

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

N° : R-4289-2025



ASSOCIATION DES DISTRIBUTEURS  
**D'ÉNERGIE DU QUÉBEC**

---

PARCE QUE LE MONDE CHANGE

---

**MÉMOIRE ET PREUVE DE L'ADEQ**

**19 février 2026**

***Audience sur la fixation d'un montant en cents par litre au titre des coûts  
d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel***

## TABLE DES MATIÈRES

<b>I.</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>II.</b>	<b>TOILE DE FOND .....</b>	<b>2</b>
<b>A.</b>	<b>Comparaison Québec et États-Unis .....</b>	<b>3</b>
<b>B.</b>	<b>Comparaison Montréal-Toronto et Québec-Canada .....</b>	<b>3</b>
<b>C.</b>	<b>Les régions du Québec .....</b>	<b>5</b>
<b>III.</b>	<b>DÉTERMINATION DE ZONES.....</b>	<b>6</b>
<b>A.</b>	<b>Segmentation du marché québécois.....</b>	<b>6</b>
<b>B.</b>	<b>Trois zones.....</b>	<b>7</b>
<b>IV.</b>	<b>MODÈLE DE RÉFÉRENCE.....</b>	<b>7</b>
<b>V.</b>	<b>COÛTS D'EXPLOITATION .....</b>	<b>8</b>
<b>A.</b>	<b>Présentation des coûts .....</b>	<b>8</b>
<b>B.</b>	<b>Mise à jour du quantum des coûts d'exploitation .....</b>	<b>12</b>
1.	Salaires.....	12
2.	Avantages sociaux.....	13
3.	Uniformes .....	14
4.	Amortissement .....	15
5.	Frais de financement .....	17
6.	Taxes relatives à la partie pétrolière .....	20
7.	Permis .....	18
8.	Électricité et chauffage .....	19
9.	Déneigement et entretien paysager.....	19
10.	Entretien et réparations .....	20
11.	Télécommunications et terminal de point de vente .....	20
12.	Fournitures de bureau et sanitaires .....	21
13.	Frais bancaires .....	22
14.	Assurances .....	22

15.	Honoraires professionnels.....	22
16.	Frais de garantie bancaire.....	23
17.	Publicité .....	23
18.	Coûts environnementaux .....	24
19.	Cartes de crédit .....	27
20.	Pertes d'inventaire.....	26
<b>VI.</b>	<b>L'OPPORTUNITÉ D'INCLURE LES COÛTS D'EXPLOITATION .....</b>	<b>26</b>
<b>VII.</b>	<b>L'EXCÈS DE CONCENTRATION DU MARCHÉ SERA COÛTEUX POUR LES CONSOMMATEURS QUÉBÉCOIS .....</b>	<b>31</b>
<b>VIII.</b>	<b>CONCLUSION.....</b>	<b>28</b>

## I. INTRODUCTION

Conformément à l'article 59 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (« **LRÉ** »), la Régie de l'énergie (la « **Régie** ») fixe de sa propre initiative ou à la demande du ministre un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel.

Les décisions D-99-133, D-2000-141, D-2003-126, D-2006-112 et D-2010-025, rendues respectivement les 29 juillet 1999, 21 juillet 2000, le 26 juin 2003, le 27 juin 2006 et le 10 mars 2010, ont permis à la Régie de se prononcer sur la valeur des coûts d'exploitation d'un détaillant. En vertu de ces décisions, la Régie avait fixé à 3 cents par litre, pour l'ensemble du territoire du Québec, le montant des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence et en carburant diesel.

Le processus réglementaire ayant mené à la décision D-99-133, reconduite en 2000, en 2003, en 2006 et en 2010, a duré plus de 15 mois, ce qui a exigé des ressources humaines et matérielles considérables pour l'Association des distributeurs d'énergie du Québec - ADEQ. Ce processus exhaustif a servi de base aux décisions ultérieures qui en ont repris les conclusions.

En 2012, la Régie a mené à nouveau un exercice exhaustif afin de revoir les coûts d'exploitation d'un détaillant efficace. En vertu de la décision D-2013-087, la Régie a fixé à 3,5 cents le litre le montant des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence et en carburant diesel.

Conformément à l'article 59 de la LRÉ, la Régie n'a pas alors inclus ce montant de coûts d'exploitation dans le calcul du prix minimum, en deçà duquel il est illégal de vendre au détail de l'essence et du carburant diesel au Québec. Cependant, elle a clairement indiqué qu'elle se réservait le droit d'inclure ce montant à tout moment, pour une période et dans une zone précise, si la situation devenait excessive; notamment si les prix affichés demeuraient au seuil minimum pendant une période continue.

Le 15 juillet 2015, la Régie a rendu la décision D-2015-111 dans laquelle elle reconduit à 3,5 cents, par litre, le montant au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel. Le 18 juillet 2018, la Régie reconduisait à nouveau le montant de 3,5 cents dans sa décision D-2018-087. La Régie estimait que la preuve déposée par les intervenants et les données tirées du *Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de carburant diesel – Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2013*, l'amenaient à conclure qu'il n'y avait pas eu de changements significatifs dans les conditions de marché de la vente au détail d'essence et de carburant diesel ni dans les coûts d'exploitation d'une essencerie depuis 2012.

En 2021, la Régie entamait un nouveau processus de détermination des coûts d'exploitation d'un détaillant efficace. L'ADEQ a refait un exercice exhaustif de révision des coûts. La Régie a rendu la décision D-2022-017 où elle fixe le montant au titre des coûts d'exploitation pour trois régions, soit 4,4 cents par litre pour la région 1, 4,7 cents par litre pour la région 2 et 5,5 cents par litre pour la région 3.

L'ADEQ réitère, comme elle l'avait fait en 2012, en 2015, en 2018 et en 2021 qu'elle ne partage pas certaines des conclusions de fait et de droit auxquelles la Régie est parvenue dans la décision D-99-133, reconduite en 2000, en 2003, en 2006 et en 2010 ainsi que dans la décision D-2013-087 et reconduite en 2015 et en 2018 et enfin en 2022 dans la décision D-2022-017. Elle constate en outre

que même si la Régie inclut dorénavant presque l'ensemble des coûts d'exploitation, il reste qu'elle exclut les coûts reliés aux pertes d'inventaire et aux vols alors qu'ils font partie intégrante des coûts que doit assumer un détaillant en essence et en carburant diesel.

Le 21 janvier 2025, dans le cadre du présent dossier, la Régie a rendu sa décision procédurale D-2025-009 dans laquelle elle demande aux personnes intéressées à participer au processus d'audience publique menant à la fixation des coûts d'exploitation de déposer une demande d'intervention. L'ADEQ a déposé une telle demande d'intervention et a été reconnue comme intervenante par la Régie dans la décision D-2025-031 rendue le 4 mars 2025.

