

RIOPEL GAGNON LAROSE
S T É N O G R A P H E S O F F I C I E L S
O F F I C I A L C O U R T R E P O R T E R S

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

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

DOSSIER : R-4289-2025

RÉGISSEURS : Me MICHEL SIMARD, président
 M. STEEVES DEMERS
 M. ANDRÉ LAROCQUE

AUDIENCE DU 27 OCTOBRE 2026
en présentiel

VOLUME 2

ROSA FANIZZI
STÉNOGRAPHE OFFICIELLE

COMPARUTIONS :

Me ALEXANDRE BELLEMARE
avocat de la Régie

INTERVENANTS :

Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS
avocat de l'Association des distributeurs d'énergie
du Québec (ADEQ);

Me GUILLAUME LEMIEUX
avocat d'Option consommateurs et de l'Association
pour la protection des automobilistes (OC-APA).

TABLE DES MATIÈRES

	<u>PAGE</u>
LISTE DES ENGAGEMENTS	4
PRÉLIMINAIRES	5
PREUVE DE L'ADEQ	
JÉRÔME DUFRESNE	
STEVE LAMONTAGNE	
SONIA MARCOTTE	
INTERROGÉS PAR Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS	10
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me GUILLAUME LEMIEUX	55
INTERROGÉS PAR Me ALEXANDRE BELLEMARE	72
INTERROGÉS PAR LA FORMATION	88
PREUVE D'OC-APA	
CÉDRIC LASCOMBE	
GEORGE INY	
MATTHIEU DÉBORBE	
INTERROGÉS PAR Me GUILLAUME LEMIEUX	125
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me P.-O. CHARLEBOIS	150
INTERROGÉS PAR LA FORMATION	164

LISTE DES ENGAGEMENTS

	<u>PAGE</u>
E-1 (ADEQ) : Fournir le pourcentage du volume basé sur le 50 % des essenceries qui sont propriétaires aujourd'hui (Demandé par la Formation)	91

1 EN L'AN DEUX MILLE VINGT-SIX (2026), ce
2 vingt-septième (27e) jour du mois d'octobre :

3
4 PRÉLIMINAIRES

5
6 LA GREFFIÈRE :

7 Protocole d'ouverture. Audience du vingt-sept (27)
8 octobre deux mille vingt-six (2026) en présentiel.
9 Dossier R-4289-2025 : Audience sur les coûts
10 d'exploitation que doit supporter un détaillant en
11 essence ou en carburant diesel.

12 Les régisseurs désignés dans ce dossier sont maître
13 Michel Simard, président de la formation, monsieur
14 Steeves Demers et monsieur André Larocque.

15 L'avocat de la Régie est maître Alexandre
16 Bellemare.

17 Les intervenants sont :

18 Association des distributeurs d'énergie du Québec
19 représentée par maître Pierre-Olivier Charlebois;
20 Option consommateurs et Association pour la
21 protection des automobilistes représentées par
22 maître Guillaume Lemieux.

23 Nous demandons aux participants de bien
24 vouloir s'identifier à chacune de leurs
25 interventions pour les fins de l'enregistrement.

1 Merci.

2 LE PRÉSIDENT :

3 Bonjour. Bienvenue à tous. Mes collègues et
4 moi-même vous souhaitons la bienvenue à cette
5 audience visant à viser un montant au titre des
6 coûts d'exploitation que doit supporter un
7 détaillant en essence ou en carburant diesel.

8 Dans le cadre du présent dossier, la
9 formation est assistée par maître Alexandre
10 Bellemare à titre de procureur de la Régie, ainsi
11 que madame Michelle Paquin chargée de projet du
12 dossier, secondée par les spécialistes : Willy
13 Teimbou Feugang, Alexandre Rechnitzer, Julie Trudel
14 et Véronique Larivière. Notre greffière aujourd'hui
15 est madame Kanny Osman qui sera assistée également
16 par madame Ines Kouamé. Nous saluons également
17 notre sténographe, monsieur Andrew Boivin, qui nous
18 accompagnera tout au long de cette audience.

19 Pour ceux qui participent en
20 visioconférence, nous demandons à ce que tous les
21 micros demeurent fermés, sauf lorsque l'un ou
22 l'autre d'entre vous souhaitez intervenir. Sachez
23 que le greffier peut en tout temps fermer tous les
24 micros. Outre la caméra de la formation, nous
25 demandons que seules les caméras des avocats soient

1 ouvertes.

2 Nous rappelons que la portion audio de
3 l'audience est enregistrée et diffusée en direct
4 sur YouTube, conformément à la pratique de la
5 Régie. Nous demandons également à toutes les
6 personnes qui suivent l'audience par Teams de
7 garder leurs micros et leurs caméras fermés. Tout
8 comme pour les audiences en personne à la Régie, il
9 est interdit de filmer, de prendre des captures
10 d'écran ou encore d'en enregistrer le contenu
11 audio.

12 De plus, il est important pour les fins des
13 notes sténographiques de parler fort, lentement et
14 de rapprocher le micro de votre bouche. Les notes
15 sténographiques seront déposées sur le site
16 Internet de la Régie dans les meilleurs délais. En
17 cas de problème technique, vous pourrez aviser
18 notre greffière par courriel ou via le clavardage
19 de l'application Teams. Son adresse courriel est :
20 kanny.osman@regie-energie.qc.ca.

21 Au cours des présentations et des
22 interrogatoires, nous vous invitons à partager
23 vous-même les documents auxquels vous souhaitez
24 référer. Si vous n'êtes pas en mesure de le faire,
25 vous pouvez en informer notre greffière, idéalement

1 à l'avance, afin qu'elle puisse procéder au partage
2 pour vous.

3 La Régie rappelle que, dans le précédent
4 dossier, soit le R-4141-2020, décision D-2022-017
5 rendue le huit (8) février deux mille vingt-deux
6 (2022), la Régie avait au terme d'un exercice
7 exhaustif déterminé des coûts d'exploitation de
8 quatre virgule quatre cents le litre (4,4 ¢/L) pour
9 la région 1; quatre virgule sept cents le litre
10 (4,7 ¢/L) pour la région 2; et cinq virgule cinq
11 cents le litre (5,5 ¢/L) pour la région 3.

12 Nous rappelons également que les coûts à
13 rendre, les coûts de transport et les taxes sont
14 exclus du présent dossier. Conformément à notre
15 décision D-2025-046, nous nous limiterons à la
16 révision des caractéristiques du modèle de
17 référence une essencerie ainsi que l'analyse des
18 coûts d'exploitation associés à celle-ci.

19 Dans ce contexte, la Régie souhaite vous
20 entendre pour qu'elle puisse fixer le montant au
21 titre des coûts d'exploitation que doit supporter
22 un détaillant en essence ou en carburant diesel
23 conformément à l'article 59 de la *Loi sur la Régie*
24 *de l'énergie*.

25 Avant de commencer est-ce qu'il y a des

1 questions ou enjeux? Non. Parfait. Nous allons donc
2 procéder immédiatement avec la preuve de l'ADEQ.
3 Maître Charlebois.

4

5 **PREUVE DE L'ADEQ**

6

7 Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS :

8 Merci beaucoup, Monsieur le Président, Messieurs
9 les Régisseurs. Merci pour l'introduction, Monsieur
10 le Président. Alors, comme vous le disiez, nous
11 allons débiter avec la preuve en chef de l'ADEQ.
12 Vous avez devant vous le panel qui présentera cette
13 preuve-là, panel composé de trois personnes :
14 monsieur Steve Lamontagne, madame Sonia Marcotte et
15 monsieur Jérôme Dufresne. Alors, Madame la
16 Greffière, si vous voulez bien procéder à
17 l'assermentation des témoins, s'il vous plaît.

18

19 L'AN DEUX MILLE VINGT-SIX (2026), ce vingt-septième
20 (27e) jour du mois d'octobre, ONT COMPARU :

21

22 JÉRÔME DUFRESNE, vice-président Groupe F. Dufresne;

23

24 STEVE LAMONTAGNE, vice-président principal

25 Exploitation et ventes chez Harnois Énergies;

1 SONIA MARCOTTE, PDG et économiste de l'ADEQ;

2

3 LESQUELS, après avoir fait une affirmation
4 solennelle, déposent et disent :

5

6 INTERROGÉS PAR Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS :

7 Merci beaucoup, Madame la Greffière. Monsieur le
8 Président, nous avons déposé, je crois que c'était
9 la semaine dernière, trois déclarations sous
10 serment concernant l'adoption de la preuve déposée
11 par l'ADEQ dans le présent dossier. Il s'agit des
12 documents C-ADEQ-0021 dans le cas de monsieur
13 Dufresne; C-ADEQ-0022 dans le cas de monsieur
14 Lamontage; et C-ADEQ-0023 dans le cas de madame
15 Marcotte.

16 Donc, dans les circonstances, nous n'aurons
17 pas besoin de procéder à l'adoption de la preuve.
18 Nous pourrions passer directement aux témoignages
19 si ça vous convient.

20 LE PRÉSIDENT :

21 C'est très bien.

22 Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS :

23 Merci. Donc, avant d'aller dans le contenu du
24 mémoire comme tel, nous allons faire une
25 présentation des témoins pour que vous sachiez à

1 qui vous avez affaire devant vous, Monsieur le
2 Président.

3 Q. **[1]** Alors, on va commencer avec vous, Madame
4 Marcotte. Pourriez-vous s'il vous plaît nous faire
5 une courte présentation de votre parcours
6 professionnel?

7 Mme SONIA MARCOTTE :

8 R. Donc, j'ai un baccalauréat et une maîtrise en
9 économie de l'Université de Sherbrooke. Je suis
10 présidente directrice générale et économiste à
11 l'Association, à l'ADEQ. Je suis à l'ADEQ depuis
12 mil neuf cent quatre-vingt-dix-sept (1997), donc
13 vingt-neuf (29) ans, et PDG depuis deux mille trois
14 (2003).

15 Je suis responsable de l'élaboration des
16 plans stratégiques, du personnel, de la bonne
17 marche des dossiers qui me sont confiés par le
18 conseil d'administration. Et je suis membre
19 d'office de tous les comités. J'ai aussi été
20 impliquée dans tous les dossiers de l'ADEQ à la
21 Régie de l'énergie en matière de produits
22 pétroliers.

23 Q. **[2]** Maintenant, Madame Marcotte, pourriez-vous
24 prendre quelques minutes pour présenter l'ADEQ
25 comme telle, donc l'organisation qu'est-ce qu'elle

1 fait, quels sont ses objectifs? Et également
2 quelques mots sur les fonctions que vous avez à
3 l'ADEQ.

4 R. Donc, l'ADEQ regroupe les entreprises
5 distributrices d'énergie oeuvrant au Québec. Leur
6 champ d'activité est lié à l'importation, la
7 distribution et la vente au détail de biocarburant,
8 biocombustible, d'énergie renouvelable, de
9 carburant traditionnel, de mazout et de lubrifiant
10 afin de répondre aux besoins énergétiques des
11 consommateurs. L'Association regroupe près d'une
12 trentaine de distributeurs et leurs deux mille
13 trois cents (2 300) stations-service qui desservent
14 l'ensemble du territoire québécois. Nos membres
15 emploient environ dix-sept mille (17 000)
16 travailleurs.

17 Q. [3] Je comprends qu'au sein de l'ADEQ, il y a
18 plusieurs comités, dont celui dont on va parler
19 aujourd'hui qui est le comité des affaires
20 économiques, dont la composition est décrite à la
21 page 12 du mémoire de l'ADEQ. Pourriez-vous
22 généralement décrire le rôle et les fonctions de ce
23 comité qui est le comité sur les affaires
24 économiques?

25 R. Le comité des affaires économiques répond aux

1 demandes du conseil d'administration qui touchent
2 notamment le commerce de carburant et évidemment
3 les dossiers de la Régie de l'énergie.

4 Q. **[4]** Et donc, comme je le disais, les membres de ce
5 comité sont énumérés au deuxième paragraphe de la
6 page 12 du mémoire l'ADEQ, mais pour le bénéfice de
7 la Régie, pourriez-vous énumérer les membres de ce
8 comité?

9 R. Alors, les membres du comité des affaires
10 économiques sont Jérôme Dufresne de Pétroles Cadeco
11 F. Dufresne, Sonny Lehoux du Groupe Filgo, Steve
12 Lamontagne d'Harnois Énergies, Éric Larouche de RL
13 Énergies, Jean-Philippe Tiernan de Sobeys, Mathieu
14 Lefebvre de Sunoco et Hugues Paiement
15 d'Alimentation Couche-Tard qui s'est joint un petit
16 peu plus tard dans le processus. Et ce comité-là
17 représente à peu près environ deux mille (2 000)
18 postes d'essence.

19 Q. **[5]** Maintenant, pourriez-vous nous décrire quel est
20 le mandat que l'ADEQ a confié aux membres du comité
21 des affaires économiques dans le cadre du présent
22 dossier?

23 R. Le comité des affaires économiques avait comme
24 mandat de déterminer les coûts d'exploitation des
25 détaillants efficaces selon la réalité du marché

1 québécois et de produire le mémoire.

2 Q. [6] Merci beaucoup, Madame Marcotte. Nous allons
3 passer à monsieur Lamontagne. Nous allons également
4 faire une courte présentation de votre parcours
5 professionnel. Nous avons déposé, Monsieur le
6 Président, dans le présent dossier, une copie du CV
7 de monsieur Lamontagne sous la cote C-ADEQ-0019.
8 Mais nous allons tout de même brièvement discuter
9 de son parcours professionnel. Donc, Monsieur
10 Lamontagne, pourriez-vous nous décrire quelles sont
11 vos fonctions et vos tâches actuelles chez Harnois
12 Énergies?

13 M. STEVE LAMONTAGNE :

14 R. Oui, je suis présentement vice-président principal
15 exploitation et ventes. Mon rôle, je suis
16 responsable de tout ce qui est l'ensemble des
17 revenus de l'entreprise, donc le carburant,
18 l'aviation, tous les produits lubrifiants et/ou
19 autres produits qu'on puisse vendre dans
20 l'entreprise, et aussi l'exploitation de ces
21 départements-là.

22 Q. [7] Et vous êtes chez Harnois Énergies depuis
23 quelle année?

24 R. Depuis le premier (1er) février deux mille vingt et
25 un (2021).

1 Q. [8] Et pourriez-vous nous décrire, de façon
2 générale, Harnois Énergies de ses débuts jusqu'à
3 aujourd'hui? Je comprends que vous pourriez en
4 parler toute la journée, mais on va essayer de
5 faire ça en quelques minutes.

6 R. C'est une longue histoire qui dure depuis
7 soixante-huit (68) ans déjà. Tout a commencé en mil
8 neuf cent cinquante-huit (1958), le père de la
9 famille Harnois, donc Serge, son frère et sa soeur
10 qui sont les propriétaires de l'entreprise. En mil
11 neuf cent cinquante-huit (1958), ils ont décidé de
12 lancer une entreprise, faire du porte-à-porte et
13 vendre du mazout, ce qui était très populaire à
14 l'époque.

15 Et, de fil en aiguille, les années quatre-
16 vingt (80) sont arrivées, où est-ce que le
17 gouvernement a décidé de propulser vers l'avant
18 l'électricité, donc le mazout a pris une légère
19 chute. Et l'entreprise, à ce moment-là, monsieur
20 Harnois a dit à ses trois enfants : « Vous devriez
21 aller à l'université parce qu'il n'y aura pas
22 d'avenir pour vous dans l'énergie. Donc, allez
23 étudier et devenir autre chose que des vendeurs de
24 carburant. » Et l'histoire prouve un peu le
25 contraire, ce qui est une bonne nouvelle pour moi,

1 ce qui est une bonne nouvelle pour l'entreprise
2 aussi.

3 Et, quelques années plus tard, en mil neuf
4 cent quatre-vingt-dix-huit (1998), l'entreprise a
5 ouvert son premier dépanneur, suivi après ça de
6 quelques acquisitions. En deux mille quatre (2004),
7 l'entreprise est devenue le distributeur de la
8 bannière Esso, donc on a fait l'acquisition de
9 plusieurs dépanneurs. En deux mille treize (2013),
10 Esso s'est départi de ses derniers filons
11 opérationnels, donc des sites. On en a fait
12 l'acquisition de trente-huit (38), ce qui étaient
13 les derniers. En deux mille quinze (2015), on a
14 aussi fait l'acquisition de Petro-T, qui étaient
15 plusieurs stations-service, autant des affiliées
16 que des corporatifs.

17 En deux mille dix-huit (2018), il y a eu la
18 première ouverture d'une station à l'hydrogène.
19 C'était un peu de recherche et développement à
20 l'époque; ce l'est encore selon moi. Donc, on a
21 appris, on a investi et on s'est désinvesti aussi.
22 En deux mille vingt-trois (2023), on a fait aussi
23 l'acquisition d'un réseau dans l'Atlantique, qui
24 est le réseau de Wilson Fuel. Et présentement,
25 l'entreprise représente tout près de trois mille

1 (3 000) employés à travers le Canada et on en est
2 bien fiers.

3 Q. **[9]** Maintenant, pourriez-vous nous décrire votre
4 rôle au sein de l'ADEQ? Je comprends que vous
5 siégez sur le comité des affaires économiques,
6 c'est bien ça?

7 R. Oui. Mon rôle est de représenter la perspective des
8 distributeurs et des détaillants d'énergie, de
9 contribuer à l'analyse des enjeux économiques,
10 comme Sonia Marcotte le disait tout à l'heure,
11 réglementaires, opérationnels, qui touchent notre
12 industrie, et de participer à l'élaboration des
13 positions des recommandations de l'ADEQ auprès des
14 instances gouvernementales et réglementaires.

15 Q. **[10]** Puis avez-vous témoigné devant la Régie dans
16 le passé dans des dossiers associés aux produits
17 pétroliers?

18 R. Non, c'est ma toute première fois.

19 Q. **[11]** Alors, bienvenue.

20 R. Merci.

21 Q. **[12]** Monsieur Dufresne, à votre tour, même
22 exercice. On a également déposé une copie de votre
23 CV sous la cote C-ADEQ-0020. Mais pour le bénéfice
24 de la Régie, pourriez-vous nous décrire vos
25 fonctions au sein de Pétroles Cadeco, s'il vous

1 plaît?

2 M. JÉRÔME DUFRESNE :

3 R. Oui, bien en fait je suis vice-président exécutif
4 chez Pétroles Cadeko, Groupe F. Dufresne. Je
5 m'occupe plus particulièrement du réseau de détail
6 affilié et corporatif de tout ce qui a trait à la
7 construction, gestion environnementale et également
8 le marketing et la commercialisation.

9 Q. **[13]** Même question de votre côté, en ce qui
10 concerne votre rôle au sein de l'ADEQ, vous siégez
11 sur le comité des affaires économiques...

12 R. Absolument.

13 Q. **[14]** ... mais également, vous êtes président du
14 conseil?

15 R. Président du conseil d'administration de l'ADEQ.

16 Q. **[15]** Et avez-vous déjà témoigné devant la Régie?

17 R. Jamais.

18 Q. **[16]** Ceci étant dit, Monsieur le Président, on va
19 regarder le contenu du mémoire, les grandes
20 conclusions du mémoire de l'ADEQ. Évidemment, j'ai
21 bien indiqué à mes témoins l'importance de se
22 concentrer sur les éléments essentiels compte tenu
23 du fait que vous aviez bien pris connaissance de la
24 preuve. Alors, on va se concentrer sur, justement,
25 les principales conclusions et recommandations

1 générales du mémoire de l'ADEQ.

2 Je vais commencer avec vous, Madame
3 Marcotte. Avant d'entrer dans les détails de
4 chacune des sections du mémoire, pourriez-vous nous
5 résumer, de façon sommaire, les grandes conclusions
6 que l'ADEQ supporte dans le cadre du présent
7 dossier?

8 Mme SONIA MARCOTTE :

9 R. Alors, sommairement, l'ADEQ estime que le temps est
10 effectivement venu de réévaluer l'ensemble des
11 coûts en tenant compte des zones qu'impose la
12 segmentation du marché. L'ADEQ constate que les
13 coûts doivent être revus pour tenir compte
14 notamment de l'augmentation lié à l'inflation, du
15 contexte post-pandémique et de la transition
16 énergétique.

17 Enfin, certains coûts ont été exclus par la
18 Régie, par exemple les coûts reliés aux pertes
19 d'inventaire et aux vols, alors qu'il est de plus
20 en plus difficile de prétendre qu'ils ne font pas
21 partie intégrante des coûts que doit assumer un
22 détaillant en essence et en carburant diesel. Nous
23 allons y revenir un peu plus tard dans la
24 présentation aujourd'hui.

25 Q. [17] Aux pages 3 et 6 du mémoire, vous avez dressé,

1 Madame Marcotte, un portrait du marché québécois en
2 le comparant notamment au marché américain et au
3 marché canadien. Pourriez-vous nous en faire un
4 court résumé de ce portrait?

5 R. Faire le portrait du nombre de postes d'essence
6 pour bien desservir la population québécoise est
7 important. Et on se compare avantageusement avec
8 les États-Unis.

9 Dans le passé, la Régie a émis l'opinion
10 que la faible productivité du parc québécois
11 d'essenceries, en terme de volume moyen annuel,
12 devait faire en sorte que les efforts de
13 rationalisation se poursuivent.

14 Lors de la dernière audience de deux mille
15 vingt et un (2021), nous avons démontré que nous
16 avons déjà atteint un nombre de postes d'essence
17 par habitant inférieur à celui des États-Unis avec
18 trente-trois (33) postes par cent mille (100 000)
19 habitants au Québec et trente-cinq (35) postes pour
20 les États-Unis.

21 D'ailleurs, au paragraphe 129 de la
22 décision D-2022-017 de la Régie, la Régie écrit et
23 là je vais citer :

24 [129] De l'avis de la Régie, le marché
25 semble avoir atteint une certaine

1 maturité quant à son potentiel de
2 rationalisation, tel qu'envisagée dans
3 la décision D-99-133.

4 Alors, selon l'ADEQ, l'objectif de la Régie de voir
5 une rationalisation du marché et le nombre de
6 postes d'essence diminuer a été atteint.

7 Maintenant, si on se compare à d'autres
8 grands marchés canadiens, malgré que le marché
9 ontarien ait subi une rationalisation, les
10 consommateurs québécois se trouvent pourtant
11 avantagés avec des prix hors taxes plus bas qu'en
12 Ontario, de même que pour les deux autres grandes
13 régions canadiennes où les prix hors taxes sont
14 plus élevés qu'au Québec, comme on peut le
15 constater au tableau 1 de notre preuve, « Prix au
16 détail hors taxes de l'essence ordinaire au
17 Canada ».

18 Si on examine deux grandes villes
19 canadiennes, Montréal et Toronto en l'occurrence,
20 les prix hors taxes de Montréal sont avantageux
21 pour les consommateurs relativement à ceux de
22 Toronto encore une fois. Les consommateurs
23 québécois sont donc dans une bonne position.

24 Q. [18] Vous avez référé à la notion de
25 rationalisation, Madame Marcotte. Pourriez-vous

1 commenter sur les conséquences potentielles d'une
2 rationalisation trop importante sur le marché des
3 stations-service au Québec, notamment les
4 conséquences sur les consommateurs québécois?

5 R. Le marché efficace répond à la demande des
6 consommateurs dans leur milieu avec suffisamment de
7 stations-service pour assurer une saine
8 concurrence. Si la rationalisation est trop
9 importante, le marché se trouvera en déficit de
10 stations-service, diminuant ainsi la concurrence et
11 obligeant les consommateurs à parcourir
12 d'importantes distances pour s'approvisionner au
13 détriment de ces mêmes consommateurs.

14 La perte de stations-service due à une
15 hyperrationalisation peut résulter en de nouveaux
16 déserts énergétiques dans certaines régions. Il
17 faut donc un juste équilibre entre la
18 rationalisation et un nombre suffisant de
19 stations-service en exploitation dans un marché
20 donné.

21 Q. **[19]** On va poursuivre avec vous,
22 Monsieur Lamontagne, toujours sur le marché
23 québécois, plus précisément sur les
24 caractéristiques du marché québécois. Comment
25 pourriez-vous le décrire, notamment en ce qui

1 concerne la dynamique entre les compagnies majeures
2 et les essenceries indépendantes quant à
3 l'approvisionnement des différentes régions en
4 produits pétroliers?

5 M. STEVE LAMONTAGNE :

6 R. Les grandes compagnies majeures avec leurs sites
7 corporatifs, les raffineurs ont délaissé le marché
8 du détail puisque ce n'était plus intéressant pour
9 eux d'y être. Les bannières des grandes pétrolières
10 sont encore sur le marché - ça, on parle de
11 Petro-Canada, on parle de Shell - sont encore sur
12 le marché, mais sont maintenant approvisionnées par
13 des grossistes indépendants familiales, comme
14 Jérôme et sa famille Cadeko, comme Filgo, comme
15 Harnois et comme Énergies RL.

16 Tant qu'à elles, les grandes surfaces ont
17 déconsidéré les postes d'essence en région en
18 secteurs plus isolés compte tenu des coûts
19 d'exploitation plus élevés et des volumes ne
20 pouvant être atteints en région. Les indépendants
21 avec leur structure peuvent opérer efficacement ces
22 stations d'essence un volume plus faible. Pour eux,
23 il est beaucoup plus facile étant donné qu'ils sont
24 impliqués dans leur communauté d'avoir accès à une
25 main-d'oeuvre plus facile et ils sont implantés

1 depuis très longtemps en région. Donc, pour eux, il
2 y a une facilité à exploiter ces régions-là avec de
3 faibles coûts. L'efficacité des indépendants assure
4 ainsi un service essentiel d'approvisionnement aux
5 populations avec une faible intensité.

6 Q. [20] Monsieur Dufresne, pour le bénéfice de la
7 Régie, pourriez-vous élaborer sur les différences
8 entre les principaux acteurs du marché québécois?
9 Les détaillants indépendants, les compagnies
10 majeures, les grossistes, les réseaux, mettre un
11 peu de clarté dans tous ces intervenants-là.

12 M. JÉRÔME DUFRESNE :

13 R. Absolument. Donc, un détaillant indépendant pur
14 achète et est propriétaire de son essence, qu'il
15 revend aux consommateurs. Le détaillant indépendant
16 peut faire partie d'un réseau arborant une bannière
17 commune. Et un réseau est un ensemble d'essenceries
18 arborant une même bannière. Un réseau peut être
19 constitué, évidemment, de plusieurs bannières. Et
20 le grossiste est celui qui achète l'essence à la
21 raffinerie et le revend aux essenceries. Quant aux
22 compagnies majeures, je fais référence comme mon
23 collègue tout à l'heure à des raffineurs, que ce
24 soit Suncor, Shell ou Esso de ce monde.

25 Q. [21] Très bien. On continue avec vous pour terminer

1 sur la question du marché québécois. Pourriez-vous
2 commenter sur l'impact du télétravail par rapport à
3 la réduction de la demande en carburant depuis la
4 prépandémie? Comment le marché a-t-il évolué à cet
5 égard entre deux mille vingt (2020) et deux mille
6 vingt-six (2026)?

7 R. Oui. Donc, l'ADEQ reconnaît que le contexte de
8 marché a évolué entre deux mille vingt (2020) et
9 deux mille vingt-six (2026). En deux mille vingt
10 (2020) et deux mille vingt et un (2021), l'effet de
11 la pandémie sur les volumes a été très brutal et
12 immédiat avec des baisses majeures particulièrement
13 sur les axes autoroutiers. Donc, sur les axes
14 autoroutiers, on parle de baisse de plus de
15 soixante-dix pour cent (70 %), juste pour donner
16 quelques chiffres.

17 En deux mille vingt-six (2026), le
18 télétravail n'a plus l'ampleur de la période
19 pandémique, évidemment, mais il a plutôt laissé une
20 trace structurelle dans les habitudes de
21 déplacement et le travail. Il se combine désormais
22 à d'autres facteurs de réduction ou de modulation
23 de la demande, comme la transition énergétique,
24 l'amélioration de l'efficacité énergétique des
25 véhicules et les changements de comportement.

1 Le dossier vingt vingt-six (2026) indique
2 que les volumes ne sont pas revenus au niveau
3 prépandémique, selon les données du recensement de
4 la Régie et l'expérience des membres du comité des
5 affaires économique de l'ADEQ.

6 L'enjeu en deux mille vingt-six (2026)
7 n'est donc plus seulement les conséquences de la
8 pandémie comme telles, mais le fait que les marchés
9 font face à une combinaison de signaux durables,
10 notamment le télétravail partiel qui demeure
11 encore, et une pénétration graduelle des véhicules
12 électriques.

13 Donc, juste pour vous donner un petit peu
14 de chiffres, selon les chiffres que la Régie a déjà
15 fournis, donc en deux mille dix-neuf (2019), on
16 parlait d'un volume au Québec, le carburant, de
17 neuf milliards cent trois millions (9,103 G) de
18 litres, qui est le volume prépandémique que je
19 parlais tout à l'heure, avec un volume moyen par
20 essencerie de trois millions deux cent quarante
21 mille (3,240 M) litres.

