E pour l'A-40-E	188 000	177 000	148 000	161 000	175 000	16%	99%
0001519000	A-15 - entre sortie Salaberry est et sortie boul. Cartier	176 000	179 000	151 000	168 000	174 000	16%	97%
0001520500	A-15 - entre boul. Ste-Rose et entrée R-344	138 000	140 000	117 000	129 000	132 000	16%	94%
0001522200	A-15 - entre accès sortie 25 et accès sortie 31	155 000	157 000	134 000	147 000	151 000	15%	96%
0001930000	A-19 - entre boul. Henri-Bourassa et sortie boul. Lévesque	52 000	55 000	44 000	50 000	50 000	20%	91%
0002008000	A-20 - entre bretelle venant du Grand Boulevard et sortie 39	53 000	54 000	43 000	49 000	52 000	20%	96%
0002024000	A-20 - entre boul. Roland-Therrien et JCT A-20 et R-132	96 000	97 000	76 000	83 000	82 000	22%	85%
0002027000	A-20 - entre boul. Montagne et boul. Montarville	83 000	84 000	72 000	80 000	71 000	14%	85%
0002029000	A-20 - entre A-30 et R-133	91 000	90 000	74 000	79 000	79 000	18%	88%
0002512000	A-25 - entre boul. Wilfrid-Pelletier et boul. Yves-Prévost	149 000	152 000	130 000	134 000	88 000	14%	58%
0002515500	A-25 - entre boul. Perras et boul. Lévesque	52 000	55 000	49 000	55 000	55 000	11%	100%
0004004000	A-40 - entre Chemin des Chenaux et sortie 41	86 000	87 000	66 000	74 000	81 000	24%	93%
0004013900	A-40 - entre entrée 71 venant du boul. de l'Acadie et sortie 73	164 000	161 000	146 000	147 000	158 000	9%	98%
0004026000	A-40 - entre accès boul. Gouin et Int. A-40 et R-344	113 000	115 000	95 000	103 000	103 000	17%	90%
0013611500	R-136 - entre sortie 3 et entrée St-Antoine	104 000	104 000	73 000	77 000	88 000	30%	85%
0013810000	R-138 - entre entrée sud-est (vers La Prairie) et rue Airlie	71 000	71 000	55 000	62 000	68 000	23%	96%
0044017500	A-440 - entre boul. Industriel vers A-440 et sortie pour R-335	170 000	170 000	141 000	154 000	160 000	17%	94%
0064069000	A-640 - à l'est de l'A-13 et l'entrée de l'A-15	113 000	116 000	98 000	108 000	113 000	16%	97%
<b>MOYENNE</b>							<b>18%</b>	<b>92%</b>

Source MTMD (2023)

»

### Demandes :

- 3.1 Les références (i) et (ii), tirées respectivement du dossier R-4141-2020 et du présent dossier, présentent essentiellement le même argument, liant le télétravail à la réduction de la demande en carburant depuis la prépandémie. Veuillez préciser, exemples à l'appui, si le contexte du marché a évolué à cet égard entre 2020 et 2026.
- 3.2 Veuillez notamment concilier les affirmations de la référence (ii) avec les débits journaliers moyens annuels de 2022, dans les régions de Québec et de Montréal (référence (iii)), qui correspondent, respectivement, à 94 % et 92 % des débits observés en 2019, selon le MTQ.

### COÛTS D'AMORTISSEMENT

- 4. Références :**
- (i) Pièce [C-ADEQ-0011](#), p. 12, réponse à la question 5.1;
  - (ii) Pièce [C-ADEQ-0011](#), p. 12, réponse à la question 5.2;
  - (iii) Pièce [C-ADEQ-0011](#), p. 13, réponse à la question 5.3;
  - (iv) Pièce [C-ADEQ-0011](#), p. 13, réponses aux questions 5.4 et 5.6;
  - (v) Dossier R-4141-2020, décision [D-2022-017](#), p. 91.