Dans le cadre de la décision procédurale D-2025-046 sur le cadre d'examen, la Régie précise que dans le présent dossier, en tenant compte des commentaires des personnes intéressées, que la preuve des intervenants pourra traiter des enjeux relatifs à :

- 1) Les caractéristiques du modèle de référence d'une essencerie;
- 2) L'analyse des coûts d'exploitation

La Régie ne remet pas en question le choix des trois régions ainsi que leurs délimitations, ce qui n'est pas retenu comme un enjeu dans le présent dossier.

La Régie précise que le traitement de la notion de rabais de rampe ne sera pas traité dans ce dossier puisqu'ils ne sont pas des coûts d'exploitation.

Par ailleurs, la Régie juge inopportun le traitement d'une procédure d'encadrement des demandes d'inclusion dans le présent dossier.

Le présent mémoire de l'ADEQ vise à répondre aux enjeux identifiés par la Régie.

Sommairement, l'ADEQ estime que le temps est effectivement venu de réévaluer l'ensemble des coûts en tenant compte des régions qu'impose la segmentation du marché. L'ADEQ constate que les coûts doivent être revus pour tenir compte notamment de l'augmentation liée à l'inflation, du contexte postpandémique et de la transition énergétique. Enfin, le coût relié aux pertes d'inventaires et aux vols a été exclu par la Régie, alors qu'il est difficile de prétendre qu'il ne fait pas partie intégrante des coûts que doit assumer un détaillant en essence et en carburant diesel.

## **II. TOILE DE FOND**

### **A. Comparaison Québec et États-Unis et rationalisation du marché québécois**

Dans sa décision D-99-133, la Régie a peint une toile de fond du marché de la vente au détail d'essence<sup>1</sup>. Le nombre de postes d'essence a constitué un élément important du portrait du marché qui a été dessiné. La Régie fait état, à la page 24 de la décision D-99-133, de la tendance décroissante du nombre d'essenceries au Québec, entre 1981 et 1997.

---

<sup>1</sup> Décision D-99-133 R-3399-98, pp.19 à 37

Cette constatation a mené la Régie à émettre l'opinion « que la faible productivité du parc québécois d'essencerie, en termes de volume moyen annuel, devrait faire en sorte que les efforts de rationalisation se poursuivent »<sup>2</sup>. Compte tenu de l'importance de cette constatation pour l'ensemble des conclusions contenues dans la décision de la Régie, il importe de considérer le nombre de postes d'essence au Québec avec attention. Le nombre de postes d'essence est passé de 5 059<sup>3</sup>, en 1997 à 2 671<sup>4</sup>, en 2024.

Au cours de l'audience ayant mené à la décision D-99-133, certains intervenants ont cité le marché américain comme un exemple à suivre. Nous n'avons qu'à nous rappeler de l'expert d'Ultramar, monsieur Michael Ervin, qui a présenté des données comparatives entre le marché canadien et américain.

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

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

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

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

---

<sup>2</sup> Décision D-99-133, p. 37

<sup>3</sup> Id, p.31.

<sup>4</sup> Régie de l'énergie, Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel, Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2024. **(ADEQ-1)**

**Tableau 1**  
**Prix de l'essence ordinaire hors taxes<sup>5</sup>**  
**coût carbone<sup>6</sup> et redevance verte<sup>7</sup>**  
**Montréal et Toronto**

Années	Toronto	Montréal	Écart Toronto-Montréal
1999	28,7	27,7	0,9
2000	41,5	40,4	1,1
2001	37,7	37,0	0,7
2002	38,2	35,4	2,8
2003	42,5	40,0	2,5
2004	48,5	48,0	0,5
2005	59,3	57,5	1,8
2006	63,6	62,0	1,6
2007	67,5	65,9	1,6
2008	80,1	77,0	3,0
2009	62,4	59,4	3,0
2010	85,0	83,7	1,4
2011	85,0	83,6	1,4
2012	87,4	87,1	0,4
2013	88,5	87,0	1,5
2014	88,8	86,4	2,4
2015	69,7	64,8	4,9
2016	64,9	57,8	7,1
2017	71,5	67,0	4,5
2018	84,0	78,0	6,0
2019	75,9	71,9	4,0
2020	57,7	54,9	2,8
2021	83,5	80,8	2,8
2022	116,6	114,9	1,7
2023	104,4	102,7	1,7
2024	102,6	100,5	2,1
2025	100,5	96,6	3,9

La redevance verte est soustraite du 1er avril 2007 à décembre 2014.

La quote-part est soustraite à compter du 1er avril 2007.

Les frais du SPEDE sont soustraits à compter de janvier 2015 au Québec.

Les frais du SPEDE sont soustraits de janvier 2017 à octobre 2018 en Ontario.

Source : Kalibrate., Essence ordinaire, Prix au détail, moyennes mensuelles, libre-service, sans taxes et ADEQ.

<sup>5</sup> Kalibrate, « Essence ordinaire, Prix au détail, libre-service, sans taxes », 1999 à 2025 (ADEQ-2)

<sup>6</sup> Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec. *Revenus des ventes aux enchères versés au Fonds d'électrification et de changements climatiques*, au 18 décembre 2025 (ADEQ-3)

<sup>7</sup> Régie de l'énergie du Québec. *Historique des taux de la quote-part annuelle payable par les distributeurs d'énergie tels que déterminés par la Régie de l'énergie et Financement des actions pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques – (Fonds vert MDDEFP) (ADEQ-4)*

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

À cet égard, les données présentées au tableau 2 (document ADEQ-5) sont incontestables. Depuis 1999, la présence d'entreprises pétrolières indépendantes permet au marché québécois des carburants d'offrir les meilleurs prix hors taxes aux consommateurs du Québec. Du plus bas prix au plus élevé : Québec, Ontario, Atlantique, Ouest canadien<sup>8</sup>.

### **C. Les régions du Québec et des volumes représentatifs des marchés**

Il ne faut pas oublier qu'au Québec, les compagnies majeures avec leurs sites corporatifs et les grandes surfaces ont abandonné ou déconsidéré les postes d'essence desservant les populations des secteurs plus isolés, compte tenu des coûts d'exploitation supérieurs à ceux des indépendants qu'ils doivent assumer. Alors que les indépendants peuvent opérer avec profitabilité ces postes d'essence aux plus faibles volumes, les majeures ont laissé tomber ce type d'opérations, dans lesquelles les grandes surfaces refusent de s'engager. L'efficacité des indépendants assure ainsi l'accessibilité à un service essentiel d'approvisionnement en essence aux populations à faible densité qui, sans eux, se verraient privées de services d'approvisionnement de carburant, les obligeant à franchir des dizaines de kilomètres pour s'approvisionner en produits pétroliers. D'ailleurs, au plus fort de la crise de la pandémie, nous avons pu constater le rôle des stations-service dans la prestation de service essentiel aux populations locales comme aux services d'urgence qu'elles ont continué à approvisionner alors que l'économie était mise en pause forcée.

Malgré leur volume plus modeste qui fait diminuer le volume moyen par poste d'essence, ces points de service efficaces ne placent pas le Québec en porte à faux lorsqu'on compare les prix moyens hors taxes et redevances.