22 En deux mille vingt-quatre (2024), donc les
23 plus récentes données qu'on a, on parle d'un volume
24 total de huit milliards quatre cent trente-sept
25 millions (8,437 M) de litres pour le Québec avec un

1 volume moyen par essencerie de trois millions cent
2 soixante-dix-sept mille (3,177 M) litres. Donc, une
3 légère baisse du volume moyen, mais une bonne
4 baisse, effectivement, du volume total avec une
5 réduction du nombre d'essenceries qui est passé à
6 deux mille huit cent vingt et une (2 821)
7 essenceries à deux mille six cent soixante-et-onze
8 (2 671) essenceries en deux mille vingt-quatre
9 (2024). Donc, on voit que les volumes ne sont pas
10 de retour.

11 Q. [22] Maintenant, Madame Marcotte, vous le savez, le
12 premier paragraphe de l'alinéa 1 de l'article 59 de
13 la *Loi sur la Régie*, la Régie fixe, de sa propre
14 initiative ou à la demande du ministre, un montant
15 par litre au titre des coûts d'exploitation et elle
16 peut fixer des montants différents selon des
17 régions qu'elle détermine.

18 Le troisième paragraphe de l'alinéa 1 de
19 l'article 59 prévoit que la Régie peut déterminer
20 des zones. Dans la décision procédurale 2025-046
21 rendue dans le présent dossier, la Régie a indiqué
22 que, comme aucun motif n'a été fourni par les
23 intervenants pour remettre en cause le choix des
24 régions ainsi que leurs délimitations, elle ne
25 retenait pas cet enjeu pour le présent dossier.

1 Toutefois, à la lecture du mémoire de
2 l'ADEQ, vous indiquez que, même si la Régie ne
3 remet pas en question la détermination des zones ou
4 des régions, vous jugez tout de même important de
5 rappeler les paramètres de cette segmentation du
6 marché. Donc, pourriez-vous, donc, revenir sur ce
7 sujet en quelques minutes?

8 Mme SONIA MARCOTTE :

9 R. Oui, effectivement, c'est important parce que ça
10 nous aide à cadrer nos coûts d'exploitation pour
11 chacune des zones. Donc, le marché québécois des
12 carburants n'a pas la même caractéristique sur
13 l'ensemble du territoire québécois. Pour la fin de
14 l'établissement des coûts d'exploitation, le Québec
15 est divisé en trois : la région de Montréal - soit
16 la communauté métropolitaine de Montréal -, le
17 Québec central et les régions éloignées. Cette
18 segmentation du territoire limite la distorsion que
19 créerait un trop grand nombre de zones et permet
20 d'établir des coûts plus représentatifs du contexte
21 de chacune de ces zones.

22 Il y a la zone 1, la région de Montréal, la
23 CMM, qui représente le territoire de la communauté
24 métropolitaine de Montréal et la ville de
25 Saint-Jérôme, où il y a une majoration de trois

1 sous le litre (3 ¢/L) à la taxe sur les carburants
2 et une plus grande densité.

3 Il y a la zone 2, le Québec central, qui
4 représente le Québec avec des municipalités de
5 taxes moyennes, une densité moyenne et où la taxe
6 régulière sur les carburants. La région de Québec,
7 Chaudière-Appalaches, de l'Estrie, l'Outaouais
8 ainsi que les municipalités des Laurentides, de
9 Lanaudière et de la Montérégie situées hors de la
10 CMM sont regroupées dans cette zone.

11 Et finalement, la zone 3, régions
12 éloignées, qui représente les régions éloignées
13 avec une plus faible densité, un vaste territoire
14 et généralement un rabais sur la taxe sur les
15 carburants. De plus, cette zone est souvent
16 délimitée par des barrières naturelles, comme le
17 parc des Laurentides ou le parc de La Vérendrye.

18 Q. [23] Merci, Madame Marcotte. On va maintenant
19 regarder ensemble les caractéristiques du modèle de
20 référence, qui est un sujet qui a été retenu pour
21 le présent dossier. Donc, pourriez-vous, s'il vous
22 plaît, nous décrire les caractéristiques générales
23 du modèle de référence que propose l'ADEQ, en
24 référant notamment à quelles zones chaque modèle
25 s'applique et pourquoi? Et avant de répondre à

1 cette question, juste nous déterminer aussi, nous
2 décrire la méthodologie qui a été suivie par le
3 comité des affaires économiques pour en arriver à
4 ces conclusions.

5 R. L'évaluation se fait à partir de l'expérience des
6 membres du comité des affaires économiques où les
7 installations et les équipements standards ont été
8 évalués de façon optimale et selon les bonnes
9 pratiques du marché pour vendre le volume de
10 carburant déterminé pour chacune des trois zones
11 désignées.

12 Ainsi, après avoir déterminé les trois
13 zones, nous avons déterminé le modèle et les
14 installations pétrolières optimales pour distribuer
15 de façon efficace le volume moyen de chacune des
16 zones. Nous avons utilisé les données du
17 recensement des essenceries au trente et un (31)
18 décembre deux mille vingt-quatre (2024), où les
19 volumes moyens pour chacune des zones ont été
20 calculés.

21 Le modèle est un libre-service avec
22 dépanneur où on peut appliquer un partage des coûts
23 entre les deux commerces. Évidemment, les
24 installations pétrolières sont spécifiques à chaque
25 zone, selon le volume moyen, qui ont été déterminés

1 selon l'expérience des membres du comité des
2 affaires économiques.

3 La définition d'un détaillant retenue par
4 la Régie dans sa décision D-2022-017 est un
5 détaillant propriétaire de son site et ses
6 installations, et propriétaire ou non du carburant,
7 soit un détaillant indépendant pur, un
8 concessionnaire indépendant ou un concessionnaire
9 affilié. Cinquante point six pour cent (50,6 %)
10 sont propriétaires de leur produit, de leur
11 carburant, et l'autre quarante-neuf point quatre
12 pour cent (49,4 %), le produit est en consigne.

13 Q. [24] Monsieur Lamontagne, maintenant, de votre
14 côté... Madame Marcotte référerait à des
15 installations. Donc, l'ADEQ propose des
16 installations distinctes dans chacune des trois
17 zones. Pourriez-vous nous décrire chacune des trois
18 installations et expliquer pourquoi il y a des
19 différences entre chacune des trois zones en ce qui
20 concerne les installations?

21 M. STEVE LAMONTAGNE :

22 R. Je vais essayer d'être clair dans la façon
23 d'expliquer le nombre de produits par
24 distributrice. Mais dans la zone 1, exemple, on a
25 quatre distributrices, dont trois qui ont deux fois

1 trois plus zéro (2x3+0). Deux fois trois plus zéro
2 (2x3+0), ça veut dire qu'on a deux positions.

3 On a trois positions, donc on a le super,
4 le régulier et le... l'intermédiaire sur deux
5 distributrices. Et on a une distributrice avec les
6 trois produits plus le diesel. Donc, c'est ce qui
7 fait la somme des trois distributrices. Ça aussi,
8 fait avec des réservoirs en fibre de verre double
9 paroi. L'un d'une capacité de soixante-cinq mille
10 litres (65 000 L) et l'autre de cinquante mille
11 litres (50 000 L), compartimenté, d'une marquise de
12 vingt-quatre pieds par quatre-vingts pieds
13 (24x80 pi) et deux caisses avec contrôle sur les
14 distributrices d'essence.

15 Pour la zone 2, ça va être un poste
16 d'essence de type libre-service dépanneur, avec un
17 volume de trois point quinze (3,15)... trois
18 millions cent cinquante mille litres (3 150 000 L).
19 Ce poste va être doté de deux distributrices. Donc,
20 tantôt c'était quatre; pour la zone 2, c'est deux
21 distributrices, avec une distributrice avec trois
22 produits sans le diesel, et une distributrice avec
23 trois produits et le diesel. Avec deux réservoirs
24 en fibre de verre double paroi : l'une d'une
25 capacité de soixante-cinq mille litres (65 000 L)

1 et l'autre de trente-cinq mille litres (35 000 L),
2 compartimenté, avec une plus petite marquise de
3 vingt-quatre par cinquante pieds (24x50 pi), et de
4 deux caisses avec contrôle sur les distributrices.

5 Pour la zone 3, il s'agit d'un poste de
6 type de libre-service d'un dépanneur d'un volume
7 d'environ deux millions de litres (2M L), et avec
8 une distributrice, donc une pompe d'une fois avec
9 les trois produits sans diesel et de l'autre côté,
10 ça va être les trois produits avec le diesel. Et
11 d'un réservoir en fibre de verre double paroi d'une
12 capacité de soixante-cinq mille litres (65 000 L),
13 mais celui-ci compartimenté, et une marquise encore
14 plus petite de vingt-quatre par trente-deux pieds
15 (24x32 pi).

16 Pourquoi il y a ces genres de trois zones
17 là, et la zone 3 surtout? Faible densité de
18 population. Même si les résidents possèdent
19 davantage de véhicules, la population totale
20 demeure faible. Montréal compte d'ailleurs
21 quarante-cinq fois (45x) plus d'habitants qu'en
22 Gaspésie, ce qui est un... ce qui est quand même
23 intéressant.

24 Deuxième raison : moins de circulation de
25 transit, donc moins de circulation de travailleurs,

1 de camionnage et de tourisme ou de déplacement
2 régulier à chaque jour.

3 Un réseau de desserte plutôt qu'un réseau
4 de volume. En région éloignée, les stations
5 répondent souvent à un besoin de couverture de
6 territoire. On maintient une station parce qu'une
7 communauté doit être desservie, même si le volume
8 est modeste.

9 En quatrième lieu : volume annuel
10 insuffisant pour justifier de gros investissements.
11 Une station moderne compte des fois huit à douze
12 (8-12) îlots, grand dépanneur, restauration rapide
13 et borne rapide.

14 Et la cinquième, c'est la saisonnalité.
15 Fort achalandage l'été en zone 3, ce qu'on ne voit
16 pas nécessairement à Montréal, qui est plutôt
17 constant.

18 Q. [25] Merci, Monsieur Lamontagne. Monsieur Dufresne,
19 auriez-vous quelque chose à ajouter en ce qui
20 concerne : aux yeux du comité des affaires
21 économiques de l'ADEQ, pourquoi il est important
22 d'avoir des installations en fonction du volume que
23 chacune des zones est susceptible de vendre?

24 M. JÉRÔME DUFRESNE :

25 R. Oui, effectivement. Bien, c'est toujours dans un

1 but de maximiser l'efficacité des installations ou
2 des équipements. Donc, si dans la zone 1 on
3 utilisait les installations de notre modèle de la
4 zone 3, les installations seraient trop petites et
5 seraient insuffisantes pour satisfaire adéquatement
6 la demande des consommateurs. Avec une installation
7 trop petite, il serait impossible de vendre
8 efficacement quatre millions de litres (4M L) et
9 plus par année.

10 Si, à l'inverse, dans la zone 3, on
11 utilisait les mêmes équipements que celle qu'on a
12 prévue à la zone 1, bien ça coûterait trop cher
13 pour rien. On n'a pas besoin de ce type
14 d'installation plus imposante, donc on ne serait
15 pas efficace non plus, on investirait trop. Donc,
16 il y aurait une sous-utilisation de la capacité.

17 Donc, deux risques : sous-dimensionnement,
18 capacité insuffisante qui crée de la congestion et
19 service inadéquat. Ou un surdimensionnement en
20 investissements inutiles et excessifs et qui ne
21 rentabilisent pas les installations. L'ADEQ
22 soutient ainsi que le modèle d'une essencerie
23 efficace doit faire correspondre la capacité des
24 installations au volume moyen de la zone.

25 Q. [26] Très bien. Merci beaucoup, Monsieur Dufresne.

1 Maintenant, entrons dans le coeur du sujet, qui
2 sont les éléments des coûts d'exploitation. On va
3 débiter avec vous, Madame Marcotte. Cette question,
4 donc des coûts d'exploitation, est traitée aux
5 pages 8 à 26 du mémoire de l'ADEQ. L'ADEQ a
6 également répondu à de nombreuses demandes de
7 renseignements à ce sujet.

8 Vous le savez, nous n'avons pas
9 l'intention, Monsieur le Président, de reprendre
10 chacun des postes dans le cadre de notre
11 présentation. Nous allons toutefois revenir sur
12 certains d'entre eux, en particulier ceux qui ont
13 fait l'objet de demandes de renseignements de votre
14 part.

15 Dans un premier temps, Madame Marcotte,
16 pourriez-vous décrire la méthodologie que vous avez
17 utilisée afin de déterminer les coûts
18 d'exploitation présentés dans le mémoire de l'ADEQ?
19 Mme SONIA MARCOTTE :

20 R. Oui, le comité des affaires économiques s'est réuni
21 à de nombreuses reprises. Dans un premier temps, le
22 comité a déterminé les installations pétrolières
23 optimales pour chacune des zones, comme monsieur
24 Lamontagne vient de le faire.

25 Par la suite, la comité a déterminé les

1 éléments de coûts nécessaires pour opérer une
2 station. J'ai travaillé individuellement avec
3 chacun des membres pour évaluer les coûts les plus
4 efficaces pour chacun des éléments. Par la suite,
5 nous avons repris une réunion en groupe du comité
6 pour compléter et finaliser la détermination des
7 coûts.

8 Q. [27] Monsieur Dufresne, aux pages 10 et 11 du
9 mémoire, on présente les fameux tableaux 3 et 4. Le
10 tableau 3 expose les coûts d'exploitation par zone
11 et le tableau 4 expose les coûts d'exploitation
12 indexés par zone.

13 La proposition de l'ADEQ prévoit donc un
14 ajustement des coûts d'exploitation afin de tenir
15 compte des projections inflationnistes. L'ADEQ
16 propose un ajustement de trois point zéro six pour
17 cent (3,06 %).

18 Comme vous le savez, la Régie s'est déjà
19 prononcée en défaveur de la prise en compte de
20 l'inflation dans la détermination des coûts
21 d'exploitation. La Régie a d'ailleurs déposé à
22 l'ADEQ des demandes de renseignements à ce sujet
23 dans le présent dossier.

24 Donc, j'aurais deux questions pour vous,
25 Monsieur Dufresne. La première : comment l'ADEQ en

1 est arrivée à fixer à trois point zéro six pour
2 cent (3,06 %)? Et pourquoi la Régie devrait-elle
3 adopter une position différente dans le présent
4 dossier à l'égard de ce sujet?

5 M. JÉRÔME DUFRESNE :

6 R. Oui. Donc, selon la Régie, la fixation des coûts
7 d'exploitation se fait sur la base d'informations
8 réelles recueillies aux trois ans et pour une
9 période donnée, et non sur la base de prévisions.

10 Selon elle, l'un des principaux objectifs
11 d'une essencerie efficace est de réaliser des gains
12 de productivité pendant cette période de trois ans,
13 de manière à contenir l'inflation. Et dans la
14 mesure où il existe des gains d'efficience
15 possibles, ces gains d'efficience pourraient
16 contrebalancer l'inflation. C'est pourquoi elle a
17 rejeté la proposition d'indexer le montant sur la
18 base de l'inflation.

19 En ce qui concerne vos deux questions, un,
20 nous n'avons pas trouvé d'étude présentant des
21 prévisions économiques d'inflation pour les
22 prochaines années. Nous avons donc utilisé le taux
23 cible... Pardon. Nous avons donc utilisé la cible
24 du taux d'inflation de la Banque du Canada de deux
25 pour cent (2 %) pour calculer le taux d'inflation

1 projeté sur trois ans. Donc, deux pour cent (2 %)
2 par année fois trois ans. Donc, ça donne six point
3 douze zéro huit pour cent (6,1208 %), divisé par
4 deux, donc trois point zéro six pour cent (3,06 %).
5 La division par deux vise à approcher l'effet moyen
6 de cette inflation sur la période de validité
7 anticipée des coûts plutôt que son effet terminal à
8 la fin de la troisième année.

9 Concernant la deuxième question, donc les
10 coûts d'exploitation sont estimés pour l'année en
11 cours. La valeur des coûts d'exploitation sera en
12 vigueur pour minimalement les trois prochaines
13 années. Pendant cette période, les coûts
14 d'exploitation subiront une pression à la hausse
15 compte tenu de l'inflation. L'ADEQ n'entrevoit pas
16 de gain d'efficience compte tenu de la stabilité
17 des volumes de vente. Et comme je disais
18 précédemment, je vous ai énoncé des volumes moyens,
19 on voit que les volumes moyens sont relativement
20 stables d'année en année, donc...

21 Q. [28] Dans une demande de renseignements, la Régie
22 vous a demandé si vous étiez ouverts à considérer
23 la possibilité d'appliquer une formule d'indexation
24 dans le cadre d'une procédure d'inclusion, laquelle
25 se baserait, par exemple, sur des données

1 d'inflation récentes, et non pas sur des coûts
2 indexés... les coûts indexés du tableau 4.

3 R. Oui.

4 Q. **[29]** Pourriez-vous commenter sur cette possibilité?

5 R. Oui. Donc, considérant que la Régie ne fixe plus
6 les coûts d'exploitation à l'intérieur d'une
7 période déterminée, l'ADEQ est ouverte à une
8 formule d'indexation plus dynamique et plus récente
9 dans le cadre d'une procédure d'inclusion. Cette
10 approche serait conforme à la logique de fond déjà
11 exprimée par l'ADEQ. Les coûts d'exploitation
12 subissent une pression inflationniste continue et
13 la méthode retenue devrait éviter que le montant
14 reconnu se déprécie entre les exercices.

15 Une telle approche serait possiblement
16 acceptable dans un contexte de procédure
17 d'inclusion, à l'utilisation figée d'un tableau
18 indexé sur trois ans, puisque l'indexation serait
19 alors fondée sur des données d'inflation au moment
20 où la Régie doit apprécier l'existence d'un marché
21 dysfonctionnel ou l'opportunité d'une inclusion.

22 Q. **[30]** Merci. Monsieur Lamontagne, maintenant on va
23 regarder quelques coûts d'exploitation, quelques
24 postes en particulier. On va regarder, dans un
25 premier temps, la question des salaires.

1 Donc, à la page 13 du mémoire de l'ADEQ, on
2 présente le tableau 5, dans lequel les informations
3 relatives aux salaires sont exposées. Pourriez-
4 vous, s'il vous plaît, nous expliquer ce tableau en
5 attirant l'attention sur les principaux éléments,
6 notamment le choix de considérer le salaire
7 minimum?

8 M. STEVE LAMONTAGNE :

9 R. Nous avons utilisé le salaire minimum pour
10 minimiser les coûts et compte tenu qu'il est
11 toujours encore possible de trouver un détaillant,
12 un affilié pur, qui a un salaire d'entrée au
13 salaire minimum. Cependant, nous savons
14 pertinemment qu'aujourd'hui, le taux horaire moyen
15 est supérieur à ce taux, notamment dû à la pénurie
16 de main-d'oeuvre et aux primes de nuit.

17 Aujourd'hui, on ne peut plus opérer une
18 station-service sans un gérant compétent qui a la
19 responsabilité d'aménager les horaires, de faire du
20 recrutement, de s'occuper des commandes dans le
21 dépanneur, de contrôler les inventaires carburant
22 et aussi dépanneur, la sécurité des lieux et
23 surtout de la propreté des lieux.

24 Nous avons voulu rester conservateurs dans
25 notre évaluation, comme nous l'avons fait lors des

1 derniers dossiers précédents.

2 Finalement, nous avons déposé, en réponse à
3 une demande de renseignements de la Régie, une
4 version révisée du tableau 5 concernant les
5 salaires, le tout afin de refléter l'augmentation
6 du salaire minimum de seize dollars dix (16,10 \$) à
7 seize dollars soixante (16,60 \$). Cette
8 modification est également reflétée dans les
9 tableaux 3 et 7 du mémoire.

10 Q. [31] J'attire votre attention maintenant sur un
11 élément en particulier concernant les salaires.
12 Dans le mémoire, on indique que les salaires des
13 employés ont été attribués à quarante pour cent
14 (40 %) au commerce de carburant et à soixante pour
15 cent (60 %) celui du dépanneur, alors que
16 vingt-cinq pour cent (25 %) du salaire du gérant
17 est attribué aux tâches reliées à la gestion du
18 commerce des carburants. Pourriez-vous expliquer
19 comment vous avez déterminé ces proportions et les
20 justifier?

21 R. Oui. Nous avons utilisé quarante pour cent (40 %)
22 du salaire des commis du commerce de... au commerce
23 de carburant et soixante pour cent (60 %) au
24 dépanneur, étant donné qu'il y a une multitude de
25 produits à manipuler dans le dépanneur, ainsi

1 qu'une gestion des biens périssables. Le paiement à
2 la caisse de tous les produits de dépanneur
3 nécessite aussi beaucoup plus de temps. Le gérant
4 doit faire la gestion des commandes d'une multitude
5 de produits et s'occupe davantage et occupe... qui
6 occupe davantage son temps. C'est pourquoi nous
7 avons attribué vingt-cinq pour cent (25 %) de son
8 salaire au commerce de carburant. La proportion des
9 coûts reliés aux salaires imputés au commerce de
10 carburant n'a pas varié depuis le dernier dossier
11 de la détermination de coûts d'exploitation en deux
12 mille vingt et un (2021).

13 Q. **[32]** Autre sujet qui a fait couler beaucoup d'encre
14 est celui des pertes d'inventaire. Monsieur
15 Dufresne, on va en discuter vous et moi un peu.
16 Donc, en deux mille vingt-deux (2022), la Régie ne
17 retenait pas la recommandation de l'ADEQ d'intégrer
18 les pertes d'inventaire aux coûts d'exploitation
19 sur la base de deux principaux arguments. Le
20 premier étant qu'un certain nombre de détaillants
21 exploitant des essenceries n'étaient pas
22 propriétaires de leur inventaire, et que la preuve
23 au dossier était insuffisante pour permettre de
24 conclure que les pertes d'inventaire sont assumées
25 par les essenceries du modèle efficace... du modèle

1 de référence, pardon.

2 Avez-vous des commentaires à formuler à ce
3 sujet? Et, selon vous, pourquoi la Régie
4 devrait-elle adopter une position différente dans
5 le présent dossier à l'égard de la question des
6 pertes d'inventaires?

7 M. JÉRÔME DUFRESNE :

8 R. Oui, absolument. Donc, les pertes d'inventaire sont
9 un coût réel pour les détaillants. Il y a une
10 sortie de fonds lorsqu'on paie la livraison, mais
11 nous ne pouvons pas recouvrer ce coût avec un
12 revenu puisqu'il y a évaporation ou vols. On ne
13 peut pas vendre le produit évaporé que nous avons
14 déjà payé, donc il s'agit d'une sortie de fonds. Le
15 coût d'un produit... le coût du produit n'étant pas
16 récupéré devient une charge, un coût d'exploitation
17 inévitable pour vendre de l'essence, peu importe le
18 moment où on débourse le produit. De plus,
19 l'évaporation de l'essence est un phénomène physique
20 et inévitable. Donc, c'est démontré par la science
21 que c'est un produit qui s'évapore.

22 Plus de la moitié des stations-service du
23 modèle de référence sont propriétaires de l'essence
24 vendue, selon le dernier recensement de la Régie,
25 soit détaillant propriétaire de son site et

1 propriétaire de son produit. Soit - excusez -
2 cinquante point six pour cent (50,6 %). L'autre
3 quarante-neuf point quatre (49,4) est un
4 concessionnaire affilié propriétaire de son site,
5 mais en consignation. Dans la décision précédente,
6 quarante pour cent (40 %) étaient propriétaires et
7 soixante pour cent (60 %) en consignation, si on
8 considère les données du recensement deux mille
9 dix-neuf (2019). Une erreur semble s'être glissée
10 dans les chiffres du tableau 34 de la décision de
11 la Régie qui réduisait considérablement le
12 pourcentage des propriétaires de carburant à
13 quatorze pour cent (14 %).

14 Par ailleurs, lorsqu'un détaillant n'est
15 pas propriétaire du carburant, les coûts reliés aux
16 pertes d'inventaire sont considérés dans le calcul
17 global de sa commission. Ces coûts font partie des
18 variables considérées de l'équation pour établir la
19 commission du détaillant par son grossiste. Donc,
20 les coûts des pertes d'inventaire sont assumés
21 indirectement par le détaillant, puisque le
22 grossiste le considère lorsqu'elle établit la marge
23 ou la commission du détaillant. Est-ce que vous me
24 suivez?

25 Q. [33] Oui, je vous suis.

1 R. Parfait.

2 Q. [34] Absolument. Avez-vous quelque chose à rajouter
3 là-dessus, Madame Marcotte, sur la question de la
4 consignation ou... Non. Très bien.

5 Autre poste sur lequel on voudrait revenir
6 également, c'est le coût du déneigement et de
7 l'entretien paysager. Donc, la Régie a posé une
8 question à l'ADEQ dans la demande de renseignements
9 numéro 1 à l'égard de la méthode de calcul de ce
10 coût, et il semble qu'une erreur se soit glissée
11 dans le mémoire selon laquelle... sur laquelle vous
12 souhaiteriez revenir.

13 Donc, ainsi, pourriez-vous revenir sur
14 cette question et clarifier le coût du déneigement
15 et de l'entretien paysager que l'ADEQ souhaite voir
16 être retenu par la Régie? Donc, Monsieur Dufresne,
17 la question est pour vous.

18 R. Oui. Effectivement, une erreur s'était glissée dans
19 les explications du tableau 14 de notre mémoire.
20 Les coûts du déneigement et de l'entretien paysager
21 sont attribués à soixante pour cent (60 %) au
22 commerce de carburant et quarante pour cent (40 %) au
23 commerce du dépanneur, selon l'expérience des
24 membres du comité des affaires économiques de
25 l'ADEQ.

1 La majeure partie des coûts est attribuée
2 au déneigement, qui est beaucoup plus complexe dû
3 au commerce de carburant. Les îlots des pompes, la
4 marquise complexifient les opérations de
5 déneigement. Il faut être prudent comme déneigeur
6 quand on fait le tour, ça exige plus temps, et ils
7 en tiennent compte lorsqu'ils établissent leur taux
8 pour une station-service. Les exigences également
9 sur les heures de déneigement sont plus importantes
10 et débutent plus tôt le matin pour le commerce de
11 carburant que pour un dépanneur seul.

12 Q. [35] Maintenant, les frais de financement. Donc, au
13 tableau 10 présenté à la page 18 du mémoire, l'ADEQ
14 expose les chiffres que la Régie devrait prendre en
15 compte à ce sujet. Pourriez-vous commenter sur
16 cette position, Monsieur Dufresne?

17 R. Absolument. Donc, les frais de financement sont les
18 coûts d'emprunt représentant les intérêts que doit
19 assumer le détaillant pour acquérir et tenir à jour
20 ses actifs nécessaires à l'exploitation de sa
21 station-service.

22 Les frais de financement représentent de
23 soixante (60 %) à soixante-dix pour cent (70 %) du
24 capital investi. Cinquante pour cent (50 %) de la
25 valeur du terrain ainsi que la valeur des

1 installations pétrolières sont considérés, pour
2 lesquels on assume un financement de soixante pour
3 cent (60 %) de ses investissements avec un taux
4 d'intérêt commercial de cinq pour cent (5 %).

5 On doit notamment financer le
6 renouvellement constant des équipements. Le
7 détaillant finance les modifications aux
8 installations, notamment dues aux améliorations
9 technologiques, aux mises à niveau et aux
10 changements d'équipement lors de sa fin de vie
11 utile. Également, lors de bris majeurs inattendus
12 ou dus à de nouvelles réglementations ou de
13 nouvelles normes de l'industrie.

14 Les frais de financement représentent le
15 coût de l'argent immobilisé et emprunté pour
16 acquérir les installations et une partie du
17 terrain. D'ailleurs, si un exploitant n'est pas
18 propriétaire et donc locataire des installations du
19 terrain, il doit payer un loyer équivalent au coût
20 des frais de financement, en plus d'un rendement
21 sur les capitaux propres, ce dernier n'étant pas
22 inclus dans les frais de financement.

23 Q. [36] Merci, Monsieur Dufresne. Monsieur Lamontagne,
24 pour vous maintenant, on va discuter de la question
25 des frais de cartes de crédit. Donc, à la page 25

1 du mémoire, on parle de cette question-là. On dit
2 notamment que l'utilisation des cartes de crédit a
3 passablement progressé au cours des dernières
4 années. Vous indiquez également que la Régie doit
5 tenir compte de la croissance de l'utilisation des
6 cartes de crédit ainsi que la variation des prix au
7 détail dans la fixation de ce coût. Donc,
8 pourriez-vous revenir sur cette question, notamment
9 compte tenu du fait que l'intervenant OC-APA
10 conteste les chiffres présentés par l'ADEQ à cet
11 égard?

12 M. STEVE LAMONTAGNE :

13 R. Les données de la Régie de l'énergie des trois
14 dernières années indiquent que le prix moyen est
15 passé d'un dollar cinquante-sept sept par litre
16 (1,577 \$/L) en zone 1, à un dollar cinquante-neuf
17 neuf (1,599 \$/L) en zone 2, et un dollar
18 soixante-cinq par litre (1,65 \$/L) en zone 3.