**Préambule :**

(i) « 5.1 [...] Selon les données des tableaux de coûts d'exploitation présentés en 2021 et en 2026, voici les résultats. De plus, l'inflation s'ajoute à chaque année sur l'inflation de l'année précédente, ce qui donne une inflation composée.

	R-4141-2020 (Région 1) \$	R-4289-2025 (Région 1) \$	Variation entre 2021 et 2025 (%)	Variation annuelle <b>composée</b> entre 2021 et 2025 (%)
Amortissement des équipements	31 947	53 167	66%	<b>12%</b>
Frais de financements	16 985	52 125	207%	32%
Total des coûts d'exploitation	<b>240 719</b>	349 422	45%	10%
Total excluant l'amortissement et les frais de financement	<b>191 787</b>	244 130	27%	6%

(ii) 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.

Les membres du comité ont évalué les coûts de chacun des éléments d'immobilisations des stations-service définies. Les données ont été centralisées à la permanence de l'ADEQ pour assurer la confidentialité. Par la suite, les membres du comité ont révisé, en réunions, les données consolidées de chacun des éléments d'immobilisations. »

(iii) L'ADEQ présente le calcul chiffré de la composante « Amortissement des équipements », ventilé pour chacun des équipements présentés dans le tableau 9 de la pièce C-ADEQ-0008.

(iv) « 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.

*Toutes les stations-service subissent l'impact de la hausse des coûts d'amortissement. Dès qu'une essencerie fait des modifications, des améliorations technologiques, des mises à niveau, des changements d'équipements notamment lors de la fin de vie utile, elles doivent assumer cette augmentation des coûts de l'installation et de la main-d'œuvre. Il y a régulièrement des travaux y étant reliés. Les travaux sont cycliques et se produisent au fur et à mesure des besoins.*

[...]

*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.*

*Nous n'avons pas cette information. »*

(v) Le Tableau 36 de la décision de la Régie présente les coûts d'exploitation approuvés dans le dossier R-4141-2020. Pour la région 1, les coûts d'exploitation totaux sont de 225 859 \$. Les coûts totaux moins l'amortissement des équipements (31 947 \$) et les frais de financement (16 985 \$) équivaut à 176 927 \$.

**Demandes :**

- 4.1 La Régie note que le taux de croissance annuel composé des variations entre 2021-2022 à 2024-2025, correspond à quatre années de croissance. Le cas échéant, veuillez réviser le calcul de la variation annuelle composée de l'amortissement des équipements présenté à la référence (i) de 12 %. Le cas échéant, veuillez présenter une révision du tableau à la référence (i).
- 4.2 Veuillez concilier les coûts d'exploitation totaux de 240 719 \$ à la référence (i) et le total de 225 859 \$ à la référence (v), ainsi que les coûts de 191 787 \$ excluant l'amortissement et les frais de financement à la référence (i) et de 176 927 \$ à la référence (v). Le cas échéant, veuillez présenter une révision du tableau à la référence (i).
- 4.3 Veuillez préciser quels types de données sont centralisés à la permanence de l'ADEQ, tel que mentionné à la référence (ii), ainsi que les modalités de leur consolidation. Le cas échéant, veuillez déposer votre réponse sous pli confidentiel, accompagnée d'un affidavit.
- 4.4 Veuillez confirmer la compréhension de la Régie selon laquelle le calcul de l'amortissement présenté à la référence (iii) s'applique à l'ensemble des essenceries de manière uniforme, suivant l'hypothèse qu'elles disposent toutes d'équipements neufs en 2026. Veuillez indiquer, dans votre réponse, si cette hypothèse a pour effet de surestimer les coûts d'amortissement.