Au surplus, les conséquences de la pandémie ont contribué à considérablement réduire les volumes de vente de carburant des essenceries. Selon l'expérience des membres, au plus fort de la crise, lors de la mise en pause de l'économie québécoise, les volumes ont été réduits de plus de 40% et même de près de 70% dans les stations-service autoroutières. Le télétravail a pris une place importante dans la vie de plusieurs Québécois et a contribué à réduire la demande en carburant. Même si le télétravail perd de la vitesse et un retour au bureau se produit, les volumes de ventes, même s'ils ont légèrement augmenté depuis la dernière audience, ne sont pas revenus aux volumes pré-pandémiques.

La transition énergétique vient aussi créer une pression sur les volumes de vente. La pénétration des véhicules électriques se poursuit. Même si le gouvernement a mis sur pause son interdiction complète de ventes de véhicules neufs à essence de 2035, il reste que le mouvement vers une transition énergétique se poursuit. Dans les années à venir, avec cette pression, il faut s'attendre à une baisse de la demande. Tous ces bouleversements donnent des signaux incertains qui pourraient

---

<sup>8</sup> ADEQ, Tableau 2 « Prix au détail hors taxes de l'essence ordinaire au Canada – moyennes mensuelles, prix au détail, libre-service, sans taxes et redevances vertes (1999 à 2025) » (ADEQ-5)

faire place à un sous-investissement et la fermeture d'actifs logistiques importants (essenceries, dépôts, terminaux), ce qui affectera d'abord les régions éloignées (Côte-Nord, Abitibi, Gaspésie, Saguenay–Lac-Saint-Jean, etc.) et pourra mener à un isolement énergétique et économique graduel.

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

C'est la raison pour laquelle il faut établir un juste volume basé sur la réalité du Québec qui, tel qu'exposé ci-haut, se compare avantageusement avec le reste du Canada. Puisque les consommateurs du Québec bénéficient des prix de l'essence hors taxes les plus bas du Canada<sup>9</sup>, il faut donc considérer des volumes réalistes, propres à chacune des trois régions, pour établir le volume de référence du poste d'essence efficace déterminé par la Régie.

### **III. DÉTERMINATION DE ZONES**

#### **A. Segmentation du marché québécois**

Même si la Régie ne remet pas en question la détermination des trois régions, l'ADEQ juge important de rappeler les paramètres de cette segmentation du marché.

Le Québec a un vaste territoire. Comme nous allons le constater, le marché des carburants n'a pas les mêmes caractéristiques sur l'ensemble du territoire québécois. Une segmentation du marché selon certaines caractéristiques est nécessaire afin d'établir une équité conforme aux particularités régionales qui conditionnent la valeur des coûts d'exploitation. En outre, cette segmentation est essentielle à la représentativité des détaillants des régions qui supportent des coûts d'exploitation moyens plus élevés, en raison du contexte particulier de leur marché.

Il est évident que la densité de la population dans une zone donnée influence le marché de détail des carburants. À titre d'exemple, la proximité de gros bassins de population a un impact sur les conditions du marché. Puisque les conditions du marché pétrolier sont variables, il est logique que les coûts d'exploitation le soient également.

Dans un grand marché, il est possible de réaliser certaines économies d'échelle dont il ne faut toutefois pas exagérer la portée, car d'autres coûts peuvent s'avérer plus élevés dans les grands centres. Par contre, dans les petits marchés, les volumes de ventes ne peuvent pas être aussi importants. Cette caractéristique doit être considérée dans la démarche de segmentation du marché. Si, dans la grande région métropolitaine de Montréal, le volume de vente moyen est supérieur à celui des autres régions du Québec, étant donné la grande densité de population de cette région, la valeur des terrains y est par contre beaucoup plus élevée. Toutefois, dans les régions éloignées, où le volume de vente est plus faible, il est essentiel qu'il y ait des points de vente pour desservir la

---

<sup>9</sup> (ADEQ-5)

population sans qu'elle ait à se déplacer sur de très grandes distances. Si les économies d'échelle dans ces régions ne sont pas aussi importantes, celles des grands marchés ont une limite. Lorsque de très grands volumes y sont atteints, les installations adaptées à ces très grands débits demandent un investissement, toutes proportions gardées, beaucoup plus important que pour les postes d'essence à débit moyen.

## **B. Trois zones**

Le Québec est divisé en trois pour les fins de l'établissement des coûts d'exploitation: d'un détaillant efficace par région : la région de Montréal (CMM), le Québec central et les régions éloignées<sup>10</sup>. Ces zones sont bien délimitées et sont caractérisées par une taxation similaire. Au surplus, les zones éloignées ont comme caractéristique d'avoir une barrière naturelle avec les zones centrales. Cette segmentation du territoire limite les distorsions que créerait un trop grand nombre de zones et permet d'établir des coûts plus représentatifs du contexte de chacune de ces zones.

### **La région de Montréal (CMM), zone 1**

La région de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) représente la première zone de marché. Sur le territoire de la CMM, la densité de population est plus importante. Cette forte densité permet aux détaillants d'avoir un volume de vente moyen supérieur au volume de vente moyen que l'on retrouve sur l'ensemble du territoire du Québec. De plus, une taxe additionnelle de 3 cents, prélevée sur chaque litre d'essence vendu, contribue à particulariser ce territoire. Dans cette zone, on retrouve Montréal, Laval et les municipalités des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie situées sur le territoire de la CMM ainsi que la municipalité de Saint-Jérôme.

### **Le Québec central, zone 2**

La deuxième zone regroupe les territoires du Québec central. Ces régions sont généralement situées près de grands centres, près de la région de la CMM ou ayant un bassin de population moyen permettant des volumes de vente assez importants. Les régions de Québec, de Chaudière-Appalaches, de l'Estrie, de l'Outaouais ainsi que les municipalités des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie situées hors du territoire de la CMM sont regroupées dans cette zone de marché des régions intermédiaires.

### **Les régions éloignées, zone 3**

La troisième zone regroupe les régions éloignées. Ces régions sont généralement caractérisées par un faible volume de vente, un vaste territoire et une faible densité de population. Elles bénéficient généralement de rabais de taxes, dus notamment à leur éloignement des grands centres. Cette zone comprend les régions de l'Abitibi, du Nord-du-Québec, de la Côte-Nord, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

## **IV. MODÈLE DE RÉFÉRENCE**

L'ADEQ a déterminé un modèle commercial qui répond aux paramètres de volumes de chacune des trois zones.

---

<sup>10</sup> Décision D-2022-017 R-4141-2020, Annexe 1.

L'ADEQ a utilisé les données du recensement des essenceries au 31 décembre 2024<sup>11</sup> où les volumes moyens pour chacune des régions ont été calculés. Ainsi, pour la région de Montréal-CMM (zone 1), un poste d'essence de type libre-service dépanneur d'un volume de 4,02 millions de litres (4 020 000) doit servir de modèle de référence. Ce poste d'essence sera notamment doté de trois distributrices (multiproduits 2x3+0 et 1x3+1), de deux réservoirs en fibre de verre double parois (l'un d'une capacité de 65 000 litres et l'autre de 50 000 litres compartimenté), d'une marquise de 24x80 pieds et de deux caisses avec contrôle des distributrices d'essence.