19 L'utilisation des cartes de crédit a
20 passablement progressé au cours des dernières
21 années. Ainsi, l'ADEQ estime que cinquante-cinq
22 pour cent (55 %) des ventes d'essence s'effectuent
23 maintenant par carte de crédit. Les frais de
24 transaction des cartes de crédit sont d'environ un
25 point huit pour cent (1,8 %) de la valeur de chaque

1 transaction.

2 Les critères retenus par la Régie doivent
3 évidemment tenir compte de la croissance de
4 l'utilisation des cartes de crédit ainsi que la
5 variation des prix au détail qui influencent cet
6 item de coûts. À chaque fois que le dollar augmente
7 à la pompe et à chaque fois que nos dépenses de
8 frais de carte de crédit augmentent en dollar.

9 De plus, il faut considérer que le
10 traitement des cartes de débit coûte aussi cinq
11 cents (5 ¢) de la transaction, cinquante pour cent
12 (50 %) au dépanneur et cinquante pour cent (50 %) au poste d'essence. La proportion des transactions
13 par carte de débit est de quarante et un pour cent
14 (41 %).

16 La COVID a créé cet engouement-là de la
17 transaction de la carte de crédit parce qu'on
18 voulait éliminer de... on voulait éliminer en site
19 de toucher à de la monnaie ou à de l'argent. Et
20 aussi, maintenant, on voit beaucoup plus de
21 stations-service en mode prépaiement, donc payer à
22 la pompe, et souvent, la seule façon de prépayer à
23 la pompe est avec une carte de crédit. Et on fait
24 ça aussi dans l'objectif de sécurité : moins
25 d'argent liquide en magasin, moins de danger pour

1 la sécurité de nos employés. Donc, on favorise par
2 défaut la transaction par cartes de crédit.

3 Q. [37] Toujours sur la question des cartes de crédit.
4 Madame Marcotte, hier, OC-APA a déposé une version
5 réamendée de leur mémoire avec des chiffres
6 modifiés à l'égard du poste associé aux cartes de
7 crédit. Pourriez-vous revenir sur ces chiffres et
8 les distinguer de ceux présentés par l'ADEQ dans
9 son propre mémoire?

10 Mme SONIA MARCOTTE :

11 R. Ce qui est important de savoir, c'est lorsqu'on a
12 déposé notre mémoire en deux mille vingt et un
13 (2021), on utilisait les prix des carburants pour
14 les années... on a fait une moyenne des trois
15 dernières années de l'époque, là, dont on avait les
16 données : pour deux mille dix-huit (2018), deux
17 mille dix-neuf (2019) et deux mille vingt (2020).
18 Donc, c'était une moyenne de ces trois années-là
19 pour tous les types de carburants, donc autant
20 l'essence ordinaire, super et diesel, selon le
21 pourcentage, là, d'achat, la proportion de chacune
22 de ces données.

23 Et pour ce dossier-ci ce qu'on a fait,
24 c'est aussi une moyenne des prix au détail de deux
25 mille vingt-trois (2023), deux mille vingt-quatre

1 (2024) et deux mille vingt-cinq (2025) encore une
2 fois pour tous les produits selon la proportion
3 d'achat de ces produits-là. Alors, ce sont les prix
4 réels.

5 Pourquoi on fait une moyenne sur trois ans?
6 C'est justement pour éviter qu'il y ait des années
7 où il y a des événements qui font en sorte que les
8 prix soient trop élevés. Par exemple, comme cette
9 année. Cette année, on sait très bien que si on
10 utilisait les prix de cette année, bien, le coût...
11 Présentement, les détaillants paient très cher
12 parce que le prix a augmenté, un point huit pour
13 cent (1,8 %) des prix élevés. C'est pour ça qu'on
14 fait une moyenne, pour revenir un peu moduler, si
15 on veut, le prix, pour s'assurer que ce ne soit pas
16 une année exceptionnelle comme cette année, par
17 exemple.

18 Donc, quand OC-APA utilisent les données,
19 nos données en fait du coût d'exploitation des
20 cartes de crédit et regardent la variation entre
21 l'année deux mille vingt et un (2021) et l'année
22 deux mille vingt-cinq (2025), bien, la variation
23 est moins importante parce qu'ils utilisent un
24 dollar trente-trois le litre (1,33 \$/L) comme prix
25 de base en deux mille vingt et un (2021).

1 Alors que le mémoire de l'ADEQ et nos
2 coûts, c'était pour la région 1 de un dollar vingt-
3 deux point six (1,226 \$); la région 2 un dollar
4 dix-sept point un (1,171 \$); et un dollar vingt-
5 deux point six (1,226 \$), qui fait peut-être une
6 moyenne autour de une et vingt (1,20 \$). Alors, on
7 est loin de la variation entre un dollar trente-
8 trois (1,33 \$) et un dollar cinquante-deux (1,52 \$)
9 alors que c'était plutôt un dollar et vingt
10 (1,20 \$), parce que nous on considère aussi tous
11 les produits. Et aujourd'hui pour notre moyenne de
12 trois ans, c'est un dollar cinquante-sept (1,57 \$).

13 Alors, la variation est plus grande. Nous,
14 on n'a pas regardé seulement que la variation, on a
15 pris le prix moyen pour ces trois dernières années
16 avec le taux d'utilisation de cinquante-cinq pour
17 cent (55 %), qui a augmenté, et le taux de un point
18 huit pour cent (1,8 %) de frais de cartes de
19 crédit. Ce qui donne les coûts réels, si on veut,
20 pour un détaillant.

21 Q. [38] Merci beaucoup, Madame Marcotte, pour ces
22 clarifications. La dernière section du mémoire de
23 l'ADEQ, Madame Marcotte, traite des risques
24 associés à l'excès de concentration du marché pour
25 les consommateurs québécois. Donc, j'aimerais vous

1 permettre de conclure le témoignage en chef de
2 l'ADEQ sur ce sujet important. Donc, la parole est
3 à vous.

4 R. Alors, un excès de concentration pourrait mener
5 vers une perte de concurrence locale et une
6 diminution des services d'approvisionnement local
7 obligeant les consommateurs à se déplacer sur de
8 plus grandes distances, dans un premier temps dans
9 les localités plus isolées, dans les régions
10 éloignées, mais aussi dans les localités plus
11 petites des régions plus centrales ou les plus
12 densément peuplées.

13 La nécessité de maintenir une diversité
14 d'entreprises qui assure la vigueur concurrentielle
15 des marchés et un approvisionnement de proximité
16 est essentielle pour les consommateurs, et ainsi
17 éviter les déserts énergétiques qui se traduisent
18 également souvent par des déserts alimentaires qui
19 suivraient. De plus, l'importateur indépendant qui
20 approvisionne les distributeurs indépendants joue
21 un rôle clé de chien de garde dans les prix de gros
22 aux rampes de chargement et assure ainsi que ses
23 prix soient compétitifs avec les prix
24 internationaux.

25 Le rôle de la Régie doit continuer à

1 l'égard de la surveillance de la concentration des
2 marchés québécois, son impact sur la concurrence,
3 mais aussi du maintien du nombre suffisant de
4 stations-service et de concurrents dans les
5 différents marchés afin d'assurer un
6 approvisionnement local adéquat des marchés locaux
7 et prévenir les déserts énergétiques.

8 Q. [39] Très bien. Merci beaucoup à vous trois pour
9 votre témoignage. Monsieur le Président, ça
10 complète le témoignage en chef de l'ADEQ et les
11 témoins sont disponibles pour les
12 contre-interrogatoires.

13 LE PRÉSIDENT :

14 Merci beaucoup. Donc, on pourrait passer
15 immédiatement aux contre-interrogatoires

16 CONTRE-INTERROGÉS PAR Me GUILLAUME LEMIEUX :

17 Q. [40] Bonjour, Messieurs les Régisseurs, Monsieur le
18 Président. J'aurai quelques questions pour vous. À
19 la page 15 du mémoire de l'ADEQ, il est question de
20 l'amortissement. Et on indique, comme à plusieurs
21 autres endroits dans le mémoire d'ailleurs, que les
22 coûts, ici il s'agit de la valeur des
23 immobilisations, mais on indique que les coûts sont
24 basés sur l'expérience des membres du comité des
25 affaires économiques. En l'occurrence, en ce qui

1 concerne la question de l'amortissement, qu'est-ce
2 que ça veut dire l'expérience des membres du comité
3 économique ici concrètement?

4 Mme SONIA MARCOTTE :

5 R. En fait, ce sont nos membres... On a déterminé avec
6 nos membres, justement, les installations requises.
7 Après ça, nos membres sont retournés dans leur
8 équipe pour voir c'étaient quoi les coûts pour
9 chacun de ces éléments-là. Comme je disais tout à
10 l'heure, moi, j'ai fait après ça des rencontres
11 individuelles avec les membres, puisque c'est de la
12 concurrence, donc c'est important de faire ça de
13 façon individuelle. Moi, j'ai rapatrié ça, j'ai
14 fait la consolidation des coûts avec les meilleurs
15 coûts. Et après ça, on a repris ça en comité des
16 affaires économiques, parce qu'évidemment des fois
17 la définition pouvait peut-être différer d'un
18 membre et l'autre. Et là, on a réajusté les coûts
19 pour que ce soit conforme à la réalité, selon leur
20 expérience. Mais comme je vous ai dit, ils sont
21 allés à travers leur équipe pour voir les coûts de
22 ces différents éléments.

23 Q. [41] Et chaque membre... est-ce que chaque membre
24 fondé, donc son avis sur des données réelles?

25

1 M. STEVE LAMONTAGNE :

2 R. Oui, la réponse c'est oui. Dans mon cas à moi - et
3 je suis certain que c'est la même chose pour Jérôme
4 Dufresne - moi, je me suis assis avec mon équipe de
5 développement immobilier, tout ceux qui s'occupent
6 de la construction. On avait une liste, on avait un
7 beau canevas, on a pris chacun des items, on a
8 dit : combien ça coûte une marquise, combien ça
9 coûte tel format de marquise, une distributrice
10 coûte combien? Et un coup que tout le monde a
11 attribué chacun des coûts, on l'a fait parvenir à
12 Sonia Marcotte qui, elle, a fait un gros « melting
13 put » de ça pour dire : la moyenne est celle-là.
14 Parfois, ça a créé des discussions un peu tendues,
15 parce que moi je n'étais pas... moi ou autre membre
16 n'était pas toujours d'accord avec les coûts, parce
17 qu'on prenait le plus bas de tout l'ensemble du
18 groupe. Mais finalement, il faut quand même
19 s'entendre et l'objectif était de déterminer le
20 plus bas coût moyen, afin d'arriver avec un
21 chiffre. Donc, oui.

22 Q. [42] Donc, si j'ai bien compris, quand vous parliez
23 d'un réajustement, c'était finalement d'utiliser le
24 plus bas coût?

25

1 Mme SONIA MARCOTTE :

2 R. S'assurer que la définition était la même, parce
3 que des fois, il peut y avoir un coût qui va être
4 regroupé sous un même élément pour un distributeur.
5 Donc, ça va... ça augmentait un coût dans un...
6 pour un coût, mais ça baissait l'autre. Donc, il
7 fallait s'assurer que ce soit bien compris, que
8 toutes les définitions soient comprises et qu'on
9 attribue le bon montant à chacun des éléments.

10 M. STEVE LAMONTAGNE :

11 R. Exemple, le coût d'un réservoir. Moi, je pourrais
12 prendre le coût du réservoir, incluant la
13 tuyauterie, et Jérôme Dufresne pourrait déterminer
14 le coût du réservoir sans la tuyauterie, ça fait
15 qu'il faut juste être certain qu'on ait les mêmes
16 dénominateurs.

17 Q. **[43]** Je comprends. Je passe à la question des
18 coûts. En fait, je vous réfère toujours au mémoire
19 de l'ADEQ, à la page 15, on indique que :

20 Les coûts de construction et de
21 remplacement de l'équipement ont
22 considérablement augmenté ces
23 dernières années. On constate une
24 importante augmentation des coûts de
25 construction dans le secteur

1 résidentiel [...]

2 Et on se réfère à un article de La Presse. Ensuite,
3 l'ADEQ mentionne :

4 Nous attirons l'attention sur des
5 changements réglementaires qui peuvent
6 impliquer de nouveaux coûts. À titre
7 d'exemple, le *Règlement sur*
8 *l'intégration de contenu à faible*
9 *intensité carbone dans l'essence et le*
10 *carburant diesel.*

11 Puis on poursuit sur cet exemple-là des changements
12 réglementaires qui ont modifié les coûts, en
13 indiquant que :

14 Certains réservoirs de fibre de verre
15 n'ont pas les attestations pour
16 contenir une haute teneur en éthanol.
17 Tel que l'exige le Règlement. Et donc, il faudra
18 les modifier.

19 En réponse à la demande de renseignements
20 numéro 3 de la Régie, la réponse 2.3, l'ADEQ a
21 indiqué que :

22 [...] Les modifications réglementaires
23 décrites à la référence (i) étaient
24 présentées à titre d'exemple pour
25 illustrer que de nouvelles exigences

1 peuvent survenir à tout moment et
2 obliger les stations-service à
3 investir avant la fin de la durée vie
4 utile de leurs équipements.

5 Ma question est donc la suivante : est-ce que dans
6 ce cas-ci, la modification réglementaire, le
7 changement de réglementation, a justifié une
8 augmentation des coûts de l'immobilisation?

9 Mme SONIA MARCOTTE :

10 R. Quand on regarde notre modèle, on a vraiment
11 regardé comment on construit un modèle et combien
12 ça coûte. Et on voulait illustrer, par cet
13 exemple-là, que malgré notre amortissement qui est
14 de trente (30) ans, par exemple, pour un réservoir,
15 bien souvent, pour certains, ils ont été obligés de
16 le changer avant le trente (30) ans de
17 l'amortissement.

18 Ça fait que c'était tout simplement pour
19 illustrer qu'il y avait un roulement, qu'il y a un
20 roulement constant. Puis il faut toujours faire de
21 nouveaux investissements, puis souvent des
22 investissements aussi qui sont imprévus. Parce que,
23 comme on le dit, cette réglementation-là, elle
24 était... bon, on ne savait pas quand elle allait
25 venir. En plus, le gouvernement avait donné même

1 une période de temps beaucoup plus élevée pour
2 pouvoir faire les changements alors que les
3 raffineurs, eux, ont décidé d'intégrer l'Éthanol
4 pour l'ensemble du Québec.

5 Alors, il y a eu vraiment une course pour
6 changer les réservoirs. Donc, c'est sûr que ça peut
7 avoir un impact, mais il y a différents... il y a
8 d'autres éléments aussi qui peuvent arriver. Ça, ça
9 en est un. Je pense que je pourrais te laisser
10 parler de...

11 M. STEVE LAMONTAGNE :

12 R. Oui, de PCI.

13 Mme SONIA MARCOTTE :

14 R. Oui, exact.

15 M. STEVE LAMONTAGNE :

16 R. Ce n'est pas entre deux mille vingt et un (2021) et
17 deux mille vingt-quatre (2024), mais cette année,
18 on a été frappé par une demande des grandes banques
19 et/ou du commerce électronique d'avoir des normes
20 PCI à tel niveau. Mais pour l'ensemble de
21 l'industrie, ça représente plusieurs dizaines de
22 millions de dollars pour changer les distributrices
23 qui sont, malheureusement, encore en bon état et
24 qui fonctionnent très bien. Mais on est obligé de
25 respecter ces demandes-là et ça, ça met beaucoup de

1 pression sur l'amortissement.

2 Q. **[44]** Donc, si je comprends bien, il y a des
3 imprévus qui peuvent survenir, et on les indique,
4 on donne l'exemple de modifications réglementaires
5 dans le mémoire qui pourraient avoir un impact sur
6 les réservoirs pour justifier un changement de
7 réservoir, et vous avez cité une autre éventualité.
8 C'est quoi la proportion dans l'augmentation de
9 l'immobilisation qui est imputable à ces imprévus?

10 Mme SONIA MARCOTTE :

11 R. Ce n'est pas comme ça qu'on l'a regardé. On a
12 vraiment regardé combien ça coûte. Les gens sont
13 allés dans leur équipe pour voir combien ça coûte
14 avoir une station-service. Et comme je vous dis,
15 c'est... Ça, c'est un exemple qu'il y a toujours un
16 roulement, là. Donc, il y a toujours des coûts.
17 Même s'il y a un amortissement, souvent, ça se
18 fait... on est obligé quand même de réinvestir
19 avant la fin de la vie utile des équipements. Donc,
20 c'est vraiment un exemple, puis c'est combien ça
21 coûte aujourd'hui, avoir une station-service.

22 Q. **[45]** Sur la question des...

23 R. Peut-être dire...

24 Q. **[46]** Oui.

25 R. ... en date de deux mille vingt-cinq (2025). Nous

1 coûts sont faits en date de deux mille vingt-cinq
2 (2025) et pas en date d'aujourd'hui, mais on
3 peut... C'est en date de deux mille vingt-cinq
4 (2025).

5 Q. **[47]** O.K. Sur la question des frais de cartes. À la
6 page 25 du mémoire de l'ADEQ, il est indiqué que :

7 [...] l'ADEQ estime que 55 % des
8 ventes d'essence s'effectuent
9 maintenant par cartes de crédit.

10 Donc, c'est une augmentation de douze pour cent
11 (12 %) par rapport à la décision D-2022-017. Sur
12 quelle base est-ce que l'estimation de
13 cinquante-cinq pour cent (55 %) est faite?

14 R. C'est l'estimation du comité des affaires
15 économiques, mais c'est sur une base réelle. Les
16 gens sont allés voir la proportion, le taux
17 d'utilisation des cartes de crédit.

18 Q. **[48]** Concrètement, comment est-ce que ça
19 s'effectue? Comment est-ce qu'on peut constater le
20 taux d'utilisation?

21 M. STEVE LAMONTAGNE :

22 R. Dans mon cas à moi, ce que j'ai fait, c'est que
23 j'ai pris mes ventes, mes frais de cartes de crédit
24 en dollars, j'ai fait un divisé par l'autre et ça
25 m'a donné un taux sur une période de plusieurs

1 années. Mais de toute façon, c'est un exercice
2 qu'on fait à l'interne, année après année, parce
3 qu'on a des périodes budgétaires. Il faut estimer
4 ces coûts-là qui sont souvent sous-estimés parce
5 que le prix de l'essence augmente à chaque fois. Et
6 dans un contexte comme on vit présentement, le
7 pourcentage peut être le bon, mais encore, comme je
8 disais tantôt, l'utilisation de la carte de crédit
9 est en augmentation parce que plus l'essence est
10 chère, plus il y a du vol en dépanneurs et en
11 stations-service. Donc, on limite l'utilisation. On
12 insiste plutôt. On insiste plutôt, on invite les
13 gens à utiliser la carte de crédit à la pompe en
14 mettant des prépaiements. Donc, ça augmente encore
15 plus le taux.

16 Q. [49] O.K. Sur la question du déneigement, il en a
17 été question dans votre témoignage. Dans la
18 décision précédente en deux mille vingt-deux
19 (2022), le rapport était, si je ne me trompe pas,
20 de cinquante pour cent (50 %) attribuables à la
21 station, puis... c'est-à-dire aux dépanneurs, puis
22 cinquante pour cent (50 %) attribuables, donc, aux
23 postes à essence. Ça a augmenté à soixante pour
24 cent (60 %) dans le présent dossier. Est-ce qu'il y
25 a des faits nouveaux qui justifient l'évolution de

1 la position de l'ADEQ sur cette question?

2 Mme SONIA MARCOTTE :

3 R. Je pense que les membres ont discuté de ça et on a
4 réalisé que, effectivement, c'était soixante pour
5 cent (60 %). Peut-être que dans les dossiers
6 précédents, on aurait dû mettre soixante pour cent
7 (60 %) aussi. Mais en regardant de plus près, là,
8 on est arrivé avec un soixante pour cent (60 %)
9 parce que c'est beaucoup plus compliqué par le
10 déneigement. C'était beaucoup plus compliqué avant,
11 mais on ne l'avait peut-être pas réalisé de la même
12 façon. Mais avec des discussions, on est arrivé à
13 ce fait-là.

14 M. STEVE LAMONTAGNE :

15 R. Si je peux ajouter, on a des stations-service avec
16 beaucoup plus de services qu'auparavant, des bornes
17 de recharge, des stations de restauration rapide,
18 ça nous oblige à avoir des terrains aussi un peu
19 plus grands et attirer plus de monde. Donc, il faut
20 avoir des installations qui sont vraiment propres,
21 vraiment « clean ». Et quand on parle du carburant,
22 c'est encore plus important, parce que c'est sur
23 une dalle de béton, c'est très, très, très un peu
24 coincé, ça fait que ça demande beaucoup d'agilité.
25 Les dépanneurs sont de plus en... les dépanneurs,

1 les déneigeurs sont de plus en plus difficiles à
2 trouver, ils sont de plus en plus exigeants
3 monétairement, donc ça nous a obligés à revoir ces
4 données-là.

5 Q. [50] Vous venez de parler de certaines
6 installations, nouvelles installations, puis ça me
7 suscite une question. Est-ce que ces nouvelles
8 installations-là ont été intégrées dans le modèle
9 de référence? Est-ce qu'elles ont conduit une
10 modification du modèle de référence du point de vue
11 de l'ADEQ?

12 Mme SONIA MARCOTTE :

13 R. Non, on n'a pas considéré ça, on a vraiment pris...
14 parce que c'est comme un autre modèle, c'est un
15 autre commerce qui n'a pas nécessairement les mêmes
16 synergies qu'un dépanneur et une station-service.
17 Donc, on a vraiment utilisé le dépanneur et
18 station-service, parce qu'il y a vraiment une
19 synergie qui serait habituellement, là, par exemple
20 la restauration est rapide, ça va être un commerce
21 qui est à côté, donc il n'a pas nécessairement la
22 même synergie.

23 Q. [51] À la demande de renseignements numéro 1 de la
24 Régie, la réponse 4.1 de l'ADEQ, on lit que :

25 Le déneigement doit être effectué de

1 façon plus minutieuse afin de prévenir
2 les infiltrations d'eau.

3 À la réponse 4.2, on parle des exigences plus
4 importantes depuis l'intégration de
5 l'essence-éthanol. Et je suis toujours dans le
6 dénéigement, là. Quand on parle d'un dénéigement
7 plus minutieux à la réponse 4.1, ça veut dire quoi
8 concrètement? Est-ce que ça implique une
9 modification de machinerie, par exemple?

10 M. JÉRÔME DUFRESNE :

11 R. Je vous dirais pas nécessairement, c'est-à-dire
12 qu'il faut être plus minutieux dans... les pompes
13 sont plus technologiques qu'avant. Il faut faire
14 plus attention. C'est ce qu'on exige de nos
15 dénéigeurs. Puis effectivement, l'essence-éthanol
16 est beaucoup plus sensible aux infiltrations d'eau,
17 alors que l'essence ordinaire avait une séparation,
18 on ne pouvait pas retrouver de l'eau dans
19 l'essence. Alors, donc on met en garde nos
20 dénéigeurs. Ça leur impute des coûts, et ça se
21 reflète dans les tarifs qu'ils nous chargent.

22 Q. [52] Ça se traduit par un... le fait que ça prend,
23 par exemple, le plus de temps faire le dénéigement?
24 Est-ce que j'ai raison de penser ça ou c'est autre
25 chose?

1 R. Bien, moi, je ne suis pas déneigeur. Nous, on...
2 mais t'sais, on peut présumer qu'ils peuvent
3 calculer plus de temps, effectivement.

4 Q. **[53]** Est-ce qu'il a un... c'est quoi le pourcentage
5 de la hausse, finalement, qui est imputable à ces
6 exigences plus importantes?

7 R. Pour les déneigeurs?

8 Q. **[54]** Pour les déneigeurs, oui.

9 R. Bien, c'est-à-dire que nous, on a un cahier des
10 charges pour le déneigement. C'est eux qui font
11 leur taux avec ça. Il faudrait leur demander.

12 Q. **[55]** Toujours sur le déneigement, au mémoire de
13 l'ADEQ, à la page 19, on indique que l'estimation
14 des coûts découle, encore une fois, de l'expérience
15 des membres du comité. Sur la question du
16 déneigement, concrètement, qu'est-ce que ça veut
17 dire une estimation basée sur l'expérience des
18 membres?

19 Mme SONIA MARCOTTE :

20 R. C'est comme pour les autres coûts, c'est
21 vraiment... les gens sont allés voir leur équipe,
22 on est revenus, moi j'ai compilé, et après ça, on a
23 eu une discussion en comité.

24 Q. **[56]** Sur la question des salaires. Et ce serait
25 plus simple, je vais afficher le document

1 C-ADEQ-0016. C'est le tableau 5 modifié, donc la
2 réponse à la question 1.2, on constate que la prime
3 de nuit... il y a une prime de nuit de trois
4 dollars par heure (3 \$/h), qui vise la région 1
5 seulement, sur une base de cinquante-six heures par
6 semaine (56 h/sem). Est-ce que vous savez à quoi je
7 fais référence?

8 R. Oui, à la suite d'une question de la Régie, je
9 crois, oui.

10 Q. **[57]** C'est ça. O.K. Sur quel élément est-ce que
11 l'ADEQ a opéré une distinction, là, entre la région
12 1 puis les autres régions, là, cette distinction de
13 la prime de nuit de trois dollars de l'heure
14 (3 \$/h) pour la région 1 sur la base de
15 cinquante-six heures par semaine (56 h/sem)?

16 R. C'est que dans la zone 1, notre station-service est
17 ouverte vingt-quatre heures (24 h), alors que dans
18 les deux autres régions, elle n'est pas ouverte
19 vingt-quatre heures (24 h). Dans la région 2, elle
20 est ouverte jusqu'à minuit (0 h) et la région 3,
21 elle est ouverte jusqu'à vingt-trois heures (23 h).
22 Alors, c'est pour ça qu'on applique la prime de
23 nuit seulement qu'à la région 1.

24 Q. **[58]** Et sur la base de cinquante-six heures par
25 semaine (56 h/sem), sur quelle donnée ce nombre

1 d'heures là repose?

2 R. J'imagine que là, c'est un calcul qu'on a fait de
3 nuit pour les sept jours, là.

4 Q. **[59]** O.K. Finalement, peut-être une précision sur
5 la question de la perte d'inventaire. On a
6 indiqué... l'ADEQ a indiqué qu'il s'agissait de
7 courriels, de sorties de fonds, d'une charge
8 inévitable, et elle a parlé d'une erreur au tableau
9 34 de la décision D-2022-2017. Pourriez-vous
10 clarifier où se situe l'erreur au tableau 34?

11 R. J'ai fait la concordance entre les données du
12 recensement de la Régie de l'énergie deux mille
13 dix-neuf (2019) et les données qui se reflétaient
14 au tableau 34, et les chiffres n'étaient pas dans
15 les bonnes cases. Alors, la Régie arrivait avec un
16 quatre-vingt-six pour cent (86 %) de détaillants
17 qui étaient sous consigne et seulement quatre pour
18 cent en achat... bien, propriétaires du produit.

19 Alors que quand on prend les données du
20 recensement de la Régie de l'énergie, pour le
21 détaillant corporatif, c'est mille cent
22 soixante-douze (1 172). Pour le concessionnaire,
23 c'est le même aussi, huit cent quarante-huit (848).
24 Par contre, pour le concessionnaire indépendant,
25 dans ce tableau-là, on indique soixante-quatorze

1 (74), mais dans le recensement de la Régie de
2 l'énergie, c'est cinq cent soixante-deux (562).
3 Alors que pour le détaillant affilié, c'est marqué
4 cinq cent soixante-deux (562) dans le tableau 34,
5 mais dans le recensement de la Régie, c'est cent
6 onze (111).

7 La même affaire pour le distributeur
8 détaillant, c'est marqué cent onze (111) dans le
9 tableau 34. Mais dans le recensement, c'est marqué
10 cinquante-quatre (54). Et pour le détaillant et les
11 indépendants purs, c'était marqué cinquante-quatre
12 (54), et dans le recensement, soixante-quatorze
13 (74). Alors, moi, j'ai refait les calculs avec les
14 données du recensement qu'on retrouvait dans le
15 recensement deux mille dix-neuf (2019) et les
16 suivants et ça donne plutôt... ça donne une
17 proportion qui est un petit peu différente, là.
18 C'est plutôt... exactement, c'est plutôt
19 quarante-trois pour cent (43 %) qui était
20 propriétaire de leur essence à l'époque et
21 cinquante-sept pour cent (57 %) qui était en
22 consigne. Pour les trois types de détaillants, là,
23 qui sont regardés par la Régie, soit le
24 concessionnaire affilié, le concessionnaire
25 indépendant et le détaillant indépendant pur.

1 Alors, ça vient un petit peu changer la donne, si
2 on veut, il y a plus de détaillants qui sont
3 propriétaires.

4 Q. [60] Très bien. Ça complète pour mes questions. Je
5 vous remercie.

6 LE PRÉSIDENT :

7 Parfait. Je vous remercie, Maître Lemieux. Donc,
8 nous allons prendre une pause de vingt (20) minutes
9 et on reprendra à dix heures trente-cinq (10 h 35).