- 4.5 Veuillez préciser si l'ADEQ a accès aux coûts d'amortissement réels des essenceries qu'elle représente. Dans la négative, veuillez indiquer comment elle pourrait obtenir ces données dans le présent dossier ou dans le cadre d'un examen futur des coûts d'exploitation.
- 4.6 Advenant que l'ADEQ n'a pas accès aux données d'amortissement réelles des essenceries qu'elle représente dans le cadre du présent dossier, et considérant les réponses à la référence (iv), veuillez indiquer quelle autre méthode d'estimation des coûts d'amortissements permettrait de tenir compte du fait que les équipements ne se sont pas remplacés par les essenceries lors des mêmes années. Par exemple, utiliser le prix d'un réservoir moyen sur la période 2016-2026 multiplié par la proportion des essenceries qui auraient remplacé un réservoir entre 2016 et 2026.

## CONCENTRATION DU MARCHÉ ET IMPACT SUR LA CONCURRENCE

5. **Références :** (i) Dossier R-4141-2020, pièce [C-ADEQ-0006](#), p. 32;  
(ii) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 27 et 28.

### Préambule :

(i) « 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 concurrents de sorte que les consommateurs bénéficient d'un prix concurrentiel à long terme », précise-t-elle. 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 ». »

(ii) « 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 concurrents de sorte que les consommateurs bénéficient d'un prix concurrentiel à long terme », précise-t-elle. 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 ». »

### Demande :

- 5.1 Les références (i) et (ii), tirées respectivement du dossier R-4141-2020 et du présent dossier, présentent essentiellement le même argument. Veuillez élaborer sur la manière dont l'ADEQ propose, concrètement, que la Régie observe la concentration du marché pétrolier québécois. Veuillez notamment proposer des indicateurs à surveiller.

## INDEXATION DES COÛTS ET TAUX D'INFLATION

6. **Références :**
- (i) Pièce [C-ADEQ-0008](#), Tableau 4, p. 11 et 28;
  - (ii) Pièce [C-ADEQ-0011](#), p. 19, réponses aux questions 7.2 et 7.4;
  - (iii) [Loi sur la Régie de l'énergie](#), RLRQ, c. R-6.01, article 59.

### Préambule :

(i) « L'ADEQ demande respectueusement à la Régie, qu'en la présente instance soient fixés des coûts d'exploitation distincts pour chacune des trois zones précédemment décrites, conformément au contenu du tableau 4 [Coûts d'exploitation indexés par zone], qui identifie chacun des éléments des coûts d'exploitation d'un poste d'essence efficace. »

(ii) « 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.

Nous n'avons pas trouvé d'étude présentant des prévisions économiques d'inflation pour les prochaines années. Nous avons donc utilisé la cible du taux d'inflation de la Banque du Canada de 2 % a été utilisé pour calculer le taux d'inflation projeté sur trois ans.  $(1,02 \times 1,02 \times 1,02) = 1,061208 - 1 = 0,061208 / 2 = 0,030604 = 3,0604 \%$

[...]

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.

Les coûts d'exploitation sont estimés pour l'année en cours. La valeur des coûts d'exploitation sera en vigueur pour minimalement les trois prochaines années. Pendant cette période, les coûts d'exploitation subiront une pression à la hausse de l'inflation. Historiquement, la valeur des coûts d'exploitation était calculée tous les trois ans, nous avons repris cette période. Les détaillants subissent l'effet de l'inflation sur leurs coûts réels, les coûts déterminés par la Régie devraient également tenir compte de l'inflation à travers le temps. »

(iii) « 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 :

- 6.1 Veuillez préciser pourquoi l'ADEQ divise-t-elle par deux le taux d'inflation de 6,1208 % présenté à la réponse 7.2 (référence (ii)).
- 6.2 Veuillez préciser la position de l'ADEQ quant aux coûts indexés sur la base d'une période de trois ans (référence (ii)), au regard de l'article 59 de la Loi (référence (iii)).
- 6.3 Considérant que la Régie ne fixe plus les coûts d'exploitation à l'intérieur d'une période précise (référence (iii)), veuillez présenter la position de l'ADEQ relative à la possibilité d'appliquer une formule d'indexation dans le cadre d'une procédure d'inclusion, laquelle se baserait, par exemple, sur des données d'inflation récentes, et non pas sur les coûts indexés dans le tableau 4 « Coûts d'exploitation indexés par zone » (référence (i)).