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

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

## V. COÛTS D'EXPLOITATION

### A. Présentation des coûts

Pour établir la juste valeur des coûts d'exploitation d'une entreprise, il convient de ne pas exclure des éléments nécessaires à ses opérations. Le professeur Ahmed Naciri est on ne peut plus clair à cet égard. S'en référant à l'American Accounting Association, monsieur Naciri rappelle en effet que la considération de toutes les composantes du coût d'exploitation trouve sa justification dans la loi financière, devenue classique et indiscutable : la règle de maximisation. En vertu de cette loi, toute activité commerciale ne mérite d'être entreprise que lorsque l'ensemble des revenus qu'elle génère est égal ou supérieur à l'ensemble de tous les coûts qu'elle cause. « Exprimé différemment, un entrepreneur ne peut prétendre avoir réalisé un profit que lorsque tous ses coûts ont été résorbés à même ses revenus d'exploitation » précise le professeur Naciri<sup>12</sup>. Le législateur a, avec raison, décidé de réglementer l'activité commerciale de vente des produits essentiels que sont l'essence et le carburant diesel. Tous les coûts afférents à leur vente doivent donc être tenus en compte dans l'évaluation des coûts d'exploitation.

D'ailleurs, un document de l'ICPP intitulé « De la raffinerie à la pompe, l'industrie pétrolière d'aval du Canada » explique que le prix à la pompe doit permettre de couvrir tous les coûts d'exploitation :

---

<sup>11</sup> Régie de l'énergie, Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel, Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2024. (ADEQ-1)

<sup>12</sup> Les soulignés sont tirés du document. Chaire d'études socio-économiques, Ahmed Naciri, PhD.: « Les composantes du coût d'exploitation », mai 1998. Document déposé dans le cadre de l'audience 98-99, à la p. 5, 3<sup>ème</sup> paragraphe (ADEQ-6)

« Par conséquent, le détaillant doit trouver un juste équilibre entre un prix qui rembourse toutes les dépenses d'exploitation et les frais de propriété et un prix suffisamment bas pour attirer les clients et les conserver malgré la vive concurrence. »<sup>13</sup>

Conformément au paragraphe 21 de la décision D-2025-046, l'ADEQ présente les éléments de coûts d'exploitation (composantes et valeurs) qui tiennent compte des zones déterminées et des modèles de postes d'essence qui y sont associés.

Les tableaux qui suivent identifient chacun des éléments des coûts d'exploitation d'un poste d'essence efficace, pour chacune des trois zones.

Les coûts identifiés et évalués dans ces tableaux représentent que les coûts d'un détaillant indépendant et excluent les coûts inhérents au fonctionnement d'un réseau ou aux coûts d'un grossiste qui se retrouvent en amont des coûts du détaillant.

---

<sup>13</sup> Institut canadien des produits pétroliers, « De la raffinerie à la pompe, l'industrie pétrolière d'aval du Canada », à la p. 5. (ADEQ-7)

**Tableau 3**  
**Coûts d'exploitation par zone**

Éléments des coûts d'exploitation	Coûts en 2026					
	Zone 1: CMM		Zone 2: Québec central		Zone 3: régions éloignées	
<i>Volumes moyens (litres)</i>	<b>4 020 000</b>		<b>3 150 000</b>		<b>2 050 000</b>	
	\$	¢/litre	\$	¢/litre	\$	¢/litre
Salaires	84 075	2,09	65 991	2,09	52 351	2,55
Avantages sociaux	14 110	0,35	11 068	0,35	8 776	0,43
Uniformes	416	0,01	374	0,01	291	0,01
Amortissement des équipements	53 167	1,32	45 700	1,45	39 933	1,95
Frais de financement	52 125	1,30	39 165	1,24	28 095	1,37
Taxes relatives aux équipements pétroliers	22 500	0,56	15 000	0,48	7 500	0,37
Permis	834	0,02	778	0,02	694	0,03
Électricité et chauffage	7 700	0,19	6 500	0,21	5 300	0,26
Déneigement et entretien paysager	5 100	0,13	4 500	0,14	3 600	0,18
Entretien et réparation	9 422	0,23	8 465	0,27	7 255	0,35
Télécommunication et terminal de point de vente	2 352	0,06	2 352	0,07	2 352	0,11
Fournitures de bureau et sanitaires	3 188	0,08	2 398	0,08	1 733	0,08
Frais bancaires	2 000	0,05	1 500	0,05	1 250	0,06
Assurances	6 300	0,16	6 000	0,19	5 000	0,24
Honoraires professionnels	1 900	0,05	1 900	0,06	1 700	0,08
Frais de garantie bancaire	875	0,02	875	0,03	875	0,04
Publicité	4 020	0,10	3 150	0,10	2 050	0,10
Coûts environnementaux	367	0,01	450	0,01	533	0,03
<b>Sous-total</b>	<b>270 450</b>	<b>6,73</b>	<b>216 166</b>	<b>6,86</b>	<b>169 288</b>	<b>8,26</b>
<b>Coûts influencés par le prix du carburant</b>						
Cartes de crédit	63 865	1,59	50 730	1,61	34 046	1,66
Pertes d'inventaire	15 106	0,38	11 652	0,37	7 611	0,37
<b>Sous-total</b>	<b>78 971</b>	<b>1,96</b>	<b>62 382</b>	<b>1,98</b>	<b>41 657</b>	<b>2,03</b>
<b>TOTAL</b>	<b>349 420</b>	<b>8,69</b>	<b>278 548</b>	<b>8,84</b>	<b>210 945</b>	<b>10,29</b>