10 SUSPENSION DE L'AUDIENCE

11 REPRISE DE L'AUDIENCE

12 _____

13 LE PRÉSIDENT :

14 Bonjour. Nous reprenons le contre-interrogatoire,
15 cette fois avec maître Bellemare pour la Régie.

16 INTERROGÉS PAR Me ALEXANDRE BELLEMARE :

17 Q. [61] Ma première ligne de questions concerne les
18 frais de cartes de crédit, plus spécifiquement le
19 choix de l'acquéreur ou communément appelé le
20 processeur de paiement. Cette question-là s'adresse
21 peut-être plus à messieurs Lamontagne et Dufresne,
22 dans le sens où, dans le contexte deux mille
23 vingt-six (2026) où un client qui paie par carte de
24 crédit a le choix de payer son essence à la pompe,
25 au comptoir intérieur ou via une application de la

1 bannière de la pétrolière, est-ce qu'il se peut que
2 le processeur de paiement soit différent selon que
3 le paiement est effectué à la pompe, sur le
4 terminal de paiement du dépanneur ou sur
5 l'application mobile de la bannière?

6 M. JÉRÔME DUFRESNE :

7 R. Nous, en ce qui nous concerne, on utilise les
8 terminaux de paiement de la pétrolière, en
9 l'occurrence dans ce cas-ci Petro-Canada, pour la
10 plupart des établissements. Puis que ce soit au
11 terminal, à l'intérieur, à la pompe ou via
12 l'application, c'est les mêmes taux qui
13 s'appliquent pour nous comme détaillant, ou le
14 détaillant indépendant lorsqu'il y a un terminal de
15 la pétrolière.

16 Q. [62] D'accord.

17 M. STEVE LAMONTAGNE :

18 R. La même chose. Ma réponse serait la même.

19 Q. [63] Selon vous est-ce qu'une augmentation des
20 paiements par American Express contribuerait à
21 l'augmentation des frais de cartes de crédit ou ce
22 serait anecdotique?

23 M. JÉRÔME DUFRESNE :

24 R. Ça contribuerait à une augmentation, effectivement.
25 Anecdotique, je n'ai pas le taux d'utilisation

1 d'Amex sous la main. Mais on sait que leur taux de
2 transaction est plus élevé que les autres, que ce
3 soit Visa, Master Card, effectivement.

4 M. STEVE LAMONTAGNE :

5 R. Je n'ai pas le chiffre, mais c'est considérable la
6 différence entre Amex et les deux autres. Et ma
7 réponse serait la même que celle de Jérôme au
8 niveau d'Amex. Et dans certaines années, nous
9 n'acceptons même pas Amex en site parce que les
10 taux étaient trop élevés.

11 M. JÉRÔME DUFRESNE :

12 R. Même chose pour moi. On a éliminé ce moyen de
13 paiement là. Les frais étaient trop élevés.

14 Q. **[64]** Et faites-vous une distinction, est-ce que
15 c'est la même réponse pour disons vos
16 stations-service Harnois et Esso, dans le cas de
17 Dufresne, vos stations en propres et ceux qui ont
18 une bannière Petro-Canada?

19 R. La question d'origine étant?

20 Q. **[65]** Par rapport aux frais de l'acquéreur de carte
21 de crédit.

22 R. Oui, c'est la même compagnie qui processe les
23 cartes, même dans nos bannières Eko. Bien, ce n'est
24 pas la même que Petro-Canada, mais c'est la même
25 qui va le processor soit à la pompe, soit au point

1 de vente à l'intérieur. La bannière Eko ne peut pas
2 payer en ligne, mais pompe ou à l'intérieur, c'est
3 la même compagnie.

4 Q. [66] D'accord.

5 M. STEVE LAMONTAGNE :

6 R. Même chose pour moi.

7 Q. [67] Ma deuxième ligne de questions concerne les
8 rabais pour fidélisation et points de fidélisation.
9 Je fais une actualisation d'une question que la
10 Régie avait posée à sa DDR 1 en deux mille vingt et
11 un (2021). Dans un contexte, par exemple, en deux
12 mille vingt-six (2026) où, sans être exhaustif, par
13 exemple, les clients de la Banque CIBC obtiennent
14 trois sous (3 ¢) de rabais le litre chez Ultramar,
15 les clients de la Banque Royale en obtiennent trois
16 cents (3 ¢) de rabais chez Petro-Canada, les
17 clients de la Banque Scotia ou Tangerine obtiennent
18 trois sous (3 ¢) de rabais le litre chez Shell,
19 cumulent un autre trois cents de rabais pour les
20 membres CAA - vous voyez le concept - j'aimerais
21 savoir qui assume le coût de ces rabais? Est-ce le
22 propriétaire exploitant, l'essencerie, la bannière,
23 le partenaire?

24 M. JÉRÔME DUFRESNE :

25 R. Dans notre cas, ce n'est pas le détaillant, c'est

1 la compagnie de carte de crédit qui remet cette
2 somme-là, qui le déduit du paiement pour le client,
3 mais qui nous est crédité.

4 Q. [68] D'accord.

5 M. STEVE LAMONTAGNE :

6 R. Peut-être une réponse différente. Tout dépendant du
7 programme de fidélisation, ça peut être directement
8 moi qui assume cent pour cent (100 %) des coûts,
9 et, dans d'autres circonstances, c'est la
10 pétrolière qui l'assume. Mais rien ne se perd, rien
11 ne se crée en finances, c'est certains que je finis
12 par le payer.

13 Q. [69] Bien oui, c'est dans le sens de ma deuxième
14 question, dans le sens où, bon, dans un contexte où
15 on a des points Optimum chez Esso, Scène chez
16 Shell, Journie chez Ultramor ou Petro-Points chez
17 Petro-Canada, dans votre cas, pour vos stations
18 Esso, qui assume le coûts des points Optimum qui
19 sont octroyés?

20 R. C'est moi qui ai la charge, donc si le... je dis
21 des chiffres comme ça, là, mais si le coût est de
22 deux cents (2 ¢) ou trois cents (3 ¢), moi, je paie
23 le deux (2 ¢) ou trois cents (3 ¢). Donc,
24 éventuellement, c'est... ça se retrouve ou ça ne se
25 retrouve pas sur le prix de détail, mais c'est moi

1 qui assume cent pour cent (100 %) de la facture de
2 ces points-là, qui est révisée annuelle par la
3 grande raffinerie.

4 M. JÉRÔME DUFRESNE :

5 R. Même réponse pour les points Petro-Points de
6 Petro-Canada. Donc, c'est nous, si on est
7 détaillant ou notre détaillant indépendant qui a la
8 bannière Petro-Canada, qui paie ce frais-là
9 directement lorsqu'il ferme... il fait ses
10 fermetures de lot sur les terminaux, points de
11 vente.

12 Q. [70] Ma dernière question concernant cette ligne-
13 là, elle est peut-être un petit peu plus
14 philosophique, là, mais dans le cas hypothétique
15 où, dans une région, il y aurait une inclusion,
16 voyez-vous une dichotomie avec le fait que certain
17 clients puissent obtenir des rabais qui sont
18 presque équivalents à ce que serait l'inclusion?

19 Mme SONIA MARCOTTE :

20 R. Il y a une inclusion, c'est sûr que c'est parce que
21 le prix de vente est trop bas. Alors, s'il y a déjà
22 des rabais, bien, s'il n'y a pas d'inclusion ça va
23 être encore plus bas, donc ça va faire encore plus
24 mal. Donc, j'imagine que même s'il y a un rabais,
25 parce que souvent c'est une obligation aussi de la

1 pétrolière, là, quand on veut faire affaire...

2 M. JÉRÔME DUFRESNE :

3 R. Une obligation marketing.

4 Mme SONIA MARCOTTE :

5 R. Une obligation marketing aussi. Donc, évidemment
6 que, oui, ça va faire baisser, mais ça va déjà
7 faire un peu moins mal s'il y a une inclusion,
8 quand le prix est déjà trop bas, bien, ça va venir
9 disons mettre un baume sur la plaie.

10 Q. [71] Merci. Ma prochaine question porte sur les
11 salaires. Au niveau de la composante des coûts pour
12 le salaire, on vous a demandé en DDR de justifier
13 le choix du salaire minimum, malgré des
14 affirmations que, dans la région métropolitaine de
15 Montréal, il est pratiquement impossible de trouver
16 des employés qui acceptent le salaire minimum, et
17 qu'on retrouve par ailleurs souvent des salaires
18 d'entrée autour de dix-huit (18 \$/h) à vingt
19 dollars de l'heure (20 \$/h). Vous affirmez
20 également que les stations-service augmentent les
21 salaires avec l'expérience, afin de retenir la
22 main-d'oeuvre.

23 Vous avez répondu à la Régie que vous
24 faisiez le choix de demeurer conservateur dans les
25 salaires choisis. Puis, vous avez bonifié

1 légèrement le salaire en réponse à DDR 2 de la
2 Régie, en l'ajustant au salaire minimum actuel et
3 en ajoutant une prime de nuit de trois dollars de
4 l'heure (3 \$/h). Malgré cet ajustement, le montant
5 proposé reste éloigné des salaires trouvés dans le
6 marché autour de dix-huit (18 \$/h) à vingt dollars
7 de l'heure (20 \$/h).

8 Pouvez-vous indiquer si l'ADEQ n'a pas les
9 données pour procéder à une modification du montant
10 des salaires ou comment vous avez obtenu
11 l'information selon laquelle le salaire minimum
12 n'est utilisé que rarement? Et comment vous pouvez
13 affirmer que les salaires d'entrée se situent
14 autour de dix-huit (18 \$/h) à vingt dollars de
15 l'heure (20 \$/h), au moins en région
16 métropolitaine?

17 R. On a fait le tour de nos membres, on a discuté avec
18 nos membres. C'est sûr que nos membres nous ont dit
19 que, oui, il y a des détaillants encore qui sont
20 capables ou qui ne peuvent pas se permettre autre
21 chose que le salaire minimum. Alors, c'est pour ça
22 qu'on a conservé le salaire minimum pour ne pas non
23 plus mettre trop de fardeau.

24 Et c'est aussi... je veux dire, c'est une
25 norme aussi gouvernementale, si on veut. Le salaire

1 minimum, on ne peut pas aller plus bas. Donc, on ne
2 peut pas aller plus bas. C'est sûr qu'on peut aller
3 plus haut pour les autres coûts aussi, mais pour ce
4 coût-là aussi. Mais là, on a décidé de conserver le
5 salaire minimum, même si pour beaucoup, c'est
6 davantage que le salaire minimum, mais il y en a
7 quand même qui réussissent à donner le salaire
8 minimum et c'est le plus bas qu'on peut aller
9 aussi. Donc, c'est pour ça qu'on a décidé de
10 conserver le salaire minimum.

11 Q. [72] Quelles sont les hypothèses d'heures
12 travaillées de jour et de nuit afin d'obtenir les
13 coûts annuels moyens qui sont présentés dans le
14 tableau 3 pour chacune des régions? Je sais que
15 vous avez mentionné que, bon, région 1 était
16 ouverte vingt-quatre heures (24 h); région 2,
17 jusqu'à minuit (0 h); région 3 jusqu'à vingt-trois
18 heures (23 h), mais à l'intérieur de ces plages-là,
19 qu'est-ce que vous considérez être ce qui empiète
20 sur le chiffre de soir, le chiffre de nuit, le
21 chiffre de jour?

22 R. Qu'est-ce qui empiète?

23 Q. [73] Je comprends, moi, que la rotation de nuit
24 serait celle qui serait comprise entre minuit (0 h)
25 et l'ouverture de la station-service de la

1 région 2?

2 R. Oui. Bien, le chiffre de nuit, c'est de minuit
3 (0 h) à huit heures (8 h), normalement, je crois.

4 M. JÉRÔME DUFRESNE :

5 R. Oui.

6 Q. **[74]** Ma prochaine question porte sur l'indexation
7 de l'ensemble des coûts selon l'inflation. Donc, la
8 Régie comprend que l'ADEQ se dit favorable à
9 l'utilisation d'une formule d'indexation plus
10 dynamique dans le cadre d'une procédure d'inclusion
11 puisque la Régie ne fixe plus les coûts
12 d'exploitation pour une période déterminée. Puis,
13 selon elle, cette approche permettrait de mieux
14 refléter les pressions inflationnistes continues
15 sur les coûts d'exploitation et d'éviter que le
16 montant retenu perde de sa valeur au fil du temps.
17 Elle considère également qu'une indexation fondée
18 sur les données d'inflation disponibles au moment
19 de l'analyse serait préférable à un tableau
20 d'indexations figé sur trois ans, particulièrement
21 lorsque la Régie doit évaluer l'existence d'un
22 marché dysfonctionnel ou l'opportunité d'une
23 inclusion.

24 Parmi tous les types de coûts,
25 pourriez-vous nous préciser les coûts qui, selon

1 vous, ne croissent pas en continu avec l'inflation?

2 Mme SONIA MARCOTTE :

3 R. Pour nous, tous les coûts croissent avec
4 l'inflation. Donc, on l'a mis... si je me rappelle
5 bien, on l'a mis partout.

6 Q. [75] Donc, selon vous, je comprends, par exemple,
7 que les coûts d'amortissement, même si certains
8 seraient linéaires, évolueraient quand même selon
9 l'inflation?

10 M. STEVE LAMONTAGNE :

11 R. Et l'inflation, pour moi, c'est le minimum de la
12 croissance des frais supplémentaires
13 d'amortissement et dans des opérations régulières,
14 année après année, on a toujours des nouveaux
15 investissements ou des CAPEX à investir dans notre
16 réseau si on veut les maintenir à jour.

17 Et malheureusement, souvent, on fait des
18 pro forma ou des « business cases » pour faire un
19 projet dans six mois. Et quand on arrive au début
20 de la construction, mes coûts établis ne sont même
21 plus bons parce que l'inflation a été plus vite que
22 qu'est-ce que j'avais projeté. Je parle pour moi.
23 Je ne sais pas si c'est la même chose pour Jérôme,
24 mais dans un cas comme nous, c'est ce qu'on vit
25 régulièrement.

1 M. JÉRÔME DUFRESNE :

2 Oui, c'est la même chose, de notre côté, Steve.

3 Q. [76] D'accord, et l'inflation, le facteur
4 d'inflation appliqué aux coûts financiers puisque
5 ceux-ci varient selon le remboursement du capital
6 et des intérêts d'une entente X de financement,
7 donc comment vous voyez que ce poste-là serait
8 corrélé à une inflation?

9 Mme SONIA MARCOTTE :

10 R. Bien, comme vous avez vu, c'est... le coût des
11 investissements augment toujours. Il y a toujours
12 des investissements à refaire. Évidemment,
13 l'installation, elle, elle a continué d'augmenter
14 parce que le coût des matériaux, le coût de
15 construction a augmenté. Donc, évidemment, tout
16 augmente et ça vient aussi, ça vient faire
17 augmenter le coût de financement puisque ce qu'on
18 doit financer à augmenter suivant l'inflation et
19 même plus.

20 M. STEVE LAMONTAGNE :

21 R. Et j'ajouterais comme complément à ça qu'avec un
22 coût de diesel à trois dollars le litre (3 \$/L)
23 (sic) à la pompe aujourd'hui et un coût à la vente
24 qui a considérablement augmenté. Mes frais de
25 compte à recevoir ont aussi augmenté, donc par

1 défaut, mes frais de financement augmentent par le
2 fait même. Il y a deux, trois ans, mes frais de
3 compte à recevoir étaient beaucoup moins élevés
4 qu'ils le sont aujourd'hui, parce que je dois
5 soutenir certains marchands affiliés purs qui
6 payent leur essence ou ne le payent pas tout de
7 suite, mais qui ont un compte à recevoir, un compte
8 à payer, c'est-à-dire. Donc ça, ça fait une
9 pression énormément sur le taux de financement. Et
10 selon les banques, on a des taux de financement qui
11 sont faits selon des cibles bien précises. Donc si
12 je suis à X tant de milliers ou de millions de
13 dollars, je paye tant de taux d'intérêt, mais si
14 après ça j'augmente ma demande de financement, mes
15 taux d'intérêt augmentent aussi. Donc, ça va avec
16 le risque.

17 Q. [77] Madame Marcotte, vous nous avez expliqué le
18 fonctionnement du comité des affaires économiques.
19 Selon vous, est-ce que le fonctionnement est
20 semblable à deux mille vingt/deux mille vingt et un
21 (2020-2021) ou il y a eu des changements ou une
22 évolution?

23 Mme SONIA MARCOTTE :

24 R Non. Nous, on fonctionne toujours de la même façon
25 lorsqu'on évalue les coûts d'exploitation dans les

1 dossiers de la Régie de l'énergie, là, depuis
2 plusieurs années.

3 Q. [78] Dans le cas hypothétique où la Régie aurait
4 besoin d'informations plus précises, là, ou d'une
5 fine granularité, selon vous, est-ce que le mode de
6 fonctionnement actuel pourrait répondre à ces
7 besoins hypothétiques?

8 R. Bien, de la manière dont on fonctionne, c'est que
9 moi, j'ai l'information de mes membres, mais après
10 ça, je ne la garde pas, parce que c'est comme une
11 entente que j'ai avec eux. Et je garde seulement
12 que les chiffres consolidés, là, finaux qu'on vous
13 donne. Donc moi, je n'ai pas accès à ces autres
14 chiffres là, parce que c'est des ententes, étant
15 donné que ce sont des chiffres très sensibles, on
16 me demande de ne pas les conserver.

17 Q. [79] Dans ce contexte-là, est-ce qu'il est possible
18 de faire à la Régie d'ententes de confidentialité
19 ou d'audiences à huis clos qui pourraient répondre
20 à conjuguer hypothétiquement un besoin de la Régie
21 d'avoir des informations plus fines et les besoins
22 des membres de conserver leurs secrets commerciaux.

23 R. Bien, comme je dis, moi, je n'ai pas conservé les
24 données, donc je ne peux pas faire... c'est
25 vraiment au fur et à mesure. Et mes dossiers sont

1 écrasés, si on veut, là, au fur et à mesure que je
2 travaille. Donc, je n'ai pas les données, je ne
3 pourrais même pas revenir à l'arrière, là. Je n'ai
4 pas conservé aucune donnée.

5 Q. [80] Pardon, pour le futur, pour, disons, un...

6 R Pour le futur, il faudrait que je voie avec mes
7 membres s'ils sont prêts à fonctionner comme ça.
8 Mais on a toujours fonctionné de la même façon.

9 Q. [81] J'aurais une question sur la perte
10 d'inventaire. Vous nous avez expliqué qu'il y a
11 deux facteurs, disons, il y a l'évaporation et le
12 vol. Puis vous avez insisté sur le fait que
13 l'évaporation était un phénomène physique.
14 Seriez-vous d'accord hypothétiquement s'il y aurait
15 une distinction que la Régie faisait entre
16 l'évaporation et le vol dans le sens où une
17 essencerie efficace serait tellement efficace
18 qu'elle aurait les moyens de se prémunir du vol?

19 R. Les deux coûts peuvent être distincts, mais je peux
20 peut-être laisser parler mes collègues sur le vol,
21 ce n'est pas si facile que ça.

22 M. JÉRÔME DUFRESNE :

23 R. Oui, les deux coûts pourraient être distincts.
24 D'ailleurs, il pourrait être relativement facile de
25 le faire. Le vol à moins de passer en prépaiement

1 pour un détaillant, c'est très difficile de le
2 ramener à zéro. Il peut avoir... ça peut être du
3 vol, ça peut être des oublis des clients. Mais de
4 ramener à zéro, à moins d'être en prépaiement
5 exclusif, c'est impossible. Pour l'élaboration,
6 oui, c'est possible de faire, d'avoir ce
7 chiffre-là.

8 M. STEVE LAMONTAGNE :

9 R. Sans corriger Jérôme - excuse-moi - mais d'avoir un
10 vol à zéro, c'est impossible, nos chers clients
11 voleurs sont de plus en plus créatifs. Et pendant
12 la pause, on discutait justement de quelques belles
13 initiatives qu'ils peuvent déployer pour voler de
14 l'essence. Mais cette année, les vols sont
15 considérablement élevés et ça n'a aucun lien direct
16 avec le mode de paiement. Puis je ne veux pas
17 échanger ici comment ils le font, parce que
18 j'aurais peur que ça soit sur YouTube, puis je ne
19 veux pas donner des idées à ceux qui n'y ont pas
20 encore pensé, là, mais je pourrais le partager avec
21 vous, j'ai même quelques vidéos assez
22 intéressantes. Donc, le zéro vol est impossible.
23 Pour moi, c'est impossible.

24 Q. **[82]** Merci. Merci. Merci de la correction. Je vais
25 seulement prendre quelques secondes pour consulter.

1 Je n'aurai pas d'autres questions, merci.

2 LE PRÉSIDENT :

3 Merci, Maître Bellemare. Donc, la formation.

4 INTERROGÉS PAR LA FORMATION

5 M. ANDRÉ LAROCQUE :

6 Q. [83] Bonjour à tous. Bonjour particulièrement aux
7 membres du panel. Merci d'être ici aujourd'hui. Je
8 vais poser quelques questions. Je vais commencer
9 par les pertes, si vous le permettez. Vous avez
10 mentionné que la Régie avait tenu compte du fait,
11 lors des dernières audiences, que quarante pour
12 cent (40 %) à l'époque des essenceries étaient
13 propriétaires de leur essence, or soixante pour
14 cent (60 %) ne l'étaient pas; que c'était un des
15 arguments que vous avanciez aujourd'hui pour que la
16 Régie commence à penser à réviser cette
17 situation-là, compte tenu que le pourcentage serait
18 maintenant cinquante pour cent (50 %) des
19 essenceries plutôt que quarante (40).

20 Ma question est celle-ci : quand on parle
21 de cinquante pour cent (50 %) des essenceries,
22 c'est bien, mais on parle de combien de volume par
23 rapport au total? Est-ce que c'est quarante pour
24 cent (40 %), vingt pour cent (20 %), soixante-dix
25 pour cent (70 %)? On parle de quoi exactement ici?

1 Mme SONIA MARCOTTE :

2 R. Je n'ai pas les données, il faudrait peut-être
3 que... Parce que moi, je me suis basée sur les
4 données du recensement de la Régie de l'énergie et,
5 si je me rappelle bien, si ma mémoire est bonne, à
6 l'époque, dans la décision de la Régie, on
7 stipulait plutôt qu'il n'y avait que quatorze pour
8 cent (14 %) qui étaient propriétaires de leur
9 essence et quatre-vingt-six pour cent (86 %) en
10 consignment. Alors qu'avec la modification des
11 chiffres que je vous ai dits, c'est plutôt
12 soixante-quarante (60-40) qu'on aurait dû voir dans
13 la décision de la Régie, et aujourd'hui, on est
14 rendu plutôt à cinquante-cinquante (50-50), en
15 termes de nombre de détaillants. En termes de
16 volume, je ne peux pas vous dire, mais pour un
17 détaillant qu'il y ait un petit volume ou un gros
18 volume, c'est le nombre de détaillants aussi, là,
19 qui doit assumer ce... ils doivent tous assumer
20 cette perte-là. Fait que pour eux, que ce soit un
21 gros volume ou un petit volume, c'est même
22 proportion, là, si on veut. Que ça soit un gros
23 volume, ça va être un plus gros montant, mais un
24 petit volume, ça va être un plus petit montant,
25 mais pour eux, c'est aussi important.

1 Q. [84] O.K. Vous ne pouvez pas nous revenir avec un
2 chiffre, vous pensez?

3 R. Il faudrait que je voie dans le recensement de la
4 Régie de l'énergie si c'est possible de le faire.
5 Si c'est possible de le faire, avec les données de
6 la... - parce que moi, j'ai utilisé les données,
7 là, du recensement - je peux voir si c'est
8 possible. S'il y a ces données-là, je le ferai.
9 S'il ne les a pas, je ne pourrai pas.

10 Q. [85] O.K. Est-ce que ça peut devenir un engagement
11 à ce moment-ci?

12 R. Oui.

13 Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS :

14 Oui, ça pourrait être l'engagement numéro 1,
15 Monsieur le Régisseur. Voulez-vous le formuler pour
16 les fins de...

17 M. ANDRÉ LAROCQUE :

18 Alors, je vais répéter mon préambule pour que ça
19 soit clair et finaliser avec la question. Donc,
20 vous avez mentionné que la Régie avait tenu compte
21 du fait que lors de la... la dernière audience,
22 quarante pour cent (40 %) des essenceries étaient
23 propriétaires de leur essence, alors que soixante
24 pour cent (60 %) ne l'étaient pas.

25 Un de vos arguments aujourd'hui pour que la

1 Régie révisé cette situation est que maintenant
2 cinquante pour cent (50 %) des essenceries seraient
3 propriétaires de leurs stocks en termes de nombre.
4 De ce nombre, combien de ce cinquante pour cent
5 (50 %) représente en termes de volume? Donc, le
6 nombre, c'est cinquante pour cent (50 %), mais le
7 volume, c'est quoi en pourcentage? Vingt pour cent
8 (20 %), quarante pour cent (40 %), soixante-dix
9 pour cent (70 %)? Je serais intéressé à le
10 connaître.

11 R. D'accord.

12 M. ANDRÉ LAROCQUE :

13 C'est clair, Maître?

14 Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS :

15 Très bien, merci.

16

17 E-1 (ADEQ) : Fournir le pourcentage du volume
18 basé sur le 50 % des essenceries
19 qui sont propriétaires
20 aujourd'hui (Demandé par la
21 Formation)

22

23 M. ANDRÉ LAROCQUE :

24 Q. [86] Deuxième question. On a parlé d'essence volée,
25 on a parlé de l'imagination des gens qui tentent de

1 spolier. Maintenant, est-ce qu'il y a une
2 compensation des assureurs qui est fournie lors de
3 vol? Comment ça fonctionne au niveau des
4 assurances? Est-ce que vous êtes assuré d'abord? Et
5 si oui, comment ça fonctionne au niveau des
6 réclamations et des indemnités?

7 M. JÉRÔME DUFRESNE :

8 R. Pour les vols d'essence, on n'est pas assuré
9 spécifiquement pour ça. C'est des vols de... autour
10 de cinquante (50 \$) ou cent dollars (100 \$).
11 Souvent, les déductibles sont beaucoup plus élevés
12 que ça. Donc, il pourrait y avoir une réclamation
13 pour vol si jamais il y a un vol substantiel dans
14 un réservoir qui se fait pomper, là, comme on
15 parlait à la pause avec Steve. Donc, mille litres
16 (1 000 L), deux mille litres (2 000 L), trois mille
17 litres (3 000 L), là, mais là ça c'est
18 exceptionnel. Mais, à la pompe, ça reste des
19 montants sous les... autour peut-être des cent
20 dollars (100 \$), cinquante (50 \$) à cent dollars
21 (100 \$), ça fait que c'est pas réclamable, là, aux
22 assurances.

23 Q. [87] Et ces montants-là actuellement sont inclus
24 dans vos calculs de perte d'inventaire. Si je
25 regarde vos tableaux, là, pour une zone 1, on parle

1 d'un montant d'environ quinze mille dollars
2 (15 000 \$) total, si je ne me trompe pas, quinze
3 mille cent six (15 106), qui est présenté. Le vol
4 pourrait représenter quel pourcentage de ce
5 montant-là?

6 Mme SONIA MARCOTTE :

7 R. Dans le tableau 25, on a la perte due au vol, qui
8 représente un deux mille quatre cent douze (2 412)
9 pour la zone 1; mille cinq cent soixante-quinze
10 (1 575) pour la zone 2; puis la zone 3, c'est huit
11 cent vingt (820). C'est ce qu'on a mis, là, mais on
12 a été très, très, très conservateurs, mais ce sont
13 les chiffres qu'on a mis.

14 Q. [88] O.K. Si on passe dans une autre série de...
15 sur un autre sujet. On parlé tout à l'heure d'une
16 rationalisation entre la dernière audience de la
17 Régie et aujourd'hui. En fait, le dernier rapport
18 de la Régie deux mille vingt-quatre (2024), si je
19 ne me trompe pas. Quelle est la principale raison
20 de la rationalisation qui a été observée depuis la
21 dernière intervention de la Régie? Qu'est-ce qui a
22 fait que cent quarante (140)... peut-être cent
23 quarante (140) stations ont disparu sur les deux
24 mille sept cents (2 700), deux mille huit cents
25 (2 800) qui existaient lors du dernier recensement?

1 M. JÉRÔME DUFRESNE :

2 R. Écoutez, il peut y avoir un manque de relève, il
3 peut y avoir, justement, un détaillant qui ne veut
4 pas réinvestir dans ses installations, qui trouve
5 ça trop dispendieux. Que leur rendement n'est pas
6 là, justement, pour supporter ces investissements
7 majeurs là. Steve, si tu veux ajouter des
8 raisons...

9 M. STEVE LAMONTAGNE :

10 R. J'ajouterais le manque de perspective d'avenir des
11 carburants à long terme, parce que quand on
12 investit un montant assez incroyable de six
13 chiffres pour renouveler ses réservoirs ou ses
14 infrastructures pétrolières, qui ont été amorties
15 sur une période de trente (30) ans, il faut que tu
16 t'assures le plus possible d'être là dans les
17 trente (30) prochaines années. Donc, oui, la relève
18 est un enjeu, mais l'investissement initial est
19 probablement, pour moi, le plus gros frein à ça et
20 à cette rationalisation de marché là.

21 Q. [89] Et donc, vous dites que les essenceries de
22 référence ont, en général, une sensibilité élevée
23 au besoin d'investissement. Est-ce que vous dites
24 que c'est la principale raison? Vous avez sondé vos
25 membres? Vous avez questionné vos membres sur les

1 fermetures... suite aux fermetures? Non? Oui?

2 M. JÉRÔME DUFRESNE :

3 R. Sur le taux de fermeture, on n'a pas « sondé les
4 membres » spécifiquement à avoir... à ce sujet-là.

5 Q. [90] Et vous dites, cependant, qu'il y a une
6 sensibilité élevée pour ceux qui ont eu à prendre
7 une décision, principalement lorsqu'ils avaient
8 besoin d'investissement additionnel pour se
9 conformer à la réglementation ou, tout simplement,
10 pour renouveler des équipements qui étaient
11 désuets?

12 R. C'est notre expérience, comme chef d'entreprise, où
13 on a dans nos réseaux des détaillants indépendants
14 qui ont nos bannières et qui nous font part de ces
15 préoccupations-là. Donc, je parle au nom de
16 entreprise, Steve peut en ajouter, mais on ressent
17 ça à tous les jours, à toutes les semaines, là. La
18 relève, le manque de perspective sur les
19 carburants, ça peut être des préoccupations. Puis,
20 les coûts qui explosent aussi, entre autres, là.

21 M. STEVE LAMONTAGNE :

22 R. Et même nous en tant que membres dans notre réseau
23 corporatif, avant d'investir une somme assez
24 faramineuse de CAPEX, on se pose la question :
25 est-ce qu'elle va survivre, cette station-là, à la

1 décroissance structurelle de pétrole? Et donc, des
2 fois, on prend des décisions qui disent :
3 malheureusement, on va apporter la station jusqu'à
4 la mort et après on va juste la fermer.

5 Q. **[91]** O.K. Est-ce que vous avez une visibilité quant
6 au prochain changement réglementaire qui pourrait
7 affecter les besoins justement d'investissement de
8 façon matérielle, pouvant remettre en question
9 certaines... la survie de certaines stations?

10 R. Je vous dirais que celle que j'ai nommée tantôt,
11 là, PCI, celle-là nous a frappés de plein fouet. Et
12 avant même de dire qu'on allait investir des sommes
13 faramineuses pour changer ces équipements-là qui
14 étaient encore viables, on a beaucoup, beaucoup,
15 beaucoup challengé les banques, les grands réseaux
16 de paiement pour être certain que je ne le fais pas
17 juste pour leur faire plaisir, mais qu'il va y
18 avoir une continuité à ça. Et est-ce qu'il y a
19 quelque chose qui va arriver en deux mille trente-
20 six (2036) que je ne connais pas? Ça, je ne peux
21 pas répondre à ça.

22 Q. **[92]** Et vous n'avez aucun autre, actuellement,
23 changement réglementaire dans votre collimateur qui
24 pourrait, de façon matérielle, affecter les besoins
25 d'investissement des essenceries quelque soit leur

1 localisation au Québec?

2 R. Les réservoirs pour le changement du pourcentage
3 d'éthanol, présentement, et BCI, sont les deux gros
4 morceaux qui affectent l'ensemble des détaillants
5 présentement.

6 Q. [93] Et au niveau des réservoirs, vous en avez déjà
7 parlé dans votre mémoire, il y a-tu un pourcentage
8 important de stations d'essence qui doivent encore
9 faire ces investissements-là et qui sont donc en
10 balance de prendre la décision de poursuivre ou non
11 leurs activités?

12 Mme SONIA MARCOTTE :

13 R. On n'a pas de données à cet égard-là. Cependant,
14 c'est sûr que j'ai eu beaucoup de monde qui avait
15 des inquiétudes, des inquiétudes pour leurs
16 détaillants, bien souvent.

17 Mais en même temps, on avait fait des
18 représentations d'ailleurs au gouvernement pour
19 échelonner, disons, l'intégration de l'éthanol pour
20 pouvoir permettre de le faire de façon plus
21 graduelle. Et le gouvernement a acquiescé, a fait
22 en sorte pour ne pas qu'il y ait, disons, un goulot
23 d'étranglement dans ça. Mais les grandes
24 pétrolières, les raffineurs ont décidé d'intégrer
25 beaucoup plus rapidement l'éthanol.

1 Donc, il y a des détaillants qui doivent
2 encore le... l'échanger, s'ajuster, mais je n'ai
3 pas les données, là, de combien le nombre. Mais il
4 y avait quand même beaucoup de détaillants qui
5 étaient... de réseaux qui m'ont dit que leurs
6 détaillants étaient inquiets.

7 Q. [94] Parce qu'on regarde la proportion des
8 amortissements des équipements, les frais de
9 financement, deux éléments des coûts d'exploitation
10 qui sont intimement liés à ça. C'est deux des plus
11 importants aussi.

12 Donc, ça m'amène à me questionner justement
13 sur la viabilité d'un certain nombre... Même si on
14 a parlé que la rationalisation n'était plus
15 intéressante ou plus facile à aller chercher, à
16 quel point ces investissements-là vont forcer une
17 certaine rationalisation, particulièrement en
18 région? Je posais la question si vous aviez cette
19 information-là, et est-ce que c'est quelque chose
20 que vous pourriez aller chercher, de façon... en
21 consultation avec vos membres ou quoi que ce soit?

22 R. Je dirais que ça va probablement être difficile,
23 parce que mes membres ne connaissent pas
24 nécessairement tous leurs détaillants non plus. Ils
25 connaissent... je vous dirais, ils ne connaissent

1 pas ce qui va changer, mais il y avait une
2 inquiétude. C'est sûr qu'il va probablement y avoir
3 des fermetures, mais le nombre, c'est difficile à
4 dire. Puis je pense que ça va être difficile pour
5 moi d'aller le chercher, parce qu'on a quand même
6 un gros nombre... disons, beaucoup de détaillants,
7 là. D'avoir cette information-là, pour ma part, je
8 pense que ça va être difficile.

9 Q. [95] O.K.

10 M. ANDRÉ LAROCQUE :

11 Monsieur le Président, j'ai terminé avec mes
12 questions.

13 LE PRÉSIDENT :

14 Merci.

15 M. STEEVES DEMERS :

16 Q. [96] Bonjour, cher panel, membres de l'audience.

17 Question... Allons sur les pertes d'inventaires.

18 Est-ce que j'ai raison de penser que... On entend
19 qu'il y a seulement que les propriétaires de
20 carburant qui sont pénalisés ou frappés par les
21 pertes d'inventaires ou les vols. Est-ce que j'ai
22 l'impression que... en tout cas, comme économistes,
23 peut-être qu'on se comprend, mais j'ai l'impression
24 que toutes les essenceries sont frappées d'une
25 manière ou d'une autre par les vols d'inventaire.

1 Il y a un impact financier, soit directement ou par
2 la bande, éventuellement. J'ai-tu raison de penser
3 ça?

4 M. JÉRÔME DUFRESNE :

5 R. Exactement. Soit que c'est direct, quand on est
6 propriétaire du carburant. Par contre, les vols,
7 qu'on soit propriétaire du carburant ou en
8 consignment, on va subir le vol pareil. Il va
9 falloir déboursier cet argent-là. Parce que
10 l'essence, même si elle est en consignment, le
11 détaillant doit la payer à son grossiste
12 quotidiennement ou hebdomadairement. Donc, son...
13 les compteurs de pompes continuent à monter, même
14 s'il y a un vol. Donc, ça, c'est... le vol, c'est
15 les deux.

16 Effectivement, pour l'évaporation, le
17 détaillant qui est en consignment va le subir
18 indirectement, comme je l'ai dit un peu tout à
19 l'heure dans mon témoignage, via un ajustement
20 ou... de sa commission ou de sa rétribution au
21 litre. C'est dans les coûts que, nous, comme
22 grossiste, on va subir lorsqu'un détaillant profite
23 de la consignment.

24 Q. [97] Dans le cas de l'évaporation, est-ce que je
25 n'ai pas raison de penser que le mécanisme de

1 rétribution tient compte d'une évaporation normale?
2 Et s'il y a une évaporation au-delà d'une certaine
3 normalité, là il pourrait y avoir pénalité ou
4 rétroaction, ajustement...

5 R. Oui, exactement. Il y a une évaporation normale,
6 c'est un phénomène physique prouvé et puis c'est
7 tenu compte. S'il y a plus ou moins, bien là, il
8 peut y avoir d'autres choses, est-ce que c'est une
9 calibration des pompes qui est peut-être à
10 peaufiner ou qu'il y a eu un problème, tout ça,
11 dans les chambres, à mesurer. Mais essentiellement,
12 lorsque... on s'en tient à un taux standardisé.
13 Tandis que le détaillant propriétaire de son
14 carburant, lorsqu'il achète son carburant, bien,
15 lui, il va subir toutes les pertes directement au
16 fur et à mesure, là, semaine après semaine.

17 Q. [98] Toujours sur la perte d'inventaire, j'ai votre
18 tableau 24 et 25 en tête, là, plus qu'en tête, là,
19 il est sur l'écran. J'ai un quatre millions (4 M)
20 pour la zone 1, puis dans le tableau 25, vous
21 prenez un volume, vous donnez un volume sans le
22 diesel.

23 Est-ce que la perte d'inventaire, elle est
24 comprise dans ces volumes-là? Autrement dit, est-ce
25 que c'est des volumes vendus non rémunérés, donc

1 volés, évaporés, tout ça, c'est un volume total? Ou
2 au contraire, c'est un volume total réduit de la
3 perte? Donc, autrement dit, dans le cas du trois
4 millions six cent quatre mille six cents
5 (3 604 600), en réalité, ce qui serait vendu s'il
6 n'y avait pas de pertes, pas d'évaporation, pas de
7 vols, ce serait trois millions (3 M) - je sors des
8 chiffres, là - trois millions huit (3,8 M)?

9 Mme SONIA MARCOTTE :

10 R. En fait, le trois millions six cent quatre
11 (3,604 M), là, c'est l'essence. C'est qu'on a
12 enlevé le diesel parce qu'il n'y a pas
13 d'évaporation sur le diesel. Donc...

14 Q. **[99]** Votre trois millions six (3,6 M), est-ce que
15 c'est vendu, rémunéré et non volé?

16 R. Non. Ça, c'est ce qu'on a dans nos pompes. Puis
17 après...

18 M. JÉRÔME DUFRESNE :

19 R. C'est vendu. C'est vendu.

20 Mme SONIA MARCOTTE :

21 R. C'est vendu.

22 M. JÉRÔME DUFRESNE :

23 R. C'est vendu.

24 Q. **[100]** O.K., donc si...

25 R. Les ventes...

1 Q. [101] ... j'ajoutais l'essence évaporée, l'essence
2 volée, j'aurais un peu plus que trois millions six
3 (3,6 M), c'est ça que vous me dites?

4 R. Oui. Au même nombre... au même litre acheté, il y
5 aurait plus de ventes, effectivement.

6 Q. [102] O.K. Bon, à moins que j'aie d'autres idées
7 géniales sur la perte d'inventaire, je vais aller
8 sur l'inflation. Je vais commencer par ma dernière
9 question. Je comprends qu'il y a... on a, bref,
10 soit qu'on « inflationne » les... le coût
11 d'exploitation et ses composantes. Pas « et », mais
12 « ou ». Donc, on « inflationne ». Ou, au moment où
13 on révisé les coûts d'exploitation, on regarde,
14 bien, la réalité, les coûts réels, ce genre de
15 choses là.

16 Je ne sais pas si, bref, ma mémoire me fait
17 défaut, je ne sais pas si on a un enjeu à débattre
18 à savoir si on doit prendre une indexation pure,
19 puis si on a à intégrer des coûts d'exploitation en
20 deux mille trente-quatre (2034), bien, on verra
21 l'inflation entre les deux, puis ça sera ça. Ou, au
22 contraire, on se remettrait à la formule de dire :
23 « Non, non, en deux mille trente-quatre (2034), on
24 se revoit, on rejase de tout ça »?

25 Je ne sais pas ce qui est le mieux, mais

1 est-ce qu'on ne devrait pas, à la limite, avoir un
2 peu des deux? Donc, avoir une métrique qui nous
3 suivrait, qui serait un indicateur auquel on
4 pourrait se référer, qui serait... qui ferait un
5 peu consensus. Et quand même, c'est sûr que plus le
6 laps de temps s'éloigne, plus on aurait intérêt à
7 se rejaser tous ensemble, là. Je ne suis pas de
8 ceux qui pensent qu'une mesure d'inflation ferait
9 la job et nous prémunirait contre une catastrophe
10 ou... appréhendée dans l'industrie.

11 Qu'est-ce que vous pensez de ça? Est-ce
12 qu'on devrait tendre vers une double mécanique? On
13 se revoit, mais ayons un critère d'indexation qui
14 nous permette de comprendre si...

15 Mme SONIA MARCOTTE :

16 R. Entre le laps de temps, justement, des deux
17 audiences, oui, il pourrait y avoir un critère
18 d'inflation, parce qu'on voit que l'inflation
19 s'accélère, puis on l'a vu encore cette année et
20 l'année passée, donc l'inflation s'accélère. Ça
21 pourrait être intéressant. Refaire des audiences
22 comme on a fait là, c'est très fastidieux, ça
23 demande beaucoup de temps, c'est difficile d'aller
24 recueillir toute l'information aussi. Donc, on le
25 fait. Donc, entre deux audiences, ça pourrait être

1 un contexte... D'ailleurs, c'est ce qu'on
2 demandait, là, qu'il y ait une indexation...

3 Q. **[103]** O.K.

4 R. ... entre les deux audiences, oui, ça peut être
5 intéressant. Parce que faire des audiences aux
6 trois ans, je veux dire, là on l'a fait parce qu'il
7 y a vraiment eu... on le jugeait important parce
8 qu'il y a eu beaucoup d'inflation, il y a eu
9 beaucoup de changements. Mais on ne peut pas faire
10 ça à tous les trois ans. Ça demande trop, là. On
11 est une petite équipe, une personne.

12 Q. **[104]** Oui, je comprends bien. Pourquoi avoir choisi
13 un taux d'inflation... Je comprends que les
14 prévisions de taux d'inflation, il n'en pleut pas,
15 il n'y en a pas des tonnes. Pourquoi ne pas avoir
16 plutôt utilisé peut-être un taux d'inflation... pas
17 rétrospectif, mais passé, qu'on appliquerait sur le
18 futur?

19 Bon, il s'écoule un certain nombre de... un
20 laps de temps, on trouve un indicateur qui fait du
21 sens pour l'industrie. L'IPC est bien, mais c'est
22 très, très général. On peut aller... on peut
23 trouver des composantes peut-être plus adaptées,
24 regarder le passé et dire : « Bien, on est en... »
25 Je... pourquoi j'ai deux mille trente-quatre

1 (2034)? Mais en deux mille trente-quatre (2034), on
2 regarde ce qui s'est fait comme inflation dans les
3 dix (10) dernières années et... Bon.

4 Parce que la Banque du Canada, quand même,
5 déjà, c'est une cible. Après ça, je poserais la
6 question : pourquoi vraiment on veut diviser en
7 deux un taux, d'une part, un taux d'inflation?
8 Bien, allons-y avec le taux Banque du Canada. Si on
9 en arrivait à la conclusion que l'inflation peut
10 être bien, mais qu'il y a peut-être de meilleurs
11 chiffres à utiliser qu'une cible de la Banque du
12 Canada qui, si on a une inflation à six, elle a
13 toujours sa cible entre deux et trois. Donc...

14 R. Tout à fait. Mais pourquoi on l'utilisait, c'est
15 parce que... pourquoi on la divisait par deux
16 aussi, c'est qu'on l'appliquait tout de suite au
17 début des coûts d'exploitation. Donc, on venait,
18 disons...

19 Q. **[105]** Partie étant zéro avec...

20 R. Oui.

21 Q. **[106]** ... déjà une...

22 R. Exactement.

23 Q. **[107]** ... augmentation...

24 R. Et c'était bon pour les trois ans entre les deux
25 audiences. Par contre, là, on pourrait avoir une

1 autre forme et imputer, là, l'inflation à chaque
2 année ou je ne sais pas... en tout cas, il peut y
3 avoir quelque chose...

4 Q. **[108]** Parce que l'objectif, c'est toujours
5 d'essayer de retrouver le coût réel des coûts
6 d'exploitation, en fait. Donc, s'ils ont augmenté
7 en réalité de six (6) ou cinq point quatre (5,4),
8 on ne le sait pas, mais on essaierait de capter ou
9 d'avoir un indicateur qui nous permette de
10 s'approcher d'une... de cette réalité-là, de se
11 maintenir près de la réalité. Donc...

12 R. Effectivement, oui.

13 Q. **[109]** Votre fameux PCI, est-ce que c'est toutes les
14 juridictions qui ont cet enjeu-là ou ça frappe le
15 Québec...

16 M. STEVE LAMONTAGNE :

17 R. Ça frappe le Québec. Ça frappe l'Amérique du Nord.
18 Je ne peux pas parler mondialement, mais ça frappe
19 l'Amérique du Nord.

20 Q. **[110]** O.K.

21 R. Oui.

22 Q. **[111]** O.K. On n'est pas tout seul à vivre...

23 R. Non, non, non, on n'est pas tout seul...

24 Q. **[112]** ... cette réalité-là...

25 R. ... avec ça, non.

1 Q. **[113]** ... mais je comprends que c'est un enjeu
2 important. O.K.

3 R. Oui.

4 M. STEEVES DEMERS :

5 Monsieur le Président, ça va pour moi. Merci
6 beaucoup.

7 LE PRÉSIDENT :

8 Q. **[114]** Bonjour. Michel Simard pour la Formation.
9 Vous avez parlé de désert énergétique, puis vous
10 avez parlé de la rationalisation, comme quoi, au
11 Québec, on est à trente-trois (33) essenceries par
12 cent mille (100 000) habitants versus les
13 États-Unis à trente-cinq (35), si j'ai bien
14 entendu. Avez-vous fait un exercice de
15 cartographier un peu les essenceries, puis pour
16 voir s'il n'y a pas des secteurs au Québec où il y
17 a une préoccupation, justement... Parce que
18 trente-trois (33) essenceries sur cent mille
19 (100 000), la distance à parcourir peut être
20 beaucoup plus grande dans certains secteurs. Est-ce
21 que vous avez des informations à cet égard-là?

22 Mme SONIA MARCOTTE :

23 R. On n'a pas fait de cartographie. C'est sûr qu'on se
24 fie, souvent les médias, on voit souvent, ça va
25 être souvent dans un petit village où il va y avoir

1 une seule station de service, souvent jumelée avec
2 un dépanneur ou une petite épicerie qui va fermer,
3 et ça fait mal.

4 Et c'est là qu'on en entend parler. Parce
5 que souvent, ça va être justement, là, des
6 détaillants indépendants - qu'ils soient avec une
7 bannière ou pas - qui vont fermer parce qu'ils ne
8 sont plus capables. Parce que, comme on a dit tout
9 à l'heure, soit qu'il faut qu'ils renouvellent
10 leurs équipements, ou on a aussi... il y a des
11 guerres de prix sporadiques qui arrivent, là, puis
12 s'ils ne voient plus le temps où ça va finir, ça se
13 peut très bien qu'il y en ait qui disent : « Bon,
14 bien, je n'investirai pas, là, je vais finir puis
15 je m'en vais. »

16 Donc, on le voit, mais on ne l'a pas
17 regardé, parce que ça peut dépendre aussi de ce qui
18 se passe dans chacune des régions. On l'a vu,
19 c'était la raison aussi de la Régie pour... où la
20 Régie pouvait faire des inclusions quand il y a des
21 guerres de prix. Avant, c'était... il y avait comme
22 un garde-fou, si on veut. Maintenant, on ne l'a
23 plus, le garde-fou. Il faut aller par règlement si
24 on veut demander une inclusion, alors ça devient
25 plus compliqué.

1 Mais effectivement, il y a des régions qui
2 ont perdu des stations-service et qui... et les
3 consommateurs, maintenant, doivent se déplacer
4 davantage pour aller faire... s'approvisionner en
5 produits pétroliers.

6 Q. **[115]** O.K. Mais vous n'avez pas, pour le moment,
7 d'information qui nous dit qu'il y a des zones qui
8 sont plus à risque en termes de sécurité
9 d'approvisionnement d'essence comme telle?

10 R. On n'a pas de zones spécifiques, mais on sait très
11 bien que souvent, ça va être dans les zones
12 éloignées, où il y a moins de densité de
13 population. Donc, oui, on le voit, mais on ne le
14 connaît pas, on ne l'a pas étudié comme tel.

15 Q. **[116]** Relativement aux coûts d'exploitation d'une
16 essencerie, selon le modèle de référence, quand je
17 vois la ligne « Amortissement », puis d'autres
18 coûts associés à ça, je m'interroge. Dans le fond,
19 les coûts d'exploitation, ils sont financés à même
20 la marge que les essenceries vont chercher sur la
21 vente des produits pétroliers. Fait que... mais je
22 me demandais : est-ce qu'il n'y a pas d'autres
23 sources de financement des essenceries? Entre
24 autres - et je fais référence à votre vaste
25 expérience du milieu de l'industrie, là - j'imagine

1 que, même si c'est des indépendants ou des
2 essenceries en consignment, qu'il y a des contrats
3 d'exclusivité de vente d'un produit ou d'une marque
4 comme telle. Est-ce que, à ce moment-là, ça se
5 traduit, en contrepartie, par une aide financière
6 qui vient réduire les frais des équipements, par
7 exemple? Est-ce que c'est escompté dans les coûts
8 d'exploitation?

9 R. Nous, on a vraiment fait l'exercice selon la
10 définition aussi de la Régie de l'énergie, là, de
11 la dernière décision, où c'était un détaillant qui
12 était propriétaire de son site et de ses
13 installations. Donc, on l'a fait comme ça. C'est
14 sûr que si un détaillant n'est pas propriétaire,
15 bien, je veux dire, il n'y a pas de pertes, là, il
16 n'y a rien qui se crée, il n'y a rien qui se perd
17 non plus. Le détaillant finit par payer aussi ce
18 qu'il utilise selon... Et il y a un calcul aussi,
19 j'imagine, avec la commission. Mais la façon dont
20 on l'a... on a étudié, c'est vraiment selon la
21 définition de la Régie où le détaillant était
22 propriétaire de son site et de ses installations.

23 Q. [117] Oui, je conçois bien qu'il peut être
24 propriétaire, mais ça n'empêche pas que, en marge
25 pour justement avoir son approvisionnement en

1 essence, il est soit une bannière Esso, Shell ou
2 autre. Et dans l'exclusivité de vendre des produits
3 comme tels, est-ce qu'il y a une contrepartie qui
4 vient financer les équipements pétroliers? Puis à
5 ce moment-là, si ce financement-là est traduit dans
6 une réduction des coûts des charges d'exploitation?

7 R. C'est sûr que notre modèle, on ne l'a pas fait
8 comme ça, mais je ne sais pas si...

9 M. STEVE LAMONTAGNE :

10 R. Bon, pour répondre à la question, il peut y avoir
11 des montants qui pourraient être donnés, mais ils
12 sont financés par moi, mes frais de loyauté que je
13 donne à cette bannière-là. Donc, rien ne se perd,
14 rien ne se crée. Absolument. Ce que je veux dire,
15 c'est que...

16 Q. **[118]** Comme...

17 R. ... pour une bannière, exemple, Esso...

18 Q. **[119]** Oui.

19 R. ... moi, je dois payer un frais d'utilisation de
20 marque qui est considérable. Donc, oui, ils
21 pourraient dire : « Je vais vous aider pour
22 renouveler telle chose », mais encore là, ils ne le
23 font pas gratuitement. Et quand ils le font,
24 parfois la mathématique pour moi, elle est nulle,
25 pour ne pas dire même parfois négative. Donc,

1 parfois, je suis mieux de ne pas prendre ces sous-
2 là et d'éviter d'avoir à respecter tout ce qui
3 vient avec.

4 Mme SONIA MARCOTTE :

5 R. Et on n'a pas mis dans nos coûts d'exploitation,
6 là, les frais de loyauté d'avoir une marque
7 spécifique.

8 Q. **[120]** O.K. Bon, je n'ai plus d'autres questions.

9 M. ANDRÉ LAROCQUE :

10 Q. **[121]** Une petite précision, peut-être. On s'entend
11 que dans votre état de résultats, il n'y a pas une
12 ligne qui est marquée « Pertes d'inventaire » avec
13 un montant suggéré. Est-ce que c'est le cas?

14 R. Dans nos coûts d'exploitation?

15 Q. **[122]** Non, pas dans les coûts d'exploitation. Dans
16 votre état des résultats.

17 R. Ah, l'état des résultats, O.K., des compagnies...

18 M. STEVE LAMONTAGNE :

19 R. La réponse pour moi, c'est oui. On essaie de
20 prévoir, dans nos états de résultats, on budgète
21 des pertes de vols.

22 Q. **[123]** Donc, les pertes sont vraiment inscrites dans
23 vos états de résultats dans un poste à part?

24 R. Oui.

25 Q. **[124]** Et donc, ça fait partie de vos coûts

1 d'exploitation. Ce n'est pas calculé à l'intérieur
2 du coût des marchandises vendues en variation
3 d'inventaire ou quoi que ce soit?

4 R. En tout cas, je parle pour moi.

5 M. JÉRÔME DUFRESNE :

6 R. Quand on peut identifier précisément les vols,
7 c'est le cas de l'essence, oui, c'est identifié
8 comme pertes liées à l'inventaire de carburant,
9 effectivement.

10 Q. **[125]** Les vols, oui, mais les pertes d'évaporation,
11 liées à l'évaporation, est-ce que c'est la même
12 chose?

13 R. Pertes d'évaporation, on n'a pas de ligne qui est
14 indiquée « Pertes d'évaporation » spécifiquement.
15 C'est que la quantité vendue est inférieure.

16 Q. **[126]** Donc, on calcule l'inventaire de départ, on
17 calcule l'inventaire de fin, on regarde les ventes,
18 puis le volume qui est vendu, puis c'est là qu'on
19 le calcule...

20 R. Exact.

21 Q. **[127]** ... puis il est inscrit dans le coût des
22 marchandises vendues.

23 R. Parce qu'à la fin, on vend moins de litres qu'on en
24 achète. Fait que...

25 Q. **[128]** Donc, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas une

1 ligne spécifique qu'il n'y a pas un coût qui est
2 encouru par les essenceries.

3 R. Ce coût-là va être dans le coût des marchandises
4 vendues.

5 Q. **[129]** O.K.

6 R. Le nombre de litres est... le nombre de litres
7 vendus est inférieur.

8 M. STEVE LAMONTAGNE :

9 R. Et ma réponse était pour le vol tantôt, pas les
10 pertes d'inventaire de...

11 Q. **[130]** Je n'ai peut-être pas été assez précis dans
12 ma question. Je vous remercie de l'information.
13 C'est terminé pour moi.

14 M. STEEVES DEMERS :

15 Merci, Monsieur le Président.

16 Q. **[131]** Je reviens aux pertes d'inventaire. Donc,
17 vous me disiez que votre... par exemple, tableau
18 25, votre trois millions six cent quatre six cents
19 (3 604 600), qui est excluant le diesel...

20 M. JÉRÔME DUFRESNE :

21 R. Oui.

22 Q. **[132]** ... ne contient pas le vol. Donc, si on
23 ajoutait les volumes volés, là, bon, on aurait plus
24 que trois millions six cent quatre (3,604 M), on
25 aurait, bon... Donc, ce faisant, puis si on utilise

1 ce trois millions six cent quatre (3,604 M), ou en
2 fait, le quatre millions vingt (4,020 M), là, je
3 suis sur la zone 1, mais la question vaut pour
4 toutes les zones. Si je suis sur le quatre millions
5 vingt mille (4,020 M), qui est un volume donc qui
6 exclut le vol, qui est net après le vol, si on
7 incluait les volumes volés, le quatre millions
8 (4 M) serait plus élevé, on s'entend.

9 Mais comme on utilise un quatre millions
10 (4 M), est-ce qu'on n'inclut pas de facto un peu,
11 de fait, les vols d'inventaire, puisqu'on divise
12 les coûts par des volumes qui sont réduits de ces
13 vols? Donc, le dénominateur étant plus petit, on a
14 un calcul qui, lui, est un peu plus élevé. S'il y
15 avait zéro vol, on n'aurait pas quatre millions
16 deux (4,2 M), on aurait peut-être... quatre
17 millions vingt, zéro vingt (4,020 M), pardon, on
18 aurait peut-être... Pour les fins de l'histoire,
19 faisons ça simple. On a quatre millions (4 M) après
20 vols. Mais si on n'avait pas de vols, on aurait
21 peut-être un cinq millions (5 M) de volume. Donc,
22 numérateur divisé par cinq millions (5 M), on se
23 trouve à avoir une composante de coûts par litre
24 qui est plus forte parce qu'on a des vols qu'on
25 exclut. Donc, on se trouve à tenir compte du vol

1 d'inventaire.