**Tableau 4**  
**Coûts d'exploitation indexés par zone**

Éléments des coûts d'exploitation	Coûts 2026 (avec inflation projetée sur 3 ans - 3,06%)					
	Zone 1: CMM		Zone 2: Québec central		Zone 3: régions éloignées	
<i>Volumes moyens (litres)</i>	<b>4 020 000</b>		<b>3 150 000</b>		<b>2 050 000</b>	
	\$	¢/litre	\$	¢/litre	\$	¢/litre
Salaires	86 647	2,16	68 011	2,16	53 953	2,63
Avantages sociaux	14 542	0,36	11 407	0,36	9 045	0,44
Uniformes	429	0,01	386	0,01	300	0,01
Amortissement des équipements	54 794	1,36	47 098	1,50	41 155	2,01
Frais de financement	53 720	1,34	40 363	1,28	28 955	1,41
Taxes relatives aux équipements pétroliers	23 189	0,58	15 459	0,49	7 730	0,38
Permis	859	0,02	802	0,03	715	0,03
Électricité et chauffage	7 936	0,20	6 699	0,21	5 462	0,27
Déneigement et entretien paysager	5 256	0,13	4 638	0,15	3 710	0,18
Entretien et réparation	9 710	0,24	8 724	0,28	7 477	0,36
Télécommunication et terminal de point de vente	2 424	0,06	2 424	0,08	2 424	0,12
Fournitures de bureau et sanitaires	3 285	0,08	2 471	0,08	1 786	0,09
Frais bancaires	2 061	0,05	1 546	0,05	1 288	0,06
Assurances	6 493	0,16	6 184	0,20	5 153	0,25
Honoraires professionnels	1 958	0,05	1 958	0,06	1 752	0,09
Frais de garantie bancaire	902	0,02	902	0,03	902	0,04
Publicité	4 143	0,10	3 246	0,10	2 113	0,10
Coûts environnementaux	378	0,01	464	0,01	550	0,03
<b>Sous-total</b>	<b>278 725</b>	<b>6,93</b>	<b>222 781</b>	<b>7,07</b>	<b>174 468</b>	<b>8,51</b>
<b>Coûts influencés par le prix du carburant</b>						
Cartes de crédit	63 865	1,59	50 730	1,61	34 046	1,66
Pertes d'inventaire	15 106	0,38	11 652	0,37	7 611	0,37
<b>Sous-total</b>	<b>78 971</b>	<b>1,96</b>	<b>62 832</b>	<b>1,98</b>	<b>41 657</b>	<b>2,03</b>
<b>TOTAL</b>	<b>357 696</b>	<b>8,90</b>	<b>285 163</b>	<b>9,05</b>	<b>216 125</b>	<b>10,54</b>

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

En revoyant la valeur des coûts d'exploitation qu'elle a d'abord fixée dans sa décision D-99-133, et reconduite en 2003, 2006 et 2009 et par la suite réévaluée en 2012 pour être reconduite en 2015 et 2018 et enfin réévaluée de nouveau en 2021, l'ADEQ soumet que la Régie devra tenir compte des données qui suivent.

La détermination des éléments des coûts d'exploitation et de leur valeur, pour chacune des zones, a été effectuée par le comité des affaires économiques de l'ADEQ. Les membres participants au comité sont monsieur Jérôme Dufresne de EKO/CADEKO, monsieur Sonny Lehoux de Filgo-Sonic, monsieur Steve Lamontagne de Harnois Énergies, monsieur Éric Larouche de RL Énergies, monsieur Jean-Philippe Tiernan de Sobeys et monsieur Mathieu Lefebvre de Sunoco et monsieur Hugues Paiement d'Alimentation Couche-Tard.

### 1. Salaires

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

Dans les zones 1 et 2, l'achalandage du commerce nécessite une double présence aux caisses en périodes de pointe.

La complexité des opérations et les responsabilités de gestion nécessitent la présence d'un gérant et d'un assistant-gérant. Le gérant a notamment la responsabilité d'aménager les horaires des employés, du recrutement avec un roulement important, des commandes, des contrôles d'inventaires pétroliers pour respecter les critères environnementaux et de la propreté et de la sécurité des lieux. Le comité a considéré les salaires du gérant et des commis, mais n'a pas attribué de salaire spécifique à l'assistant-gérant dans le calcul des coûts relatifs aux salaires. Les salaires des employés ont été attribués à 40% au commerce du carburant et à 60% à celui du dépanneur, alors que 25 % du salaire du gérant est attribué aux tâches reliées à la gestion du commerce des carburants.

La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,1208 %<sup>14</sup> de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,0604 %. Les salaires ont donc été ajustés des projections inflationnistes.

---

<sup>14</sup> Banque du Canada, Mesures d'inflation, La Banque du Canada vise à maintenir l'inflation à 2%. (ADEQ-8)

**Tableau 5**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Heures d'ouverture	Ouvert 24 hres	6h à 24h	6h à 23h
Double présence par semaine	42 heures	30 heures	Aucune
Nombre d'heures travaillées par semaine (caissiers)	210 hres	156 hres	119 hres
Taux horaire – caissiers <sup>15</sup>	16,10 \$	16,10 \$	16,10 \$
Salaires - caissiers par année	175 812 \$	130 603 \$	99 627 \$
Salaires du gérant	55 000 \$	55 000 \$	50 000 \$
Salaires – caissiers dédiés aux carburants (40 %)	70 325 \$	52 241 \$	39 851 \$
Salaires du gérant dédié aux carburants (25%)	13 750 \$	13 750 \$	12 500 \$
Coût total des salaires dédiés aux carburants	84 075 \$	65 991 \$	52 351 \$
Coût des salaires dédiés aux carburants ajusté à l'inflation projetée (3,06 %)	86 648 \$	68 011 \$	53 953 \$

## 2. Avantages sociaux

Le taux des avantages sociaux payé par l'employeur est de 16,822 % des salaires. Le coût des avantages sociaux est composé des éléments suivants :

Les avantages sociaux ont été ajustés à la moitié des projections inflationnistes des trois prochaines années (3,06 %).

---

<sup>15</sup> CNESST, Salaire minimum au Québec, 2025. (ADEQ-9)

**Tableau 6****Les charges sociales imputées à l'employeur en 2026**

Régime des rentes du Québec		6,3 %
Assurance emploi		1,82 %
Régime québécois d'assurance parentale (RQPA)		0,602 %
Fonds des services de santé (FSS)		2,50 %
Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST)	Normes du travail et de l'équité salariale	0,06 %
	Régime de santé et sécurité au travail	1,54 %
Indemnités de vacances		4,0 %
Total		16,822 % <sup>16</sup>

**Tableau 7**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts des avantages sociaux	14 110 \$	11 068 \$	8 776 \$
Coûts des avantages sociaux ajustés à l'inflation projetée (3,06 %)	14 542 \$	11 337 \$	9 045 \$

**3. Uniformes**

L'uniforme reflète l'image de l'entreprise et assure une uniformité chez tous les employés. Dans le contexte de pénurie de main-d'œuvre, l'uniforme revêt encore plus d'importance aux yeux des employés où l'employeur se doit de fournir des uniformes. Nous avons révisé à la baisse les éléments des uniformes pour passer à 104 \$ par employé, ce qui comprend 4 chandails à manches courtes, 1 chandail à manches longues (hoodie), 1 casquette et 1 étiquette au nom de l'employé(e). Au surplus, depuis la pandémie, les employés sont plus exigeants pour des raisons d'hygiène personnelle. Comme nous avons un roulement de personnel important et en considérant l'usure des uniformes, nous achetons un plus grand nombre d'uniformes par année soit 10 en zone 1, 9 en zone 2 et 7 en zone 3. Une proportion de 40% des coûts des uniformes est attribuée au commerce des carburants. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06 %.

<sup>16</sup> Emploi et Solidarité sociale, Guide des mesures et des services d'emploi, 2.2 Charges sociales imputées à l'employeur. 1<sup>er</sup> janvier 2026. (ADEQ-10)

**Tableau 8**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts d'uniforme par employé	104 \$	104 \$	104 \$
Nombre d'employés	10	9	7
Coûts des uniformes	1 040 \$	936 \$	728 \$
Coûts des uniformes relatifs au commerce de carburant (40%)	416 \$	374 \$	291 \$
Coûts des uniformes ajustés à l'inflation projetée (3,06%)	429 \$	386 \$	300 \$

#### 4. Amortissement

L'amortissement a été calculé à partir de la valeur des immobilisations de chacun des modèles de postes d'essence de type libre-service dépanneur déterminé. Ces coûts sont basés sur l'expérience des membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence dans les différentes zones. Les coûts de construction et de remplacement de l'équipement ont considérablement augmenté ces dernières années. On constate une importante augmentation des coûts de construction dans le secteur résidentiel<sup>17</sup> comme dans le secteur commercial où les prix ont explosé.

L'amortissement a été calculé sur une période de 15 ans à l'exception des équipements relatifs aux réservoirs où l'amortissement a été calculé sur une période de 30 ans (réservoirs, tuyauterie et travaux d'installation). La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06%.

Nous attirons l'attention sur des changements réglementaires qui peuvent impliquer de nouveaux coûts. À titre d'exemple, le *Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel* (chapitre P-30.01, r.0.1). Cette réglementation impose l'ajout d'une certaine teneur en éthanol qui est croissante dans le temps. De plus, l'essence-éthanol à 10% ou 15% est distribuée à travers le Québec et nécessite des modifications à certains équipements. Certains réservoirs de fibres de verre n'ont pas les attestations pour contenir une haute teneur en éthanol. Même si les réservoirs de certaines essenceries n'ont pas encore atteint leur fin de vie utile, elles doivent devancer le changement de ces réservoirs avec les impacts financiers que cela comporte.

---

<sup>17</sup> Bérubé, Nicolas, La Presse, [Les prix ont explosé de 71% depuis 2017](#), 11 février 2026. (ADEQ-11)

**Tableau 9**

ITEMS	ZONE 1		ZONE 2		ZONE 3	
<b>Volume</b>	<b>4 020 000</b>		<b>3 150 000</b>		<b>2 050 000</b>	
<b>Configuration des distributrices</b>	3 îlots en façade		2 îlots en façade		2 îlots en façade	
<b>Disposition des distributrices</b>	(2x3+0 et 1x3+1)		(1x3+0 et 1x3+1)		(1x3+0 et 1x3+1)	
<b>Distributrices avec paiement à la pompe</b>	100 000 \$		65 000 \$		65 000 \$	
<b>Interface</b>		3 500 \$		3 500 \$		3 500 \$
<b>Système de caisses</b>	2 caisses	24 000 \$	2 caisses	24 000 \$	2 caisses	24 000 \$
<b>Réservoir en fibre de verre double parois (Litres)</b>	65000 L	100 000 \$	65000 L	100 000 \$		Non
<b>Réservoir en fibre de verre double parois (Litres) (compartimenté)</b>	50000 L	95 000 \$	35000 L	85 000 \$	65000 L	110 000 \$
<b>Tuyauterie</b>		65 000 \$		60 000 \$		65 000 \$
<b>Pompes submersibles</b>	3 pompes	12 500 \$	3 pompes	12 500 \$	3 pompes	12 500 \$
<b>Contrôle d'inventaire électronique</b>		55 000 \$		55 000 \$		55 000 \$
<b>Marquise et luminaire</b>	24 x 80	200 000 \$	24 x 50	165 000 \$	24 x 32	145 000 \$
<b>Installation</b>		220 000 \$		195 000 \$		200 000 \$
<b>Flex et boîtier lumineux</b>	cadre 3D	52 000 \$	cadre 3D	42 000 \$	cadre-toile en 2D	24 000 \$
<b>Pylône au LED et indicateur des prix et enseigne (en pieds)</b>	18x6	25 000 \$	18x6	25 000 \$	18x6	25 000 \$
<b>Vérificateur agréé</b>		3 000 \$		3 000 \$		3 000 \$
<b>Asphalte et préparation</b>		70 000 \$		60 000 \$		45 000 \$
<b>Caméras</b>	6 caméras et 1 moniteur	7 500 \$	4 caméras et 1 moniteur	6 500 \$	4 caméras et 1 moniteur	6 500 \$
<b>Mobilier urbain</b>	3 présentoirs à lave-glace et poubelle, 3 postes de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	5 000 \$	2 présentoirs à lave-glace et poubelle, 2 postes de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	4 000 \$	1 présentoir à lave-glace et poubelle, 1 poste de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	3 000 \$
<b>Coûts</b>	<b>1 037 500 \$</b>		<b>905 500 \$</b>		<b>786 500 \$</b>	
<b>Amortissement (sur 15 ans/30 ans)</b>	<b>53 167 \$</b>		<b>45 700 \$</b>		<b>39 933 \$</b>	
<b>Coût ajusté à l'inflation projetée (3,06%)</b>	1 069 252 \$		933 212 \$		810 570 \$	
<b>Amortissement avec inflation projetée (3,06%)</b>	54 754 \$		47 099 \$		41 155 \$	
<b>Terrain</b>	40 000 pi2	1 400 000 \$	30 000 pi2	800 000 \$	20 000 pi2	300 000 \$

## 5. Frais de financement

Un homme ou une femme d'affaires avisé utilise un partenariat financier pour financer les immobilisations, le terrain et les équipements pétroliers. Ce sont en effet des acquisitions de long terme qui entraînent l'utilisation du crédit.

Le professeur Ahmed Naciri traite de cette question dans le document intitulé : « Les composantes du coût d'exploitation » qu'il a déposé dans le cadre de l'audience 98-99<sup>18</sup>. À la page 25 de ce document, le professeur Naciri précise que c'est le financement à terme qui permet de réaliser des investissements en actifs fixes. Pour le professeur Naciri, les intérêts sur emprunts hypothécaires entraînent des versements mensuels qui comprennent deux composantes : l'une affectée au remboursement du principal qui n'est pas considérée comme coût et une autre affectée au paiement du loyer de la somme empruntée, soit les coûts des intérêts sur hypothèque. Cette dernière composante constitue un vrai coût pour l'emprunteur, précise-t-il.

D'ailleurs, les compagnies majeures et les grandes surfaces ont des dettes accumulées et doivent défrayer les coûts de ces emprunts. Le fait qu'elles puissent choisir de ne pas comptabiliser les coûts de ces emprunts dans les opérations commerciales de leur secteur de détail ne constitue qu'un choix comptable. Leurs opérations intégrées leur permettent de pareils transferts. Cela ne doit pas faire oublier que les compagnies majeures et les grandes surfaces, tout comme les indépendants, font appel aux leviers financiers que constituent les emprunts. Les frais de financement sont comptabilisés pour tenir compte de la réalité commerciale omniprésente de l'emploi de leviers financiers.