2 Et est-ce que ça ne serait pas... deuxième
3 question qui est dans le même sens : est-ce que si
4 on maintenait ces... on utilisait ces volumes-là,
5 mais qu'on vous... on comptabilisait les pertes
6 d'inventaire dans les coûts, est-ce qu'on ne ferait
7 pas deux fois le calcul, on n'intégrerait pas deux
8 fois le même phénomène?

9 Mme SONIA MARCOTTE :

10 R. Est-ce que vous nous permettez de... Oui.

11 M. JÉRÔME DUFRESNE :

12 R. Oui, effectivement, dans les volumes, c'est que le
13 vol, le... Qu'il y ait un vol de carburant, ça
14 n'empêche pas les compteurs des pompes de continuer
15 à monter. Donc, lorsqu'on a un vol, je ne sais pas,
16 un vol de cent dollars (100 \$) dans la journée,
17 bien, il est répertorié comme vol, donc il est en
18 dollars. Mais les compteurs ont continué à monter
19 en haut, là. Ce n'est pas un volume diminué. C'est-
20 à-dire que l'essence, qu'elle soit... oublions la
21 notion de qu'elle soit payée ou volée, elle a été
22 comptée, elle a été débitée de l'inventaire, là.
23 T'sais, je veux dire, les compteurs tournent tout
24 le temps, là. Si t'as un vol, c'est cent litres
25 (100 L), tu t'es fait voler cent litres (100 L),

1 mais c'est dans tes ventes, parce que les... tu ne
2 peux pas enlever ça des compteurs des pompes. C'est
3 des pompes certifiées pour les mesures.

4 Q. **[133]** Je comprends, mais le quatre millions vingt
5 mille (4,020 M) que vous me donnez...

6 R. Oui.

7 Q. **[134]** ... est-ce que c'est l'estimation d'une pompe
8 de laquelle on ne peut pas soustraire les volumes
9 volés?

10 R. Exact. C'est ça.

11 Q. **[135]** Ah, O.K. Ah, ça, c'est très différent, là.

12 R. C'est pour ça qu'on met les pertes dues aux vols
13 après. Bien, elles sont en dollars plus bas, là.
14 N'est-ce pas, Sonia?

15 Mme SONIA MARCOTTE :

16 R. En fait, pour revenir à votre première question, je
17 pense que le volume, c'est le volume y incluant les
18 vols et les pertes.

19 M. JÉRÔME DUFRESNE :

20 R. Oui, c'est ça. Exact.

21 Q. **[136]** Ah, O.K.

22 Mme SONIA MARCOTTE :

23 R. Ce n'est pas parce que...

24 M. JÉRÔME DUFRESNE :

25 R. Non, c'est ça.

1 Q. **[137]** Parfait.

2 Mme SONIA MARCOTTE :

3 R. Et c'est plus moi qui ai fait les tableaux, mais
4 c'est eux qui me donnent...

5 Q. **[138]** Je trouvais génial...

6 R. ... l'information...

7 Q. **[139]** ... d'avoir trouvé ça, là, mais O.K., vous...
8 C'est parfait. Non, c'est une belle correction.

9 M. JÉRÔME DUFRESNE :

10 R. C'est une bonne question.

11 Q. **[140]** Bien, donc, ça m'amène à une question que
12 j'éliminais parce que vous aviez répondu... Bon.
13 Donc, ma question, c'est : j'y vois donc deux
14 manières de tenir compte des pertes d'inventaire.
15 C'est soit de réduire ce volume-là, de dire : bien,
16 le quatre millions zéro vingt (4,020 M), c'est un
17 volume qui n'est pas... pour lequel l'essencerie
18 n'a pas été rémunérée, hein, il y a une partie qui
19 a été volée. Bon. Donc, il y aurait deux manières
20 de tenir compte des pertes d'inventaire, soit de
21 mettre des coûts d'exploitation, de faire ce que
22 vous proposez. Ou éliminer cette ligne-là, mais
23 réduire le quatre millions vingt (4,020 M) de la
24 partie qui est volée ou évaporée. J'ai-tu raison de
25 penser qu'il y a comme deux méthodologies?

1 Mme SONIA MARCOTTE :

2 R. Cette méthodologie-là ferait en sorte qu'on ne sera
3 pas rémunéré pour l'avoir vendu. Par contre, on va
4 avoir perdu le coût d'achat. Et là, c'est là... Le
5 coût d'achat, on l'a acheté. Puis on n'est pas
6 capable de le revendre. Donc, ce n'est pas
7 seulement que la rémunération que... dont vous
8 parlez. La rémunération pourrait être comme la
9 différence entre le prix d'achat et le prix de
10 vente. Mais c'est le prix d'achat qu'on perd aussi,
11 là. Donc, c'est pour ça que nous, on le
12 comptabilisait comme ça.

13 Q. **[141]** Mais votre prix d'achat, vous ne serez pas
14 compensé du fait que mon dénominateur étant plus
15 petit, le ratio des deux, au lieu de donner un dix
16 point quelque ou huit point quelque, va donner neuf
17 ou onze. Et donc, ce faisant, vous avez une
18 rémunération dans le coût d'exploitation par litre
19 qui est plus élevé, parce qu'on a abaissé le
20 dénominateur?

21 R. Oui, mais la rémunération n'équivaut pas à un
22 dollar et vingt (1,20 \$)...

23 Q. **[142]** O.K.

24 R. ... qu'on se fait voler.

25 Q. **[143]** O.K.

1 R. Vous comprenez que c'est beaucoup, se faire voler
2 un dollar... une fois qu'on a enlevé les taxes, là,
3 et tout ça...

4 Q. **[144]** Oui, oui, oui.

5 R. ... donc on se fait voler un dollar et vingt
6 (1,20 \$). Donc, c'est pas mal plus à chaque litre,
7 là. Là, je dis un dollar et vingt (1,20 \$) parce
8 que c'est le chiffre qui est dans le tableau, là...

9 M. STEVE LAMONTAGNE :

10 R. Et de répertorier ça va être extrêmement compliqué
11 avec des marchands affiliés purs qui, je n'ai
12 aucune visibilité sur leurs états des résultats, je
13 n'ai aucune visibilité sur leurs opérations. C'est
14 de bonne foi qu'ils pourraient me donner la donnée,
15 mais je ne pourrais jamais avoir ça précisément,
16 c'est impossible pour moi.

17 Q. **[145]** Bien, non, mais de toute façon, je ne suis
18 pas là dans le sens que nous, dans le coût
19 d'exploitation à déterminer, on peut mettre bien
20 des lignes, mais on peut tenir compte d'un
21 phénomène, j'y vois encore deux manières. Puis je
22 n'ai pas... je ne me suis pas assis avec moi-même
23 pour calculer puis voir un peu la subtilité que
24 vous apportez, mais j'y vois quand même l'idée de
25 soit d'inclure la ligne comme vous le faites, ou

1 carrément réduire les volumes pour s'assurer qu'on
2 ait des volumes pour lesquels il y a eu
3 rémunération. Donc, non volés, non évaporés. En
4 fait, je ne veux pas mélanger l'évaporation, là, je
5 pense qu'il y a peut-être deux éléments à mieux
6 analyser, mais... O.K. Je vous remercie. Moi, ça
7 me... Je ne sais pas, Monsieur Dufresne, si vous
8 avez... Ça va?

9 M. JÉRÔME DUFRESNE :

10 R. Ça va.

11 LE PRÉSIDENT :

12 O.K. Donc, Monsieur Dufresne, Madame Marcotte,
13 Monsieur Lamontagne, on vous remercie, vous êtes
14 libérés. - Oui, vous avez...

15 Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS :

16 Je n'aurai pas de réinterrogatoire.

17 LE PRÉSIDENT :

18 Ah, excusez. Je m'excuse, Maître Charbonneau (sic).

19 Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS :

20 Alors, oui, les témoins sont libérés. Merci.

21 LE PRÉSIDENT :

22 O.K. Parfait. Donc, il est présentement onze heures
23 et demie (11 h 30). Maître Lemieux, est-ce que vous
24 désirez amorcer votre preuve maintenant, sachant
25 que vous avez annoncé soixante-quinze (75) minutes?

1 Fait que, soit qu'on « extensionne » puis qu'on
2 déborde ou on reprend à une heure (1 h). Je pense
3 que notre échéancier nous permet les deux, là.
4 Venez au micro, s'il vous plaît.

5 Me GUILLAUME LEMIEUX :

6 Pardon. Le risque, c'est qu'il y ait une coupure,
7 donc, dans la présentation. Et donc, il y aurait
8 une préférence pour débiter postérieurement à
9 l'heure du lunch.

10 LE PRÉSIDENT :

11 Maître Charbonneau (sic)...

12 Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS :

13 Charlebois.

14 LE PRÉSIDENT :

15 Maître Charlebois, excusez.

16 Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS :

17 Il n'y a aucun souci de notre côté.

18 LE PRÉSIDENT :

19 Aucun souci. Bon. Donc, nous allons prendre la
20 pause pour l'heure du dîner. On reprendra donc à
21 treize heures (13 h).

22 Me GUILLAUME LEMIEUX :

23 Très bien, merci.

24 SUSPENSION DE L'AUDIENCE

25 REPRISE DE L'AUDIENCE

PREUVE D'OC-APA

LE PRÉSIDENT :

Bonjour à tous. Nous allons reprendre avec la
preuve d'OC-APA. Maître Lemieux, bonjour.

Me GUILLAUME LEMIEUX :

Bonjour. Le panel est composé de monsieur Cédric
Lascombe qui est analyste; monsieur George Iny qui
est président de l'Association pour la protection
des automobilistes; et monsieur Matthieu Déborbe
qui est avocat et urbaniste et conseiller juridique
pour Option consommateurs. Vous pouvez procéder à
l'assermentation, Madame la Greffière.

L'AN DEUX MILLE VINGT-SIX (2026), ce vingt-septième
(27e) jour du mois d'octobre, ONT COMPARU :

CÉDRIC LASCOMBE, président de Positiv;

GEORGE INY, directeur de l'APA;

MATTHIEU DÉBORBE, urbaniste et avocat; ayant une
place d'affaires au 507, Place d'Armes, suite 1101,
Montréal (Québec);

1 LESQUELS, après avoir fait une affirmation
2 solennelle, déposent et disent :

3
4 INTERROGÉS PAR Me GUILLAUME LEMIEUX :

5 Q. **[146]** Je vais commencer avec des questions
6 préliminaires pour monsieur Lascombe. Vous avez
7 déposé une déclaration sous serment datée du
8 vingt-trois (23) octobre deux mille vingt-six
9 (2026) cotée C-OC-APA-0026. Est-ce que vous avez
10 modifié des documents visés par cette déclaration
11 sous serment? Notamment, dans cette déclaration
12 sous serment, il est question d'un mémoire et d'un
13 fichier Excel en réponse à une demande de
14 renseignements.

15 M. CÉDRIC LASCOMBE :

16 R. Oui, on a récemment déposé des nouvelles versions
17 de ces documents-là, le mémoire réamendé, puisqu'on
18 avait faire une petite erreur de calcul. Donc, j'ai
19 redéposé également un fichier Excel. Puis ce qui
20 est une proposition qui est notre proposition
21 subsidiaire, j'en reparlerai. Et une dernière
22 version de notre présentation aussi qui est arrivée
23 ce matin.

24 Q. **[147]** Donc, le mémoire réamendé dont vous parlez a
25 été déposé sous la cote C-OC-APA-0028; la version

1 révisée du fichier Excel sous la cote
2 C-OC-APA-0027; et la présentation PowerPoint sous
3 la cote C-OC-APA-0033. Vous êtes l'auteur de ces
4 trois documents?

5 R. Oui.

6 Q. **[148]** Est-ce que vous les adoptez comme votre
7 témoignage écrit dans la présente instance?

8 R. Oui.

9 Q. **[149]** Pour la suite, je vais laisser le panel faire
10 état des points saillants de la position d'OC et de
11 l'APA, et en incluant une présentation de chacun
12 des membres du panel préalablement à leur
13 intervention.

14 M. MATTHIEU DÉBORBE :

15 R. Très bien. Merci. Donc, je vais commencer cette
16 présentation-là. J'ai le contrôle ici sur les
17 diapos, n'est-ce pas? Donc, notre présentation sera
18 axée, comme vous le voyez à l'écran, d'abord sur
19 une présentation brève par moi-même de notre
20 position, je vais dire plus à haut niveau. Ensuite,
21 monsieur Iny présentera l'historique des marchés
22 non régulés, à titre de témoin direct de ce qui est
23 arrivé dans le passé dans certains marchés
24 canadiens. Et puis ensuite, l'analyse plus
25 détaillée en termes économiques sera faite par

1 Lascombe. Donc, je vais y aller tout de suite avec
2 ma partie de la présentation. Je me suis déjà
3 présenté, donc je vais passer tout de suite au vif
4 du sujet.

5 Comme vous le savez certainement, Option
6 consommateurs, notre mission, c'est d'aider les
7 consommateurs et protéger leurs droits. On voit
8 donc, dans l'imposition d'un montant qui maintient
9 un marché non oligopolistique, un marché équilibré,
10 comme étant une bonne chose, en autant qu'il
11 réponde finalement à ce qui est dans l'encadré de
12 gauche sur la diapositive en ce moment, donc aux
13 trois critères cumulatifs que sont les coûts qui
14 sont nécessaires.

15 On comprend que les essenceries ont le
16 besoin, évidemment, de survivre à une guerre de
17 prix. Donc, ce qui est nécessaire pour leur survie,
18 mais aussi raisonnable, donc des coûts qui
19 permettent aussi aux consommateurs de ne pas payer
20 un prix indûment élevé. Et que l'essencerie,
21 évidemment, se gère bien, soit efficace. La
22 protection des consommateurs, c'est un des trois
23 objectifs aussi de la Régie, donc inscrits
24 notamment à son article 5. Parmi les deux autres
25 objectifs, il y a l'équité pour les distributeurs

1 et le maintien de l'intérêt public. Mais donc, le
2 troisième, c'est la protection des consommateurs,
3 ce avec quoi évidemment, nous, nous sommes alignés,
4 c'est notre mission.

5 Comment on fait ça? En prévenant des prix
6 prédateurs, donc avec un prix plancher finalement,
7 qui préserve une concurrence efficace, qui évite la
8 disparition des petits et moyens distributeurs,
9 comme ça a déjà été évoqué, puis comme monsieur...
10 en fait mes deux collègues vous présenteront plus
11 en détail par la suite.

12 On souhaite aussi que cette demande soit
13 basée sur des coûts réels et documentés, là, donc
14 notre position est à l'effet que le montant doit
15 intégrer des coûts qui sont raisonnablement
16 vérifiables.

17 Je n'insisterai pas sur les régions, on en
18 a beaucoup parlé déjà ce matin, mais vous savez
19 donc qu'il y a trois régions et OC-APA... bien OC,
20 en l'occurrence pour moi, mais on est en fait
21 d'accord, là, évidemment, et on est contents que le
22 principe des régions et la différenciation par
23 région soient maintenus. On pense qu'il faut
24 reconduire ça, évidemment. Ayant moi-même vécu en
25 région 3, je sais très bien que la réalité est

1 différente en région une et en région 3. Ce pour
2 quoi il y a, évidemment, une variation des
3 montants.

4 Les montants qui devraient être les
5 montants demandés, selon nous, dans les grandes
6 lignes, sont plus élevés que ceux qui sont à la
7 décision précédente de deux mille vingt-deux
8 (2022), mais ils sont plus faibles pour des raisons
9 que mon collègue, notamment Cédric, expliquera en
10 détail, que ce qui est demandé par l'ADEQ,
11 considérant que les hausses sont très fortes,
12 cinquante-deux (52 %) à soixante-six pour cent
13 (66 %) par rapport à deux mille vingt et un (2021).

14 Et puis, on souhaitait souligner aussi, là,
15 dans le volet de la mission de la Régie, qu'on voit
16 que la Régie a pour mission la protection des
17 consommateurs, notamment par leur information que
18 c'est un forum qui est ouvert au public, mais aussi
19 de l'information avec le nouveau site, la nouvelle
20 application Régie Essence Québec, qui permet aux
21 consommateurs de prendre une décision éclairée,
22 puis qui permet aussi aux divers distributeurs
23 finalement, de se placer les uns par rapport aux
24 autres dans une réalité géographique, là,
25 finalement.

1 Donc, pour conclure finalement ma petite
2 introduction, notre demande, c'est de fixer le
3 montant sur les coûts documentés, réellement
4 documentés; de maintenir l'exclusion des pertes
5 d'inventaire; de retenir, de retenir une valeur
6 transitoire pour l'amortissement et les frais de
7 financement, donc en attendant d'avoir des chiffres
8 un petit peu plus étayés; de rejeter l'indexation
9 prospective de l'ADEQ, puisque ce sont... on
10 baserait sinon cette indexation sur des faits qui
11 ne se sont pas encore produits; et d'adopter plutôt
12 une indexation à l'inflation observée dans les
13 années précédant une décision, donc l'IPC-Québec,
14 qui est notre proposition à volume neutralisé.

15 Je vais laisser la parole maintenant à
16 George Iny pour le volet historique.

17 M. GEORGE INY :

18 R. Je suis le directeur de l'Association pour la
19 protection des automobilistes. On est une
20 association vouée à la protection des
21 consommateurs. Elle a été fondée en mil neuf cent
22 soixante-neuf (1969) pendant cette grosse période
23 d'action sociale au Québec et ailleurs au monde, en
24 Occident. On est principalement... on cible les
25 constructeurs automobiles, les détaillants et la

1 vente automobile, mais on a aussi une implication
2 moindre dans le domaine, entre autres, de
3 l'énergie, la vente de carburants et les assurances
4 auto, certainement des question environnementales
5 aussi.

6 Si vous ne nous connaissez pas directement,
7 vous nous connaissez probablement par le biais des
8 essais de voitures ou du guide annuel de la revue
9 Protégez-vous. On est leur fournisseur pour le
10 contenu des essais autos depuis à peu près trente
11 (30), trente-cinq (35) ans.

12 Je vais faire juste un petit récapitulatif
13 au niveau de la vente au détail de l'essence et les
14 guerres de prix. Alors, à Toronto, dans les années
15 quatre-vingt-dix (90), une des bannières
16 indépendantes d'importance, une nouvelle bannière,
17 avait pris comme modèle d'affaires d'opérer avec
18 comme un service réduit. Alors, il n'y avait plus
19 de préposé nécessairement pour nettoyer le
20 pare-brise. On a réduit le coût des installations,
21 des extra qu'on fournissait qui étaient plus
22 courants à l'époque qu'aujourd'hui. Et ils avaient
23 aussi le potentiel ou la possibilité d'acheter leur
24 essence, je pense, si je me rappelle bien, des
25 États-Unis, de la faire venir par camions, aller

1 chercher une économie de deux (2 ¢/L) trois sous le
2 litre (3 ¢/L).

3 Alors, ils ont parti une guerre de prix à
4 Toronto, ils l'ont amorcée, mais ils n'étaient pas
5 prêts à la réplique qui était que, finalement, les
6 détaillants qui étaient alimentés par les
7 raffineurs canadiens ont réussi à rivaliser leurs
8 prix. Il y avait une guerre de prix. C'était très
9 bien perçu par les chroniques en consommation de
10 l'époque. La marge à l'époque à Montréal était de
11 quatre sous le litre (4 ¢/L). À Toronto, pendant
12 cette guerre de prix, c'était coupé presque de
13 moitié. À peu près, après dix-huit (18) mois ou
14 vingt-quatre (24) mois, cela était disparu. Tous
15 les autres indépendants ou les prix indépendants,
16 la majeure partie aussi ont soit été achetés ou ont
17 fermé. Et on a vu à la fin une consolidation et la
18 marge à Toronto a grimpé à six cents (6 ¢) ou plus
19 le litre. Alors on eu pendant une certaine
20 période une apparence d'économie ou une économie
21 réelle, mais finalement, ça n'a pas permis... ça a
22 mis fin finalement à une concurrence indépendante.

23 À Vancouver, c'était encore plus brutal. La
24 compagnie Atlantic Bridge Field, une compagnie
25 américaine... Pendant longtemps, le marché de

1 Vancouver avait été alimenté par quatre, cinq
2 raffineurs, Husky, Esso, Chevron, et il y avait des
3 économies... c'est-à-dire les guerres de prix - si
4 on peut les appeler comme ça - ou les réductions de
5 prix étaient des affaires locales quand une
6 station-service ou une bannière voulait augmenter
7 son chiffre d'affaires - c'est-à-dire ses volumes
8 de ventes - mais c'était des événements locaux.

9 Mais Atlantic Richfield (ARCO) était
10 intégrée verticalement. Ils avaient d'énormes
11 réserves en Alaska, une raffinerie à Washington
12 dans l'état à proximité de la Colombie-Britannique
13 avec une capacité inutilisée pour du raffinage. Ils
14 pouvaient faire venir le carburant en bateau, ce
15 qu'ils ont fait. Ils ont annoncé leur volonté,
16 c'est ça, d'avoir un prix très bas et ils ont
17 commencé une guerre assez forte, à un point où
18 parfois la marge de prix dans la vente au détail de
19 l'essence était négative. Alors, l'essence se
20 vendait pour moins cher que le coût pour un
21 raffineur, pour un détaillant à Vancouver qui
22 s'alimentait de source canadienne.

23 La conséquence, c'est que les quatre, cinq
24 autres gros raffineurs ont rivalisé les prix. Tous
25 les indépendants ou presque tous les indépendants

1 sont disparus du marché pendant cette guerre de
2 prix.

3 Et ARCO éventuellement s'est rendue compte
4 qu'elle ne pouvait pas casser ce qu'on pourrait
5 appeler comme un genre d'oligopole au Canada, à
6 Vancouver et elle a quitté le marché. Elle a même
7 vendu ses stations. Et les marges à Vancouver ont
8 grimpé. Présentement, je pense qu'elles sont plus
9 importantes qu'à Montréal et à Toronto.

10 Là, aussi, ce n'était pas évident. Quand
11 ARCO est arrivée, c'est un peu comme le discours
12 qu'on entend aujourd'hui avec Costco. On disait un
13 nouveau modèle d'affaires, une source d'essence de
14 carburant qui viendrait d'un autre marché, c'est
15 plus concurrentiel, ils ont du volume. Mais sans se
16 rendre compte sur la stratégie globale d'ARCO et
17 aussi les effets que ça pouvait avoir sur le marché
18 après.

19 Finalement, le Québec était le... en tout
20 cas, la région de Montréal, mais aussi, c'est plus
21 large au Québec, la troisième... pour nous, en tout
22 cas, c'est la troisième grande importante guerre de
23 prix auquel l'association avait été témoin. Ça, à
24 la fin des années quatre-vingt-dix (90) et début de
25 l'an deux mille (2000), Ultramar avait pris un

1 engagement envers ses clients de maintenir le prix
2 le plus faible dans son marché local. Et certains
3 de vous vont se rappeler de la fiche avec les
4 jumelles qui disait qu'on surveille. Alors, chaque
5 station-service Ultramar s'est engagée à s'aligner
6 immédiatement sur le prix d'un concurrent. Il y
7 avait même une ligne Ultramar où on pouvait appeler
8 pour les informer quand un... c'était avant
9 l'Internet, en tout cas, l'Internet pour le
10 consommateur, et on pouvait téléphoner Ultramar
11 pour leur dire qu'un de leurs concurrents avait
12 baissé son prix.

13 Ça, ça contraignait les stations locales à
14 réduire leurs prix. Et Ultramar était verticalement
15 intégrée. Elle pouvait maintenir un prix, même à
16 perte au détail. Ce qu'on a découvert aussi, c'est
17 que parfois même si deux détaillants achetaient les
18 carburants au même prix à la rampe, un qui
19 appartient à la bannière pendant une guerre de prix
20 pouvait avoir une ristourne à la fin du mois ou à
21 la fin d'une période quelconque pour sa
22 productivité. C'est comme ça qu'on l'appelait.

23 La conséquence de tout ça aurait été la
24 disparation des indépendants. Au Québec, pour des
25 raisons que j'ignore encore, on a réussi,

1 l'Association des indépendants de l'époque a réussi
2 à avoir l'oreille des médias et celui du
3 gouvernement avant que les petits disparaissent,
4 avant que les stations indépendantes n'aient plus
5 le volume suffisant pour fournir, pour permettre
6 l'achat de carburant qui venait de source externe
7 que les raffineries locales qui approvisionnent le
8 marché. Et ils avaient une côte à monter.

9 Aujourd'hui, ça peut sembler évident ici
10 dans la salle qu'un prix prédateur n'est pas
11 toujours bon. Mais les associations de consommation
12 au Québec et les gouvernements étaient de l'avis,
13 avaient pris une vision complètement inverse à
14 l'effet que oui, c'est bon avoir une concurrence
15 féroce dans la vente au détail d'essence.
16 Finalement, on a compris que... nous, on était la
17 première association à comprendre et à prendre
18 place publiquement, ça n'a pas été facile non plus,
19 pour dire qu'effectivement, ça prend un plancher.

20 Et l'objectif d'un plancher c'est que ça
21 soit assez intéressant, assez fort pour décourager
22 quelqu'un qui a une position de dominance ou une
23 intégration verticale à partir d'une guerre de prix
24 avec l'espoir ou l'attente que son concurrent
25 fermera ses portes. Alors, ça doit être assez pour

1 permette à quelqu'un de pivoter, mais pas assez
2 pour permettre des investissements dans une
3 nouvelle station-service. Alors pas assez pour
4 garantir que si tu ouvres une station-service au
5 Québec, ça va marcher, parce qu'on a une ristourne
6 garantie. Je pense que dans l'ensemble, ça a assez
7 bien marché au Québec sur la dernière vingtaine
8 d'années.

9 La politique aussi... la conséquence de ça
10 - là, je viens après - c'est qu'Ultramar avait
11 quand même des objectifs de rentabilité, et après
12 ça, a appliqué un autre système de cartel pour
13 maintenir les prix. Et ça, on est aussi une... on a
14 fait une intervention là-dedans. On poursuit pour
15 les consommateurs, on est demanderesse dans une
16 action. Alors, on est un peu dans la situation
17 ironique; à la place demander un plancher efficace,
18 et dans une autre action, demander qu'on rembourse
19 les consommateurs pour les montants qu'ils ont trop
20 payés pour leur essence. Alors, c'est un peu ça.

21 Je crois que l'activité aujourd'hui est
22 très importante pour les raisons que je viens de
23 mentionner, et pour les raisons qui ont été
24 mentionnées ce matin aussi, de s'assurer qu'il n'y
25 a pas de désert pour l'alimentation de carburant.

1 Et c'est ça, c'est tout pour moi. Merci.

2 M. CÉDRIC LASCOMBE :

3 R. Donc, rebonjour. Je poursuis donc avec l'analyse
4 finalement de la demande de l'ADEQ. Donc, comme
5 vous l'avez compris, on s'est positionnés sur les
6 hypothèses que l'ADEQ avait émises. Et puis on a,
7 pour la plupart, en fait, finalement, on n'a pas
8 émis vraiment de remise en question, sauf sur
9 quelques postes.

10 Alors, tout d'abord, globalement, le
11 montant en deux mille cinq (2005)... depuis deux
12 mille vingt et un (2021) jusqu'à deux mille
13 vingt-cinq (2025), puis on se retrouve maintenant
14 en vingt-six (2026), mais sur quatre ans, voire
15 cinq ans, ça a quasiment doublé, le montant est
16 demandé finalement dans cette cause. Alors quand on
17 a vu ça, on s'est dit, bon, on va l'analyser, on va
18 documenter.

19 Tout d'abord, il y a beaucoup d'éléments,
20 comme je le disais, que l'on a acceptés, puis
21 puisqu'on n'avait pas d'autres sources finalement
22 de comparaison ou de référentiels, et puis il y a
23 d'autres éléments qui nous sont paru peut-être pas
24 assez documentés. Et donc on s'est dit, tiens, ça,
25 c'est peut-être des éléments qui mériteraient

1 d'être ramenés à une réalité basée sur un
2 référentiel que l'on connaît.

3 Alors, là-dessus, il y a quatre éléments
4 principaux, on va les développer. Ce sont les
5 amortissements, les frais de financement, les frais
6 de cartes, et le déneigement et l'entretien
7 paysager. Et puis, enfin, il y a un élément qu'on
8 propose d'exclure dans la continuité de ce que la
9 Régie a fait jusqu'à aujourd'hui, ce sont les
10 pertes d'inventaire et les vols. On va y revenir
11 également.

12 On remarque de manière générale que des
13 montants sont fondés sur l'expérience des membres,
14 alors ça nous a paru plutôt difficile, en fait,
15 d'arriver à avoir un fondement très factuel sur...
16 sur, finalement, cette énonciation de la part de
17 l'ADEQ. Alors, on a quand même considéré que tous
18 les éléments fournis étaient crédibles, et puis...
19 mais quand même, on s'est dit : où sont les
20 rapports, où sont les preuves factuelles?