Nous estimons que la Régie doit considérer des frais inhérents à un emprunt représentant entre 60 et 70 % du capital investi<sup>19</sup>. On estime que les éléments à considérer sont 50% de la valeur d'un terrain et les coûts de l'installation pétrolière, auxquels on ajoute la moitié des prévisions inflationnistes (3,06%) des trois prochaines années. L'emprunt représente 60% de l'investissement total, au taux d'intérêt de 5 % réclamé par une institution financière. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06 %.

---

<sup>18</sup> (ADEQ-6)

<sup>19</sup> À titre d'exemple Statistique Canada estimait en 1997, que les postes d'essence avec un chiffre d'affaires de 5 à 25 millions \$ ont un taux d'endettement de 69,9% selon le "Financial performance Indicators for Canadian Businesses" (ADEQ-12)

**Tableau 10**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Investissement pétrolier	1 037 500 \$	905 500 \$	786 500 \$
Terrain	40 000 pi <sup>2</sup>	30 000 pi <sup>2</sup>	20 000 pi <sup>2</sup>
	1 400 000 \$	800 000 \$	300 000 \$
Investissement pétrolier et 50% du terrain	1 737 500 \$	1 305 500 \$	936 500 \$
60% des investissements (équipements et 50% terrain)	1 042 500 \$	783 300 \$	561 900 \$
Frais de financement (5%)	52 125 \$	39 165 \$	28 095 \$
Frais de financement ajustés à l'inflation projetée (3,06%)	53 720 \$	40 364 \$	28 955 \$

#### 6. Taxes relatives à la partie pétrolière

L'estimation des taxes est faite à partir de l'expérience des membres du comité opérant dans les différentes zones. La moitié des taxes doit être assumée par le commerce de carburant. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06 %.

**Tableau 11**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Taxes	45 000 \$	30 000 \$	15 000 \$
Taxes relatives à la partie pétrolière (50%)	22 500 \$	15 000 \$	7 500 \$
Taxes relatives à la partie pétrolière ajustées de l'inflation projetée (3,06%)	23 187 \$	15 459 \$	7 730 \$

#### 7. Permis

Le coût du permis d'équipement pétrolier est déterminé par la Régie du bâtiment du Québec. La réglementation relative à la vérification des équipements pétroliers conditionne l'émission du permis aux exigences gouvernementales. À ce chapitre, l'évaluation des risques environnementaux des équipements, effectuée sur chaque site par une personne reconnue, doit être comptabilisée.

L'ADEQ estime que ces coûts additionnels représentent un minimum de 325\$ pour une période de 4 ans. La calibration des pompes est obligatoire, elle occasionne un coût de 650\$ par période de deux ans. Ces dépenses entraînent donc un déboursé annuel qu'il faut ajouter au coût initial du permis. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06%.

**Tableau 12**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Capacité des réservoirs	115 000 litres	100 000 litres	65 000 litres
Coût du permis selon la capacité des réservoirs, pour 2 ans <sup>20</sup>	855,38 \$	743,20 \$	574,93 \$
Coût relié à l'évaluation des risques environnementaux pour 4 ans (personne reconnue)	325 \$	325 \$	325 \$
Coût relié à la calibration pour 2 ans	650 \$	650 \$	650 \$
Coût annuel total	834 \$	778 \$	694 \$
Coût annuel total du permis ajusté à l'inflation projetée (3,06%)	859 \$	802 \$	715 \$

## 8. Électricité et chauffage

L'estimation des coûts de l'électricité et du chauffage est faite à partir de l'expérience des membres du comité opérant dans les différentes zones ; elle ne touche que la portion propre aux opérations pétrolières. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06%.

**Tableau 13**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts de l'électricité et du chauffage nécessaires à l'opération pétrolière	7 700 \$	6 500 \$	5 300 \$
Coûts d'électricité et du chauffage ajustés à l'inflation projetée (3,06%)	7 936 \$	6 699 \$	5 462 \$

## 9. Déneigement et entretien paysager

L'estimation de ces coûts découle de l'expérience des membres du comité opérant dans les différentes zones.

La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06%.

<sup>20</sup> Régie du bâtiment du Québec. *Tarification équipements pétroliers – tarification 2025 et 2026. (ADEQ-13)*

**Tableau 14**

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

#### 10. Entretien et réparations

L'ADEQ estime que la formule pour estimer les coûts d'entretien et de réparations n'a pas changé. Cependant, ces coûts ont augmenté au cours des dernières années. L'estimation de ces coûts découle de l'expérience des membres du comité opérant dans les différentes zones.

La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06%.

**Tableau 15**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Volume	4 020 000 litres	3 150 000 litres	2 050 000 litres
Coûts réguliers	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$
Coûts variables par tranche de 1 000 000 litres	1 100 \$	1 100 \$	1 100 \$
Coûts totaux d'entretien et réparations	9 422 \$	8 465 \$	7 255 \$
Coûts d'entretien et réparations ajustés à l'inflation projetée (3,06%)	9 710 \$	8 724 \$	7 477 \$

#### 11. Télécommunications et terminal de point de vente

Un poste efficace doit disposer d'une capacité de traitement des paiements par cartes afin d'éviter les longues attentes à la caisse, qui font fuir les clients. La technologie exige aujourd'hui l'installation de logiciels performants, essentiels au fonctionnement des caisses. La mise à jour régulière de ces logiciels est nécessaire; elle entraîne des coûts qu'il faut considérer.

La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12 % de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06 %.

**Tableau 16**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Frais mensuels (caisse-contrôle, support, maintenance et mise à jour de logiciel)	232 \$	232 \$	232 \$
Frais mensuels pour 2 <sup>e</sup> caisse	50 \$	50 \$	50 \$
Frais mensuels pour ligne téléphonique	50 \$	50 \$	50 \$
Frais pour ligne Internet Affaires	60 \$	60 \$	60 \$
Frais mensuels totaux	392 \$	392 \$	392 \$
Frais annuels (frais mensuels x 12)	4 704 \$	4 704 \$	4 704 \$
Frais annuels de télécommunications reliés au commerce de carburants (50%)	2 352 \$	2 352 \$	2 352 \$
Frais annuels de télécommunications reliés au commerce de carburants (50%) ajustés à l'inflation projetée (3,06%)	2 424 \$	2 424 \$	2 424 \$

## 12. Fournitures de bureau et sanitaires

L'estimation est faite à partir de l'expérience des membres du comité des affaires économiques opérant dans les différentes zones. Les fournitures de bureau comprennent le coût de papeterie et le coût de produits sanitaires. Les mesures sanitaires se sont resserrées depuis la pandémie. Ce montant ne comprend pas les mesures sanitaires temporaires qui se sont atténuées avec la sortie de la pandémie et que nous n'avons d'ailleurs pas considérées dans nos coûts. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06%.

**Tableau 17**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Papeterie	2 900 \$	1 900 \$	1 150 \$
Produits sanitaires	3 475 \$	2 895 \$	2 315 \$
Coûts des fournitures de bureau	6 375 \$	4 795 \$	3 465 \$
Coûts des fournitures de bureau relatif au commerce de carburant (50%)	3 188 \$	2 398 \$	1 733 \$
Coûts des fournitures de bureau relatif au commerce de carburant selon le volume ajustés à l'inflation projetée (3,06%)	3 285 \$	2 471 \$	1 786 \$

### 13. Frais bancaires

Les frais bancaires sont établis à partir de l'expérience des membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06%.