21 Alors, on a quand même fait un travail. Et
22 puis, quand on regarde un petit peu les hausses qui
23 sont quand même assez importantes, sur seulement
24 deux postes, on a à peu près quarante-six pour cent
25 (46 %) de la hausse qui ne pesait que vingt-deux

1 pour cent (22 %) des coûts en deux mille vingt et
2 un (2021). Donc, il y a comme une accélération.
3 Alors, on ne remet pas en cause le... beaucoup de
4 coûts, finalement, qui ont augmenté. Ce que l'on
5 souhaite, simplement, c'est d'avoir une bonne
6 proportionnalité, de manière à ce que le
7 consommateur « in fine » soit respecté dans son
8 intérêt.

9 On a donc un petit tableau ici avec les
10 cinq postes contestés. Alors, on a fait des
11 contre-propositions aussi basées sur des
12 hypothèses, on va y venir également. Donc, il y a
13 l'amortissement des équipements qui a augmenté de
14 soixante-six pour cent (66 %) par rapport à deux
15 mille vingt et un (2021). On a proposé finalement
16 une valeur transitoire, un coût de deux mille vingt
17 et un (2021) à actualiser sur le coût de la
18 construction non résidentielle. Donc, c'est une
19 augmentation de vingt-cinq point deux pour cent
20 (25,2 %), au lieu du soixante-six pour cent (66 %),
21 qui ne nous paraissait pas assez documenté en
22 l'espèce.

23 Sur les frais de financement, donc là, on a
24 la plus grosse augmentation, deux cent sept pour
25 cent (207 %). Donc, là, on propose également une

1 valeur transitoire, on prend la même assise,
2 finalement, d'actifs actualisés, puis on l'indexe
3 également.

4 Frais de cartes de débit et de crédit
5 finalement, plus cinquante-quatre pour cent (54 %).
6 Donc, là-dessus, on avait fait un petit calcul
7 initialement, puis ça a été l'objet du mémoire
8 réamendé, je le précise. On a corrigé notre calcul,
9 pour la simple et bonne raison qu'on avait pris...
10 on avait comparé en fait deux mille vingt et un
11 (2021) et deux mille vingt-cinq (2025), on avait
12 fait l'essencerie de référence, mais on n'avait pas
13 forcément pris vingt pour cent (20 %) d'un côté,
14 alors qu'il fallait soit l'enlever des deux côtés,
15 soit le prendre des deux côtés. Une technicalité de
16 calcul, mais qui nous faisait un résultat un petit
17 peu plus conservateur ici.

18 Et puis alors, la perte d'inventaire. Donc,
19 comme je le disais, on l'a exclue de l'hypothèse
20 complètement. Et puis, on n'est pas allé jusqu'à
21 distinguer ici qu'est-ce qu'était évaporation ou
22 perte ou vol. On a considéré simplement que ce
23 n'est pas une charge d'exploitation directe, mais
24 que c'est plus une perte de revenus.

25 Enfin, le dernier, c'est déneigement et

1 entretien paysager. Donc là, l'augmentation qui
2 était proposée ici, c'était plus cinquante-sept
3 pour cent (57 %). Ce qu'on a fait, c'est qu'on a
4 proposé un coût de deux mille vingt et un (2021),
5 indexé à l'IPC-Québec, donc plus seize virgule huit
6 pour cent (+16,8 %), n'ayant pas d'élément plus
7 probant.

8 L'amortissement des frais de financement,
9 justement, des équipements. Alors là, on a quand
10 même une bonne augmentation du calcul de
11 l'immobilisation. Plus de soixante-quatre pour cent
12 (+64 %), ici on le voit, la valeur d'un parc
13 d'équipements neuf au prix de deux mille vingt-cinq
14 (2025). Alors, on s'est interrogés finalement,
15 puisque'on a appris ce matin donc qu'il y avait
16 certains équipements qui s'amortissaient sur trente
17 (30) ans, comment... pourquoi, finalement, on prend
18 simplement un prix de remplacement à neuf plutôt
19 que de prendre une moyenne sur l'amortissement,
20 avec une durée d'amortissement qui correspondrait
21 plus à un parc ou avec une essencerie de référence.

22 Les pertes d'inventaire, comme je le
23 disais, donc on a considéré finalement que c'était
24 une perte de revenus ici, qui est constituée par un
25 coût d'exploitation, mais une diminution des

1 revenus. On a entendu ce matin également le fait
2 que c'était un coût indirect. Nous, dans notre
3 position puis dans notre mémoire, on l'a écrit. Je
4 peux vous lire un passage :

5 [...] OC-APA estiment qu'il importe de
6 distinguer les coûts nécessaires à
7 l'exploitation efficace d'une
8 essencerie des coûts dont l'inclusion
9 pourrait dépasser l'objet propre de
10 l'exercice prévu à l'article 59 de la
11 LRÉ. Le Montant vise à refléter les
12 coûts d'exploitation que doit
13 supporter un détaillant en essence ou
14 en carburant diesel dans une
15 perspective de maintien d'une
16 concurrence saine et de prévention de
17 situations de prix excessivement bas.
18 Il ne ne devrait donc pas
19 nécessairement conduire à l'inclusion
20 automatique de tous les postes
21 proposés, particulièrement lorsque
22 certains d'entre eux soulèvent une
23 question quant à leur lien direct avec
24 l'exploitation efficace du service
25 pétrolier ou avec l'objectif poursuivi

1 par le Montant. [...]

2 Alors, c'est le raisonnement qu'on a appliqué pour
3 la perte d'inventaire.

4 Concernant les frais de cartes et de
5 déneigement, alors on a également repris les
6 calculs et proposé une hypothèse d'indexation à
7 l'IPC-Québec, ici, pour les cartes de crédit, puis
8 l'entretien paysager également. Donc, on a repris
9 les hypothèses. On avait noté qu'il y avait un
10 tableau avec une répartition de cinquante pour cent
11 (50 %), puis finalement soixante pour cent (60 %)
12 en réponse à la Régie. Je pense qu'on n'a pas...
13 moi, je n'ai pas compris en tout cas finalement
14 l'augmentation. J'ai compris que les coûts allaient
15 augmenter finalement du déneigement. Mais la
16 proportion, je n'ai pas saisi pourquoi en fait on
17 avait modifié la proportion de cinquante (50 %) à
18 soixante pour cent (60%).

19 On a eu des réponses qu'une des causes
20 pourrait provenir de la main-d'oeuvre de
21 l'essence-éthanol. Là aussi, on n'a pas eu
22 d'élément très factuel finalement pour étayer ces
23 chiffres. Donc, c'est bien un montant, finalement,
24 qui doit être démontré, un montant de coûts, qui
25 fait l'objet ici de notre discussion aujourd'hui.

1 Alors, on a préféré écarter l'hypothèse et on a
2 suggéré qu'il y ait simplement... assez simple,
3 finalement, indexé sur l'IPC-Québec.

4 Donc, ça, c'est le détail de notre
5 correction par rapport à la modification du mémoire
6 amendé, ce qui change un petit peu les éléments et
7 puis qui ajuste un peu à la hausse, finalement, les
8 montants qu'on a calculés.

9 Je voulais m'arrêter un petit peu sur
10 l'effet volume, finalement, qu'il est important de
11 comprendre comment ça fonctionne. Donc, d'une
12 manière très simple, finalement, on a numéroté un
13 dénominateur. Le dénominateur, si on le diminue,
14 bien, finalement, on fait augmenter le montant qui
15 est le ratio. Alors, quand on prend en compte le
16 plus vingt pour cent (20 %) finalement de litres
17 d'essence qui est vendu, bien, on fait diminuer
18 finalement le montant. Alors, c'est ce mécanisme-là
19 qui fait que, parfois, on peut avoir des effets de
20 volumes qui viennent s'ajouter, finalement, aux
21 réclamations ici.

22 Alors, dans le cas d'espèce, on a trente
23 (30 %) à quarante-trois pour cent (43 %) de la
24 hausse des montants qui tiennent à la baisse du
25 volume de référence et non aux coûts. Donc, on a

1 finalement une majoration réduite qui est de vingt-
2 cinq pour cent (25 %) en deux mille treize (2013),
3 vingt pour cent (20 %) en deux mille vingt-deux
4 (2022), donc, de la fameuse hypothèse d'essencerie
5 efficiente ou efficace.

6 Et puis en deux mille vingt-six (2026),
7 l'ADEQ retire donc le volume brut du recensement de
8 deux mille vingt-quatre (2024) sans majoration et
9 ne propose aucune méthode de rechange. Donc, si
10 vous faites les calculs finalement sans mettre la
11 majoration, bien, vous venez de « booster »
12 finalement le montant, ce qui s'est passé ici.

13 Donc, le montant corrigé que l'on propose
14 sur chacune des régions, vous le voyez ici. Donc,
15 en gris, le montant de deux mille vingt-deux
16 (2022). Ensuite, en rose clair, on a celui qui est
17 observé avec l'IPC simplement au Québec. Et puis on
18 a notre proposition en rouge qui est un mixte un
19 petit peu des deux, qui prend différentes
20 hypothèses, beaucoup celles de l'ADEQ finalement.
21 Et puis on a la proposition de l'ADEQ « in fine »,
22 en foncé.

23 Donc, nous, ce qu'on reconnaît ici, c'est
24 quand même une hausse de cinquante-deux (52 %) à
25 soixante-six pour cent (66 %) qui est quand même

1 une somme considérable, qui me semble refléter
2 quand même beaucoup de réalités économiques, en
3 tout cas, tel qu'on le perçoit, nous.

4 Alors, oui, il y avait le sujet de
5 l'indexation, finalement. Puis on en a parlé un
6 petit peu ce matin. Ici, on a eu une proposition de
7 cible pour être transformée en indexations futures,
8 basée sur des éléments factuels comme les deux pour
9 cent (2 %) de la Banque du Canada. On a compris un
10 peu mieux sur le fait de comment ça avait été
11 calculé, finalement, divisé par deux ou par trois,
12 mais finalement c'était déjà inclus, année, 1 de ce
13 que l'on a compris. Donc, par deux, c'était pour
14 l'année 2 et l'année 3 avant une prochaine
15 révision. C'est ma compréhension. Donc, je ne sais
16 pas si je peux demander une confirmation, mais
17 c'est ce que j'ai compris. Merci.

18 Nous n'avons pas trouvé d'études. Donc, on
19 estime que c'est contraire aux principes,
20 finalement, de cet exercice-là où la Régie fixe les
21 coûts sur des données réelles et non sur des
22 prévisions.

23 Donc, ce qu'on a proposé, finalement, à
24 titre subsidiaire, c'est notre quatrième
25 recommandation. C'est une petite formule, en fait,

1 qui permet de se revoir tous ensemble aux trois
2 ans, de manière à aller chercher vraiment les coûts
3 réels, comme l'exercice qu'on fait en ce moment.
4 Mais entre-temps, ce qu'on peut utiliser, c'est
5 simplement une indexation, mais pas une indexation
6 du futur, une indexation du passé.

7 C'est-à-dire qu'on se projette sur
8 l'indexation IPC de l'année moins un (-1) que l'on
9 prend en compte. Donc, vous avez une mise à jour
10 qui est faite au mois de janvier chaque année de
11 l'IPC. Et puis, donc, ça veut dire qu'à partir de
12 fin janvier, entre janvier et mars, on est très à
13 l'aise pour finalement considérer l'IPC et puis
14 l'appliquer finalement sur le montant qui a été
15 estimé dans une présente cause, par exemple, et
16 puis le faire évoluer assez simplement.

17 Et puis là-dedans, ce qui est important,
18 vous avez fait l'effet volume qui a un impact.
19 Donc, c'est important, c'est de neutraliser l'effet
20 volume pour ne pas avoir des biais. Donc, ce qu'on
21 propose également, c'est que l'effet volume soit
22 stable, c'est-à-dire qu'il ne rentre pas dans
23 l'équation d'indexation du tout. On indexe
24 simplement le montant à l'IPC, c'est excessivement
25 simple. Et puis j'avais proposé finalement un petit

1 fichier Excel pour à titre illustratif de manière à
2 montrer à quel point c'était simple pour pouvoir
3 finalement avoir un montant qui suit quand même les
4 évolutions du marché alors que, finalement, on se
5 rencontre à chaque année pour pouvoir débattre des
6 coûts réels. Donc, un exemple de ce que la formule
7 d'indexation peut donner dans les différentes
8 régions en fonction des différentes années après
9 des hypothèses d'IPC pour deux mille vingt-six/deux
10 mille vingt-sept (2026-2027), et puis on a
11 simplement appliqué les calculs pour les
12 différentes régions.

13 Nos recommandations enfin, donc c'est
14 reconduire le modèle de référence de l'essencerie
15 libre-service jumelée à un dépanneur. On pense que
16 c'est tout à fait représentatif de ce qu'on voit au
17 Québec. On demande également de rejeter
18 l'indexation prospective de trois virgule zéro six
19 pour cent (3,06 %) proposée par l'ADEQ et retenir
20 les coûts du tableau : pertes d'inventaire exclues,
21 frais de cartes ajustés selon le prix et le volume
22 observés, valeur transitoire pour l'amortissement
23 et les frais de financement (indice de la
24 construction non résidentielle). Fixer en
25 conséquence le montant à sept virgule trente-deux

1 cents par litre (7,32 ¢/L) pour la région 1, sept
2 trente-six (7,36) la région 2, et huit trois-huit
3 (8,38) la région 3. Subsidiairement, adopter une
4 indexation annuelle à l'IPC observé, à volume
5 neutralisé, bornée par une actualisation sur les
6 courriels documentés au plus tard la troisième
7 année. Merci.

8 Q. [150] Merci, Messieurs. Le panel demeure à la
9 disposition pour le contre-interrogatoire.

10 LE PRÉSIDENT :

11 Merci. Maître Charlebois pour le
12 contre-interrogatoire.

13 CONTRE-INTERROGÉS PAR Me P.-O. CHARLEBOIS :

14 Rebonjour, Monsieur le Président, Messieurs les
15 Régisseurs.

16 Q. [151] Bonjour aux membres du panel, merci pour
17 votre présentation. Je serai bref, Messieurs. Juste
18 avant de rentrer dans le fond du sujet, quelques
19 questions d'introduction en ce qui concerne la
20 préparation de la preuve. Dois-je comprendre que la
21 très grande majorité du mémoire, en ce qui concerne
22 la question des coûts d'exploitation, a été rédigée
23 par monsieur Lascombe?

24 M. CÉDRIC LASCOMBE :

25 R. Je suis arrivé dans le dossier après la rédaction

1 du mémoire. Donc, j'ai pris au bond, on va dire, le
2 dossier. Le premier mémoire avait été rédigé. Moi,
3 j'ai fait le mémoire amendé et réamendé.

4 M. MATTHIEU DÉBORDE :

5 R. Si je peux peut-être compléter, si vous me
6 permettez, la réponse de monsieur Lascombe.

7 Q. **[152]** Bien sûr.

8 R. C'est simplement suite à un départ de notre
9 économiste à l'interne chez Option consommateurs,
10 donc on a retenu les services de monsieur Lascombe
11 pour nous assister. Moi, je n'ai pas de formation
12 d'économiste.

13 Q. **[153]** Très bien. Donc, je comprends qu'il y a une
14 première version du mémoire qui a été rédigée par
15 un autre analyste que monsieur Lascombe?

16 R. Donc, c'est bien ça, oui. C'est tout à fait ça.

17 Q. **[154]** Très bien. Mais ultimement, le mémoire qu'on
18 a devant nous qui fait l'objet du présent
19 témoignage, c'est le mémoire de monsieur Lascombe,
20 c'est ce qu'il tient comme témoignage écrit
21 aujourd'hui?

22 R. Oui. Comme je le disais, moi, je ne serais pas en
23 mesure de ni rédiger ni faire les calculs
24 intégralement, là, de ce que monsieur Lascombe vous
25 a présenté et qu'il a soumis comme étant son

1 témoignage écrit.

2 Q. **[155]** Très bien. Alors, monsieur Lascombe,
3 avez-vous déjà témoigné devant la Régie dans un
4 dossier de cette nature?

5 M. CÉDRIC LASCOMBE :

6 R. Non, c'est la première fois.

7 Q. **[156]** Aviez-vous dans le passé déjà étudié des
8 coûts d'exploitation d'une essencerie au Québec?

9 R. Non.

10 Q. **[157]** Donc, c'est votre première expérience dans
11 ce...

12 R. La première.

13 Q. **[158]** Dans le cadre de l'exercice d'analyse que
14 vous avez réalisé dans le présent dossier, est-il
15 vrai de dire que les données utilisées sont
16 principalement celles de l'ADEQ ou celles de la
17 Régie?

18 R. Évidemment, non. J'ai parlé d'hypothèses.

19 Q. **[159]** Je pourrais ajouter dans ma question
20 « données réelles ».

21 R. Oui, j'ai répondu.

22 Q. **[160]** Je vais ajuster ma question à ce moment-là.
23 Est-ce que, dans le présent dossier, les seules
24 données réelles que vous avez utilisées – je
25 comprends que vous avez utilisé des hypothèses,

1 mais par définition, une hypothèse, ce n'est pas
2 une donnée réelle – et donc, les seules données
3 réelles que vous avez utilisées dans le présent
4 dossier sont celles qui proviennent de l'ADEQ ou de
5 la Régie?

6 R. Non, on a utilisé... on a vu qu'il y avait des
7 rapports quand même, notamment émis par la Régie en
8 deux mille vingt-quatre (2024).

9 Q. **[161]** Par la Régie, effectivement. De là ma
10 question, ADEQ et Régie.

11 R. ADEQ et Régie, oui.

12 Q. **[162]** Donc, les seules données réelles que vous
13 avez utilisées sont bel et bien celles qui
14 proviennent de l'ADEQ et celles de la Régie?

15 R. Je pense que oui, je... oui, je le confirme.

16 Q. **[163]** Donc, vous n'avez pas réalisé une analyse
17 indépendante des coûts nécessaires à l'exploitation
18 efficace d'une essencerie au Québec, est-ce que
19 c'est exact?

20 R. C'est exact. Donc, je présume également, mais pour
21 fins de confirmation, que vous n'avez pas consulté
22 de propriétaire d'essencerie au Québec afin de
23 déterminer si les coûts mis de l'avant par l'ADEQ
24 étaient bel et bien réalistes ou surestimés, par
25 exemple?

1 R. Je confirme, je n'ai pas... ce n'est pas dans mon
2 mandat d'aller discuter avec des propriétaires
3 d'essenceries. Mon mandat, c'était d'analyser
4 les... le mémoire, les données de l'ADEQ et de... -
5 comment dire - de positionner Option consommateurs
6 sur ces éléments-là.

7 Q. **[164]** Très bien. Toujours pour fins de
8 confirmation, pouvez-vous donc confirmer que vous
9 supportez la demande de l'ADEQ en ce qui concerne
10 le maintien du modèle de référence?

11 R. Est-ce que... Je confirme.

12 Q. **[165]** Même question en ce qui concerne les coûts
13 d'exploitation, et là je dis aussi : sous réserve
14 de la question de l'indexation et de cinq postes en
15 particulier que sont les pertes d'inventaire, les
16 frais de cartes de crédit, l'amortissement des
17 équipements, les frais de financement, et le
18 déneigement et l'entretien paysager. Donc, mis à
19 part ces cinq postes-là et l'indexation, vous
20 supportez la demande de l'ADEQ?

21 R. C'est effectivement le sens de mon travail ici.

22 Q. **[166]** Sur la question des pertes d'inventaire, nous
23 comprenons que vous recommandez à la Régie
24 d'exclure complètement ce poste, c'est bien cela?

25 R. Oui.

1 Q. [167] À la lecture de votre mémoire, nous
2 constatons que cette recommandation se base sur le
3 fait que selon vous, les arguments de l'ADEQ à cet
4 égard ne - et je cite - « ne résistent pas à
5 l'examen ». C'est la formulation que vous avez
6 utilisée dans votre mémoire. L'examen auquel vous
7 référez ici est de quelle nature? Quel examen que
8 l'ADEQ ne passe pas en ce qui concerne la question
9 des pertes d'inventaire?

10 R. En fait, la logique que nous avons appliquée ici,
11 c'est de dire : est-ce que c'est un frais
12 d'exploitation? Pour nous, c'est une perte de
13 revenus, comme je le mentionnais. Et quand vous
14 regardez finalement le... - comment dire - le plan
15 comptable, hein? Donc, vous avez, dans un plan
16 comptable, des revenus, donc vous avez des ventes,
17 ensuite vous avez des dépenses d'exploitation, ce
18 qu'on appelle des charges d'exploitation, puis vous
19 avez un résultat d'opération.

20 Donc, ça n'entre pas dans cette
21 catégorie-là. Ça vient après. C'est un peu plus
22 loin. C'est comme, on ajoute les pertes
23 financières, on ajoute les éléments fiscaux, et
24 caetera, et quand il y a des pertes de vol, c'est
25 finalement une provision que l'on prend, puis vous

1 en avez parlé ce matin, ça s'appelle une provision
2 pour des éléments de risque. Et donc, c'est des
3 éléments qui ne sont pas dans le corps du...
4 comptablement des opérations d'une entreprise.
5 Donc, c'est quelque chose que l'on considère. Et
6 pour pas mélanger, donc on est venu à une analyse
7 stricte finalement de ces éléments comptables là en
8 disant : pour nous, ça ne se qualifie pas comme une
9 perte d'exploitation, une charge d'exploitation en
10 fait. C'est une perte, comme je le disais, de
11 revenus. On a noté que, effectivement, la Régie
12 avait eu déjà cette analyse dans le passé. Et donc
13 on a validé, à Option consommateurs, cette
14 position.

15 Q. [168] Donc, si je vous comprends bien, votre
16 raisonnement est basé sur le fait que cette
17 question de perte d'inventaire là, n'étant pas
18 indiquée dans le bilan comptable comme étant une
19 charge d'exploitation, elle n'est nécessairement
20 pas un coût d'exploitation qui doit être pris en
21 compte dans le présent dossier?

22 R. On a également regardé un deuxième aspect. C'est :
23 quel est le lien de causalité finalement, quel est
24 l'élément factuel que vous allez pouvoir démontrer
25 finalement pour que ça s'intègre de manière

1 directe? Parce qu'on a fait cette analyse aussi
2 puis on a mentionné, puis vous l'avez dit ce matin,
3 c'est un coût indirect. Nous, on a considéré que
4 c'était un coût indirect effectivement. Comment
5 vous allez produire finalement des éléments qui
6 vont nous permettre de comprendre que ce coût-là
7 est directement une charge d'exploitation? Alors,
8 pour nous, ce n'est pas le cas. Je l'ai entendu ce
9 matin, indirect aussi. Donc, quand je dis, quand
10 j'écris que ça ne résiste pas à l'examen, je pense
11 que c'est clair.

12 Q. **[169]** Reconnaissez-vous que lors d'un remplissage
13 de réservoir, de stockage d'essence, et au moment
14 du ravitaillement en carburant des véhicules, des
15 pertes de carburant par évaporation se produisent?

16 R. Je reconnais. Puis si vous... comment dire. Je ne
17 suis pas physicien, je ne suis pas allé à vérifier
18 effectivement qu'il y avait une évaporation,
19 laquelle, et caetera. Vous me dites, c'est écrit
20 dans la documentation. Les rapports scientifiques
21 le disent. Donc, évidemment, je le reconnais. Mais
22 dans le sens où, moi personnellement, j'en fais
23 l'analyse, vous comprenez que c'est difficile pour
24 moi de vous dire « oui ».

25 Q. **[170]** Remettez-vous en question les chiffres mis de

1 l'avant par l'ADEQ quant aux pertes perdues suite à
2 l'évaporation ou au vol de carburant? Est-ce que
3 vous remettez en question ces chiffres?

4 R. On ne remet pas en question les chiffres que vous
5 avez donnés, puisqu'on n'a pas d'éléments
6 contradictoires.

7 Q. **[171]** Lorsqu'un exploitant d'une essencerie qui est
8 propriétaire de son carburant paie son carburant à
9 la livraison, les pertes d'inventaire selon vous
10 sont-elles exclues du paiement à payer par
11 l'exploitant?

12 R. Vous voulez mon avis?

13 Q. **[172]** Précisément.

14 R. Je ne sais pas quelle est la pratique.

15 Q. **[173]** Donc, votre réponse, c'est que vous ne le
16 savez pas s'il doit le payer à la livraison, vous
17 ne le savez pas?

18 R. La perte d'inventaire. En fait, ce que je veux vous
19 dire, c'est, le détaillant va payer sa facture du
20 volume qui a été livré. Ça, ça me paraît logique.
21 Donc, s'il y a une perte, le... - comment dire - il
22 ne paie pas à son fournisseur la perte, il
23 l'absorbe sa perte. Vous comprenez. C'est là qu'on
24 a quelque chose de différent des frais
25 d'exploitation.

1 Q. **[174]** Vous avez entendu ce matin le témoignage de
2 l'ADEQ à l'effet que la moitié des stations-service
3 du modèle de référence sont propriétaires de
4 l'essence vendue, selon le dernier recensement de
5 la Régie, soit cinquante virgule six pour cent
6 (50,6 %). Est-ce que vous remettez en question ces
7 chiffres?

8 R. Non.

9 Q. **[175]** Lorsqu'un détaillant n'est pas propriétaire
10 du carburant, selon vous, est-ce que ce coût...
11 est-ce que les coûts reliés aux pertes d'inventaire
12 sont considérés dans le calcul global de la
13 commission à payer?

14 R. Encore une fois, la commission, elle est payée sur
15 le volume vendu. Et donc, c'est au détaillant
16 d'absorber sa perte.

17 Q. **[176]** Avez-vous des éléments de preuve autres que
18 ceux présentés par l'ADEQ, qui vous permettent de
19 remettre en question les arguments présentés par
20 l'ADEQ et qui vous amènent à prétendre que ceux-ci
21 ne résistent pas à l'examen?

22 R. Hormis les arguments que je vous ai exposés, je
23 n'ai pas d'autres éléments de preuve factuels.

24 Q. **[177]** Sur la question des frais de cartes de
25 crédit, je présume que vous avez bien pris

1 connaissance du tableau 24 présenté dans le mémoire
2 de l'ADEQ, en ce qui concerne les frais de cartes
3 de crédit?

4 R. Oui.

5 Q. **[178]** Y a-t-il des chiffres dans ce tableau que
6 vous remettez en question?

7 R. Je n'ai pas le tableau en tête, là, donc je...
8 c'est difficile pour moi de me prononcer. Ce qu'on
9 a fait sur les frais de cartes de crédit, c'est
10 qu'on a pris vos hypothèses en fait, donc on a
11 considéré que ce que vous avez déclaré donc
12 cinquante-cinq pour cent (55 %) de paiements faits
13 par des cartes de crédit à un coût d'un virgule
14 huit pour cent (1,8 %) était finalement tout à fait
15 crédible. C'est pour ça qu'on a proposé la même
16 base de calcul.

17 Q. **[179]** Selon vous, juste pour être clair, parce que
18 vous avez utilisé le mot « hypothèse », selon vous,
19 les chiffres du tableau 24, ce sont des hypothèses?

20 R. Quand vous avez proposé une hypothèse de calcul,
21 qui est de dire qu'on va prendre le volume vendu,
22 multiplié par un taux, multiplié par un autre taux
23 finalement de coût de cartes de crédit, un taux
24 d'utilisation au milieu, alors bien c'est une
25 hypothèse de calcul; on y a adhéré, donc ça devrait

1 convenir.

2 Q. [180] Sur le déneigement et l'entretien paysager,
3 je comprends, ou du moins corrigez-moi si je me
4 trompe, vous semblez remettre en question les
5 chiffres fournis par l'ADEQ, étant une faute de
6 justification de la hausse proposée. Est-ce que je
7 m'exprime adéquatement? Est-ce que ça exprime
8 adéquatement?

9 R. Non, c'est très clair. Je ne remets pas en question
10 les éléments que vous avez produits et on les a
11 considérés. C'est simplement que... bon, il y a
12 deux choses de différentes. Effectivement, il y
13 avait comme une coquille a priori dans le mémoire,
14 cinquante (50 %) ou soixante pour cent (60 %), on
15 ne savait pas. Cinquante pour cent (50 %), c'était
16 l'élément qui était dans le tableau. Soixante pour
17 cent (60 %), c'était ce qu'il y a dans le texte du
18 mémoire. Et puis ce matin, on a donc entendu
19 finalement que c'était passé de cinquante (50 %) à
20 soixante pour cent (60 %) pour le côté essencerie.
21 Et là-dessus, ce que j'ai dit, c'est que je ne
22 comprenais pas très bien finalement la
23 justification. J'ai compris la justification qui
24 disait que les coûts avaient fortement augmentés,
25 mais ici on parle d'une proportion entre des pompes

1 d'une station-service et finalement le dépanneur
2 qui est à l'intérieur ou la restauration qui est à
3 l'intérieur. Donc, pourquoi est-ce que ça a changé
4 de proportion alors que si les coûts montent, la
5 proportion ne change pas, me semble-t-il? Donc,
6 c'était mon interrogation, effectivement.

7 Q. [181] Donc, vous ne remettez pas en question les
8 coûts comme tels, mais davantage les proportions?

9 R. Ce que j'ai dit, c'est que je m'interrogeais sur la
10 raison du changement de la proportion.

11 Q. [182] Avec égard, vous faites plus que vous
12 interrogez. Vous proposez autre chose que ce que
13 l'ADEQ met de l'avant? Donc, vous faites un pas de
14 plus en proposant des chiffres différents de ceux
15 que propose l'ADEQ. Et donc, avez-vous des données
16 qui vous permettent de supporter cette demande-là?
17 Avez-vous des données réelles qui vous permettent
18 de supporter la demande que vous mettez de l'avant?
19 Et je vous ramène à votre propre témoignage à
20 l'effet que je comprends que ce sont des hypothèses
21 que vous mettez de l'avant?

22 R. On a considéré, justement, ces hypothèses de
23 calculs que vous avez mises de l'avant. On a
24 simplement indexé... comment dire... Oui, on a
25 proposé une hypothèse différente avec une

1 indexation...

2 Q. **[183]** Quelle hypothèse?

3 R. On n'a pas... Si vous voulez, on n'a pas... Si vous
4 me dites que c'est cinquante (50 %), c'est très
5 bien, c'est cinquante (50 %). Si vous me dites
6 c'est soixante (60 %), c'est parfait, c'est
7 soixante (60 %). On n'a pas de problème de
8 crédibilité avec ça. Là où je m'interroge, c'est
9 pourquoi que ça passe de cinquante (50 %) à
10 soixante (60 %) alors qu'il n'y a pas de faits
11 nouveaux. On déneige toujours de la même façon il y
12 a cinq ans qu'aujourd'hui une station-service,
13 alors...

14 Q. **[184]** Monsieur Lascombe, les témoins de l'ADEQ vous
15 ont formulé un témoignage à l'effet qu'il y avait
16 des changements à cet égard. Remettez-vous en
17 question le témoignage qui est fait par les membres
18 de l'ADEQ à cet égard-là, basé sur des faits réels
19 que les exploitants d'essenceries vivent au
20 quotidien? Et de vous demander essentiellement de
21 remplacer ça par une hypothèse?

22 R. Bien, écoutez, nous, de toute façon, ce qu'on a
23 fait, c'est qu'on a pris ce que vous nous disiez
24 comme hypothèse, puis on a fait nos calculs
25 là-dessus. Donc, je n'ai pas remis en cause le

1 cinquante (50 %) ou le soixante pour cent (60 %).
2 Si c'est soixante pour cent (60 %), on met le
3 soixante pour cent (60 %). Il n'y a aucun problème
4 là-dessus, sauf que... comment dire. L'élément que
5 j'ai entendu ce matin, c'était une justification de
6 technologie et donc, je m'interrogeais sur le lien
7 entre le coût du déneigement et finalement, le fait
8 que la pompe, elle soit un peu plus technologique
9 que dans le passé. C'est mon interrogation, mais je
10 ne remets pas en cause les faits ou les chiffres
11 que l'ADEQ nous a donnés.

12 Q. [185] Très bien. Je vous remercie pour votre
13 témoignage. Ça complète mes questions, Monsieur le
14 Président, merci.

15 LE PRÉSIDENT :

16 Merci. Donc, est-ce qu'il y a des questions par la
17 Régie?

18 Me ALEXANDRE BELLEMARE :

19 Pas de questions.

20 LE PRÉSIDENT :

21 D'abord, la Formation?

22 INTERROGÉS PAR LA FORMATION

23 M. ANDRÉ LAROCQUE :

24 Q. [186] Merci, Monsieur le Président. Bonjour,
25 messieurs du panel. Vous avez souligné, au départ,

1 qu'une partie de votre position était basée sur le
2 fait qu'une partie, sinon une partie importante de
3 la preuve sur laquelle le mémoire de l'ADEQ a été
4 basé était sur des pièces non factuelles. Est-ce
5 que je me trompe?

6 M. MATTHIEU DÉBORBE :

7 R. Est-ce que vous pouvez préciser ce que vous voulez
8 dire par « pièces non factuelles », puis peut-être
9 monsieur Lascombe aussi peut compléter.

10 Q. [187] J'utilise votre terminologie, la terminologie
11 du panel, pour dire qu'on se base, selon ce que je
12 comprends, sur des pièces qui sont des hypothèses,
13 le plus souvent, et rien pour se reposer de façon
14 solide, si je comprends bien.

15 R. Bien, écoutez, je vais vous dire... Vous voyez de
16 ce qui vient de se produire, là, en
17 contre-interrogatoire. Donc, il y a eu un
18 témoignage, effectivement, ce matin. On ne peut pas
19 remettre en question ce qui a été apporté par
20 témoignage. Tout ce qu'on dit, c'est que ce n'est
21 qu'une preuve par témoignage. Il y a des chiffres
22 qui viennent de sources qu'on ne peut pas vérifier,
23 qui sont les exploitants eux-mêmes. C'est ce qu'on
24 dit, puis on observe simplement et on s'interroge,
25 comme l'a dit monsieur Lascombe, qu'il y a des

1 pourcentages d'augmentation depuis deux mille vingt
2 et un (2021) qui sont très élevés. C'est ce qu'on
3 dit.

4 Q. [188] Et si je vous demandais, de façon
5 constructive, qu'est-ce que vous pourriez suggérer
6 qui pourrait permettre à la Régie d'obtenir plus
7 d'informations factuelles dans la prochaine
8 audience?

9 R. Je peux peut-être continuer, mais j'ai entendu
10 quelque chose d'intéressant ce matin à l'effet de
11 peut-être tenir des auditions, par exemple, à huis
12 clos ou bien des témoignages à huis clos de...

13 Q. [189] Pouvez-vous parler un petit peu plus fort,
14 s'il vous plaît?

15 R. Pardon, oui, je m'excuse. Je me suis présenté
16 aujourd'hui malgré un rhume. Mais donc, je disais,
17 ce matin, on a entendu, je pense que c'est maître
18 Bellemare qui parlait de peut-être... qui suggérerait
19 peut-être des témoignages à huis clos, par exemple,
20 d'exploitants. Donc, je veux dire, ce sont des
21 entreprises qui sont opérées forcément avec des
22 justificatifs papier ou à des documents ou des
23 documents électroniques. Puis je comprends que ça
24 serait très onéreux de faire une étude complète des
25 deux mille trois cents (2 300) essenceries qui sont

1 membres de l'ADEQ. Ça, je comprends très bien ça.
2 Donc, on est allé par une méthode plus à haut
3 niveau. Mais il y a peut-être une façon de faire un
4 échantillonnage y compris en préservant la
5 confidentialité. Je veux dire, on comprend comment
6 ça fonctionne tout ça, là. Mais oui, il y a
7 peut-être une autre façon de procéder, là, du côté
8 de l'ADEQ pour étayer les chiffres qu'elle avance
9 par témoignage.

10 Q. **[190]** O.K.

11 M. CÉDRIC LASCOMBE :

12 R. Je pourrais compléter si vous le souhaitez.

13 Q. **[191]** Allez-y.

14 R. Donc, effectivement, puis je le disais au début, il
15 y a beaucoup d'éléments qui viennent de
16 l'expérience des membres et qui ne sont pas étayés
17 par des études. Donc, c'est ça que je voulais dire
18 quand je disais des éléments non factuels, parce
19 qu'on ne les voit pas, nous, les preuves écrites.
20 Donc, on donne la crédibilité à l'ADEQ et on
21 fonctionne avec ces éléments-là. La suggestion que
22 je ferais, moi, ça serait peut-être de dire de
23 faire un rapport par un tiers indépendant qui peut
24 aller chercher ces données lui sous le couvert de
25 l'anonymat et de confidentialité de manière à ce

1 qu'il puisse, que vous puissiez produire des
2 éléments très factuels et puis les suivre au fil
3 des années. Ça pourrait faciliter peut-être la
4 démarche de la preuve ici.

5 Q. [192] Merci. J'aimerais revenir sur les pertes. Je
6 m'excuse, là, c'est peut-être un sujet presque
7 fétiche, mais je suis un ancien banquier, j'ai joué
8 passablement dans ma vie avec des états financiers.
9 Je voudrais comprendre comment vous... quelle est
10 la différence entre une perte de revenus et une
11 charge d'exploitation sur le bénéfice net et
12 comment vous faites pour réduire le revenu une fois
13 qu'il est connu? Parce que normalement, quand on
14 parle d'une perte de revenus, c'est : nos revenus
15 sont de cent dollars (100 \$). Quelle étape fait
16 qu'on peut réduire ces revenus-là après? Je ne
17 comprends pas. Je n'ai jamais vu ça
18 personnellement.

19 R. Bien, vous... - comment dire - ce que je disais,
20 c'est que ça ne s'intègre pas après le bénéfice
21 net. Ça vient avant. Ça vient évidemment entre
22 le... - comment dire - le bénéfice d'exploitation
23 et le bénéfice net. Et là, vous avez un tas de
24 choses, comme justement, les prévisions pour
25 risques. Je pense que vous voyez comment c'est

1 structuré. Mais ce que je disais, c'était une sorte
2 d'absorption finalement quand on a une perte, que
3 ce soit un vol, c'est une perte, donc on observe
4 une perte sur un bénéfice, évidemment, mais on
5 observe une perte sur un revenu de manière commune.

6 Q. **[193]** Donc, pour le vol, je vous suis, on peut
7 effectivement mettre un poste aux états financiers,
8 une perte, une provision. Ça, ça se peut. Pour
9 l'évaporation, qu'est-ce qui en est selon vous?

10 R. C'est une très bonne question. Je vous avoue que je
11 ne me suis pas prononcé sur ce sujet-là.
12 Évidemment, il fait partie du poste. Donc,
13 l'évaporation, c'est un fait physique connu, donc
14 qui est totalement prévisible. Donc, j'imagine
15 qu'on peut passer aussi une provision de la même
16 manière. Sauf que la provision, elle va être très
17 précise.

18 Q. **[194]** Si je vous indiquais qu'il y a une de façon
19 un petit peu plus simple de le faire, simplement en
20 comparant l'inventaire de départ plus les litres,
21 moins les litres vendus, il reste l'inventaire de
22 fin et on regarde exactement le différentiel entre
23 les deux, il manque cent cinquante (150), deux
24 cents (200) litres. Ça serait mon évaporation et ça
25 apparaît uniquement au niveau du coût des

1 marchandises vendues à ce moment-là. Est-ce que ce
2 que je viens de vous dire là peut faire un peu de
3 sens?

4 R. Bien, ça a beaucoup de sens si vous considérez
5 qu'il n'y a pas de vol. Sinon, vous ne pouvez pas
6 distinguer l'évaporation du vol.

7 Q. **[195]** On sait que le vol est connu, on connaît le
8 nombre de litres qui nous ont été vendus... volés
9 probablement, ce qui fait que ça apparaît dans une
10 provision pour ça. C'est relativement simple de
11 faire la distinction entre les deux. De mémoire,
12 l'ADEQ ce matin a aussi confirmé que c'était facile
13 de faire la distinction entre les deux.

14 R. Alors, il me semblait qu'effectivement, c'était
15 justement la preuve de la... du vol qui était
16 difficile, finalement, à répercuter au fournisseur
17 dans le cadre d'une négociation bilatérale. Alors,
18 je ne sais pas, est-ce qu'on a cette information au
19 dossier? Moi, je ne l'ai pas. Je ne l'ai pas vue.

20 Q. **[196]** Merci.

21 M. STEEVES DEMERS :

22 Q. **[197]** Merci, Monsieur le Président. Bonjour,
23 Monsieur et les membres du Panel. À tout seigneur
24 tout honneur, j'aurais peut-être une ou deux
25 questions pour monsieur Iny. Les guerres de prix

1 des années quatre-vingt-dix (90) - très
2 intéressante diapositive, là - c'est loin, mais je
3 fais appel à votre mémoire, qu'est-ce qui s'est
4 passé dans ces... au-delà de la consolidation, là,
5 on comprend qu'il y a eu une consolidation, mais
6 comment... je pose la question, j'ai déjà la
7 réponse, mais comment s'est opérée la guerre de
8 prix? Il y a eu une guerre de prix, donc. Mais
9 avez-vous souvenir des écarts qui ont pu être
10 qualifié de guerre de prix? Donc, qu'est-ce qui
11 s'est passé un peu à Toronto et à Vancouver,
12 là-dessus?

13 M. GEORGE INY :

14 R. C'est-à-dire... je peux vous dire qu'à Montréal, à
15 un certain moment, il y avait des détaillants qui
16 ont vendu le carburant pour juste le prix des
17 taxes, juste pour faire le point, et la station
18 Ultramar à côté a baissé son prix. Ils ont essayé
19 de faire la preuve que c'était rendu tellement
20 ridicule qu'on pouvait donner son carburant et un
21 concurrent était prêt à rivaliser le prix, qu'il y
22 avait anguille sous roche quelque part, si c'était
23 profitable pour quelqu'un de vendre son essence à
24 ce prix-là.

25 À Vancouver, pendant une courte période,

1 oui, effectivement, ce qu'on appelait le prix à la
2 rampe était inférieur au prix au détail, pendant...
3 parce que la crainte des fournisseurs canadiens a
4 été que ARCO accaparerait le marché. ARCO l'avait
5 déjà fait en Californie, où ils sont devenus le
6 détaillant dominant après le départ de presque...
7 non seulement les indépendants, mais même des
8 majeurs du marché de la Californie. Ils voulaient
9 répliquer un peu la stratégie sur la Côte-Ouest
10 canadienne à l'époque.

11 Q. **[198]** Donc, c'est des baisses de prix qui étaient
12 considérables au-delà du dix quinze sous
13 (10-15 ¢)...

14 R. Le public croit à tort que quand le prix de
15 l'essence grimpe, qu'on puisse aller chercher une
16 économie de vingt-cinq cents (25 ¢) ou trente cents
17 le litre (30 ¢/L) si les détaillants arrêtaient
18 d'être gourmands. Mais les marges sont beaucoup
19 plus faibles, même dans un marché avec un cartel.
20 Il faut travailler fort, en tout cas avec les
21 données que nous avons du début des années deux
22 mille (2000) dans notre haute action, il faut
23 travailler fort pour garder huit cents le litre
24 (8 ¢/L). Alors, c'est pour... La baisse peut être
25 aussi peu que cinq cents le litre (5 ¢/L) dans les

1 prix des années quatre-vingt-dix (90) pour
2 permettre à quelque... c'est-à-dire, pour finir par
3 évincer des concurrents du marché.

4 Q. **[199]** O.K. Ma question, c'était plus ça. Donc, ça
5 pouvait être des baisses de cinq sous (5 ¢)...

6 R. Cinq (5 ¢) aurait été beaucoup...

7 Q. **[200]** Ça aurait été beaucoup, O.K.

8 R. ... dans les sous de mil neuf cent
9 quatre-vingt-quinze (1995) ou quatre-vingt-dix-sept
10 (97).

11 Q. **[201]** O.K.

12 R. Assez pour que, par exemple, un Suny's Gas Bar,
13 quarante (40) stations-service ferment du jour au
14 lendemain, ou que quelqu'un vende sa bannière à un
15 majeur parce qu'il sait qu'il n'a pas un avenir
16 dans son marché.

17 Q. **[202]** O.K. C'est sûr qu'avec tous les bémols qu'il
18 faut mettre, ça me permet de comparer un peu.

19 R. Oui.

20 Q. **[203]** En fait, je voulais peut-être dans ma tête
21 voir si...

22 R. Ça a valu la peine au Québec. Là, ce n'est pas pour
23 ça qu'on est là, mais un travail fort que Ultramar
24 a dû faire avec Couche-Tard pour maintenir un
25 cartel, après l'installation du prix minimum, de

1 deux à trois ou quatre cents le litre (2-4 ¢/L), ça
2 valait la peine pour eux d'aller juste aller
3 chercher un petit supplément comme ça.

4 Q. **[204]** Une question que je vais me permettre qui est
5 un petit peu hors sujet, mais quels sont les défis
6 en deux mille vingt-six (2026), là... je veux dire,
7 vous avez un regard un peu historique sur tout ça;
8 quels défis nous guettent? Et sans trop empiéter,
9 là, je ne veux pas que le président me remette à
10 l'ordre, mais est-ce qu'on est toujours sur la
11 bonne voie d'estimer ce genre de choses là, d'y
12 aller avec un coût d'exploitation et... Brièvement,
13 là. C'est par curiosité un peu, là.

14 R. Je suis ravi que la Régie, en dépit de la
15 suspension par l'État de l'application de la
16 réglementation, a quand même accepté de renouveler
17 l'activité. Ça doit être là. C'est une bouée de
18 sauvetage. On a peu de temps, une fois qu'une
19 guerre commencerait, si c'était une guerre
20 prédatrice, d'instaurer un régime avant que le mal
21 ne soit fait. Et il y a moins de risques, parce que
22 les majeurs ne sont plus impliqués dans la vente au
23 détail du pétrole comme ils l'ont été par le passé.
24 Mais on pourrait l'avoir dans une région, si
25 quelqu'un décidait de partir... Et là, je ne parle

1 pas de prix bas, je parle de prix prédateurs. Des
2 prix qui sont conçus pour faire disparaître un
3 concurrent, parce qu'il n'arrive pas, et parce
4 qu'on est capable de payer ces coûts, parce qu'on
5 est intégré verticalement ou pour d'autres raisons.
6 La beauté au Québec, c'est qu'il y a suffisamment
7 de détaillants, je crois, de concurrence qu'on peut
8 aller chercher son essence ailleurs que juste de
9 source des raffineries limitrophes. C'est ce qu'on
10 veut dans le marché, si possible.

11 Q. [205] Merci. Peut-être ma dernière question sur
12 l'inflation. Vous recommandez donc qu'au moment où
13 on réviserait ces coûts d'exploitation là, qu'on
14 prenne l'IPC des dernières années, qu'on parte du
15 point de départ, le dernier IPC connu et qu'on
16 indexe, si j'ai bien compris, là, le coût qu'on
17 aurait obtenu dans les travaux actuels, c'est un
18 peu ça?

19 M. CÉDRIC LASCOMBE :

20 R. Oui, tout à fait. On utilise l'IPC chaque année, on
21 actualise à l'IPC de n-1.

22 Q. [206] Et est-ce que vous recommanderiez que, au
23 terme de cet exercice-là, dans une, deux, trois,
24 quatre, cinq, peu importe le nombre d'années, qu'on
25 ait quand même l'opportunité de dire : « O.K. Il y

1 a quelque chose qui se passe, on pense que l'IPC
2 n'a pas capté le phénomène de ce qui s'est passé,
3 advenant le cas, par exemple, où il y aurait une
4 rationalisation additionnelle »? Parce que là, on
5 pose, j'ai l'impression, un peu l'hypothèse que la
6 rationalisation est pas mal terminée, que ça ne
7 devrait pas se continuer, mais advenant le cas où
8 ça allait mal... Bref, recommanderiez-vous à ce
9 que, en parallèle de cette formule d'indexation là,
10 il y ait quand même la possibilité pour la Régie de
11 dire : « O.K. On... »

12 R. Oui, tout à fait, c'est le mécanisme proposé. Nous
13 savons qu'il y a beaucoup de choses qui peuvent se
14 passer sur le marché, donc on a proposé finalement
15 un trois ans. Donc, ça permet de faire le point, en
16 trois ans, sur les coûts réels. Donc...

17 Q. [207] Un trois ans qui n'enclencherait pas
18 nécessairement une révision, mais il y aurait un
19 calcul IPC, avec l'analyse technique de la Régie,
20 on serait en mesure de peut-être identifier des
21 phénomènes et des problématiques? Ou pas de
22 problématique et on continue pour un autre trois
23 ans? Est-ce que c'est un peu dans cet esprit-là? Ou
24 automatiquement, vous, vous voyez une révision en
25 profondeur à toutes les trois années? Nonobstant ce

1 que la Loi prévoit, là, je... il y a des modalités,
2 mais...

3 R. La chose qui nous paraissait équitable, tant pour
4 le consommateur que les détaillants, c'était de
5 finalement, de faire en sorte que ce coût augmente
6 chaque année. On sait que le coût de la vie
7 augmente, donc l'idée c'était de, très simplement,
8 proposer quelque chose le plus simple possible,
9 donc utiliser l'IPC-Québec, coût de la vie. Donc,
10 ça suit ça.

11 Là-dessus, on gèle, par contre, le volume
12 de ventes pour ne pas avoir des... de biais
13 justement sur l'effet d'échelle. Le... Et
14 évidemment, il faut prévoir des rencontres ensuite
15 pour pouvoir aller voir, finalement, il est où le
16 volume? On a pensé qu'un pas de temps de trois ans,
17 c'était quelque chose qui était sain finalement
18 pour la mise à jour du marché.

19 LE PRÉSIDENT :

20 Q. **[208]** Bonjour. Michel Simard pour la Formation. Je
21 voudrais savoir, Monsieur Lascombe, quand vous avez
22 arrivé au calcul de vingt-cinq pour cent (25 %)
23 d'augmentation pour l'amortissement, ça... si je
24 comprends bien votre réponse, ça n'a pas été... Je
25 vous réfère à votre présentation, là, à la page 20

1 de 38, là, où on voit l'amortissement des
2 équipements « ADEQ 2025 », cinquante-trois mille
3 (53 000), puis OC-APA quarante mille (40 000).
4 Donc, vous avez inscrit « Valeur transitoire : coût
5 2021 actualisé (construction non résidentielle,
6 +25,2 %) ».

7 Donc, vous n'avez pas été faire une analyse
8 comparative en allant chercher exactement les coûts
9 des réservoirs puis des marquises ou ces éléments-
10 là. Vous avez simplement pris les coûts de deux
11 mille vingt et un (2021), que vous avez
12 « inflationnés » selon un taux non résidentiel?

13 R. Oui.

14 Q. **[209]** O.K.

15 R. Oui, un taux du marché de la construction hors
16 résidentiel.

17 Q. **[210]** Donc, parfait pour cette question-ci. La
18 suivante : pour les frais de financement,
19 j'aimerais ça comprendre la mécanique, comment vous
20 avez fait pour arriver à passer de cinquante-deux
21 mille (52 000) à quarante-deux mille (42 000)?

22 R. Alors, je vais vous lire ma note, plutôt que de la
23 lire de mon côté puis de vous faire un résumé. Ça
24 va être plus simple. Cartes, donc, l'ADEQ calcule
25 ces frais sur la valeur des transactions. Donc,

1 c'est le nombre de litres multiplié par le prix,
2 multiplié par le cinquante-cinq pour cent (55 %)
3 d'utilisation, multiplié par le un virgule huit
4 pour cent (1,8 %) de frais, plus les frais de
5 débit. Donc, on a pris cette hypothèse-là.

6 Notre ajustement fait varier cette valeur.
7 Donc, le prix observé plus quatorze virgule six
8 pour cent (14,6 %). Donc, on a pris l'hypothèse,
9 finalement, du prix au litre de cent trente-trois
10 virgule trois (133,3) qui est passé à cent
11 cinquante-deux virgule sept centimes du litre
12 (152,7 ¢/L), prix moyen, affiché et publié par la
13 Régie. Et donc, on a fait une...

14 Q. [211] Est-ce que vous êtes en train de me décrire
15 le processus pour les frais de cartes de débit et
16 de crédit ou plutôt... Moi, ma question porte sur
17 les frais de financement. Je veux juste être sûr
18 que vous me donnez la réponse en fonction de ma
19 question.

20 R. Effectivement. Frais de financement, frais de
21 cartes de crédit - Je reviens sur votre question,
22 Monsieur le Président. Donc, sur les frais de
23 financement, vous souhaitiez savoir quelles étaient
24 les hypothèses prises?

25 Q. [212] Oui, parce que tantôt, vous nous...

1 R. Oui.

2 Q. **[213]** ... avez confirmé, en quelque sorte, que pour
3 les amortissements des équipements, vous avez
4 appliqué le taux de construction non résidentiel de
5 vingt-cinq point deux (25,2). Donc, vous avez pris
6 les chiffres de deux mille vingt et un (2021), vous
7 avez fait fois un point vingt-cinq (x1,25), puis
8 vous avez arrivé à quarante mille (40 000). Je
9 voulais savoir la mécanique que vous avez utilisée
10 pour les frais de financement.

11 R. Bien, pour les frais de financement, on a fait
12 assez simple. On a pris la valeur de deux mille
13 vingt et un (2021), on l'a actualisée selon
14 l'indice de la construction non résidentielle qui
15 est de plus vingt-cinq virgule deux pour cent
16 (+25,2 %), et on a gardé le taux et le levier que
17 l'ADEQ avait fournis.

18 Q. **[214]** O.K. Parfait. C'est plus clair. Mon autre
19 question est pour vous, Monsieur Iny. Vous avez
20 décrit deux situations où il y a eu des guerres de
21 prix à Vancouver et à Toronto. Dans le cadre...
22 Puis vous avez décrit aussi au Québec, la situation
23 de guerre de prix avec Ultramar puis les jumelles.

24 J'aurais tendance à vous demander : depuis
25 le premier (1er) avril, à la Régie, depuis qu'il y

1 a la publication des prix, est-ce que vos membres,
2 est-ce que... concernant les prix de l'essence,
3 avez-vous vu un changement de comportement ou des
4 éléments qui ont fait en sorte que des essenceries
5 se sont davantage ajustées? Parce qu'elles n'ont
6 plus besoin de jumelles, si on reporte à vingt (20)
7 ans. Elles peuvent directement sur Régie Essence
8 Québec et avoir cette information-là.

9 M. GEORGE INY :

10 R. Je n'ai pas les informations pour répondre à votre
11 question, désolé.

12 Q. **[215]** O.K. Si on réfléchit, là, dans le sens de la
13 sécurisation de l'approvisionnement, parce qu'en
14 vertu de l'article 59, alinéa 2, il y a quand même
15 une préoccupation qui doit être maintenue à l'effet
16 que, dans le fond, les consommateurs doivent
17 pouvoir continuer à s'approvisionner. Et ce matin,
18 on a entendu le panel précédent parler d'un taux
19 d'essenceries par cent mille (100 000) habitants.
20 Est-ce que vous avez une préoccupation de ce
21 côté-là?

22 R. Pour l'instant, non. Parce qu'au Québec, on n'a pas
23 eu une forte dégringolade dans les dernières
24 années. On sait, je pense que la date, elle sera
25 d'accord aussi qu'il est très, très peu probable

1 que le chiffre actuel se maintiendra *ad vitam*
2 *æternam*. Mais on voudrait voir des départs,
3 peut-être on pourrait dire contrôlés comme un peu,
4 ou en tout cas, des départs modestes, et
5 idéalement, que les... dans les endroits où il n'y
6 a qu'une station ou deux, qu'on continue à avoir
7 une présence d'essencerie.

8 Q. [216] Est-ce que vous n'avez pas une appréhension à
9 l'effet que, si jamais le coût d'exploitation d'une
10 essencerie viendrait qu'à être pas suffisamment
11 représentatif, qu'il y aurait une attrition encore
12 plus grande qui ferait en sorte que, justement, il
13 pourrait y avoir un enjeu éventuellement sur le
14 marché?

15 R. C'est une préoccupation, mais ce n'est pas
16 l'objectif de notre exercice aujourd'hui, je pense.
17 Ça, c'est vraiment un prix plancher pendant une
18 guerre de prix, je pense. C'est une bouée de
19 sauvetage, ce n'est pas une politique pour la
20 commercialisation d'essence. Mais oui, un jour, on
21 pourrait peut-être essayer avec un mandat plus
22 large pour vous dire... On pourrait peut-être, dans
23 les régions lointaines, avoir une quatrième
24 catégorie de stations-service qu'on veut épargner à
25 tout prix, de manière à...

1 Mais s'il n'y a déjà pas de concurrence
2 déloyale, on a espoir que les concurrents qui sont
3 dans ces marchés peuvent avoir une marge qui leur
4 permettrait de rester. Il n'y a pas d'interdiction
5 ici à augmenter les prix comme tels. C'est vraiment
6 simplement un minimum pour réduire la possibilité
7 que quelqu'un qui est au milieu, parce qu'un
8 détaillant avec dominance, avec d'autres moyens de
9 payer son carburant que celui qui va en détail,
10 parce qu'il fait des profits sur d'autres étapes
11 dans la transformation ou la livraison, réussisse à
12 le faire.

13 Q. [217] C'est parfait. Je vous remercie.

14 LE PRÉSIDENT :

15 Je n'ai plus d'autres questions. Maître Lemieux, si
16 vous avez...

17 Me GUILLAUME LEMIEUX :

18 Je n'aurai pas non plus de questions en
19 réinterrogatoire. Je vous remercie.

20 LE PRÉSIDENT :

21 Parfait. Donc, je remercie les témoins. Vous êtes
22 maintenant libérés. Nous allons ajourner pour
23 aujourd'hui et nous reprendrons demain avec
24 l'argumentation de maître Charlebois et celui après
25 ça de maître Lemieux. Je vous remercie. Bonne fin

1 de journée.

2

3 AJOURNEMENT DE L'AUDIENCE

4

5

6

7

8 SERMENT D'OFFICE

9

10 Je, soussignée, **ROSA FANIZZI**, sténographe
11 officielle, certifie sous mon serment d'office que
12 les pages qui précèdent sont et contiennent la
13 transcription fidèle et exacte des témoignages et
14 plaidoiries en l'instance, le tout pris au moyen de
15 la sténotypie, et ce, conformément à la Loi.
16 Et j'ai signé,

17

18

19

20

21



22

ROSA FANIZZI

23

RIOPEL GAGNON LAROSE