**Tableau 18**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Frais bancaires	4 000 \$	3 000 \$	2 500 \$
Frais bancaires reliés au commerce de carburants (50 %)	2 000 \$	1 500 \$	1 250 \$
Frais bancaires reliés au commerce de carburants (50 %) ajustés à l'inflation projetée (3,06 %)	2 062 \$	1 546 \$	1 289 \$

### 14. Assurances

Le comité a estimé la prime moyenne d'assurance pour la partie pétrolière d'un poste d'essence de type libre-service dépanneur, pour chacune des trois zones. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06%.

**Tableau 19**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts d'assurances	6 300 \$	6 000 \$	5 000 \$
Coûts d'assurances ajustés à l'inflation projetée (3,06 %)	6 493 \$	6 184 \$	5 153 \$

### 15. Honoraires professionnels

Les honoraires professionnels sont établis à partir de l'expérience des membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06%.

**Tableau 20**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts des honoraires professionnels	3 800 \$	3 800 \$	3 400 \$
Coûts des honoraires professionnels (50%)	1 900 \$	1 900 \$	1 700 \$
Coûts des honoraires professionnels ajustés à l'inflation projetée (3,06%)	1 958 \$	1 958 \$	1 752 \$

#### 16. Frais de garantie bancaire

Le coût d'acquisition d'un détaillant indépendant est plus élevé. De plus, ou le détaillant indépendant devra payer comptant, ou il sera tenu de payer le coût de la dernière livraison pour être à nouveau approvisionné en carburant. Au surplus, le détaillant indépendant doit fournir d'importantes garanties bancaires dont les frais s'ajouteront aux coûts d'exploitation qu'il doit nécessairement assumer. Les banques exigent un taux de 1,25 % du montant demandé afin de délivrer une lettre de garantie. Puisque le détaillant indépendant doit présenter une garantie bancaire de 70 000 \$ pour être approvisionné en produits pétroliers (soit l'équivalent de près d'une livraison de carburant), il devra déboursier 875 \$ annuellement pour détenir ce document essentiel. Ce coût a été ajusté à la moitié des prévisions inflationnistes des 3 prochaines années (3,06 %).

**Tableau 21**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Garantie bancaire	70 000 \$	70 000 \$	70 000 \$
Taux exigé	1,25 %	1,25 %	1,25 %
Frais de la garantie bancaire	875 \$	875 \$	875 \$
Frais de la garantie bancaire ajustés à l'inflation (3,06 %)	902 \$	902 \$	902 \$

#### 17. Publicité

Les frais de publicité sont établis à partir de l'expérience des membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence dans chacune des zones ; ils estiment ces frais à 0,001\$/litre. Ce coût comprend la publicité locale, les chapeaux de pompe et autocollants pour publiciser les promotions et les commandites à la communauté locale. Les essenceries sont extrêmement sollicitées et se doivent de répondre à la demande pour se démarquer dans leur marché. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06%.

**Tableau 22**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coût unitaire de publicité	0,001\$/litre	0,001\$/litre	0,001\$/litre
Coût de publicité selon le volume	4 020 \$	3 150 \$	2 050 \$
Coût de publicité ajusté à l'inflation projetée (3,06 %)	4 143 \$	3 246 \$	2 113 \$

#### 18. Coûts environnementaux

La Régie doit tenir en compte les coûts environnementaux bien réels<sup>21</sup>. À titre d'exemple, la nouvelle réglementation à venir sur l'ajout de carburants renouvelables dans les carburants traditionnels nécessitera des modifications aux équipements. Certaines essenceries n'ont pas encore adapté leurs installations de stockage et de distribution pour contenir de l'essence-éthanol et du biodiesel. Des actions devront être posées notamment l'inspection des réservoirs, un nettoyage, le contenu d'eau résiduelle dans le fond des réservoirs devra être pompée et un filtre devra être installé.

Bien que les équipements d'aujourd'hui protègent plus efficacement contre les fuites de produits pétroliers, le changement de réservoirs en fin de vie utile entraîne des coûts d'évaluation environnementale. Comme on peut le constater, les coûts augmentent dès que l'on s'éloigne des grands centres en raison des frais de déplacement alors plus importants. Le comité des affaires économiques estime les coûts à 11 000 \$, 13 500 \$ et 16 500 \$, selon la zone considérée, en excluant les possibles coûts de décontamination. Ces coûts sont amortis sur 30 ans. La Régie doit aussi projeter une augmentation de 6,12% de l'inflation pour les trois prochaines années. On ne doit considérer, pour cette période, que la moitié de ces prévisions inflationnistes, soit 3,06%.

**Tableau 23**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Coûts environnementaux	11 000 \$	13 500 \$	16 000 \$
Coûts environnementaux annuels amortis sur 30 ans	367 \$	450 \$	533 \$
Coûts environnementaux ajustés à l'inflation projetée de 3,06%	378 \$	464 \$	550 \$

<sup>21</sup> Alimentation Couche-Tard inc. *États financiers consolidés – 26 avril 2020*, p.26 » (ADEQ-14)

## 19. Cartes de crédit

Les données de la Régie de l'énergie des 3 dernières années indiquent que le prix moyen est passé à 1,577 \$/litre en zone 1, à 1,599 \$/litre en zone 2 et à 1,650 \$/litre en zone 3<sup>22</sup>.

L'utilisation des cartes de crédit a passablement progressé au cours des dernières années. Ainsi, l'ADEQ estime que 55% des ventes d'essence s'effectuent maintenant par cartes de crédit. Les frais de transactions des cartes de crédit sont de 1,8% de la valeur de chaque transaction.

Les critères retenus par la Régie doivent évidemment tenir compte de la croissance de l'utilisation des cartes de crédit ainsi que de la variation des prix au détail qui influencent cet item de coûts.

De plus, il faut considérer que le traitement des cartes de débit coûte 0,05\$ de la transaction (50% au dépanneur et 50% au poste d'essence). La proportion des transactions par carte de débit est de 41%.

**Tableau 24**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Volume	4 020 000	3 150 000	2 050 000
Prix au détail pondéré des trois dernières années	1,577 \$/litre	1,599 \$/litre	1,650 \$/litre
Taux d'utilisation de cartes de crédit	55%	55%	55%
Frais de transactions de cartes de crédit	1,8%	1,8%	1,8%
Frais de cartes de crédit	62 781 \$	49 880 \$	33 493 \$
Taux d'utilisation des cartes de débit	41%	41%	41%
Nombre de transactions par carte de débit (41% volume / 38 litres par transaction)	43 374	33 987	22 118
Frais de transaction par cartes de débit	0,05 \$	0,05 \$	0,05 \$
Frais de cartes de débit	2 169 \$	1 699 \$	1 106 \$
Frais de cartes de débit relatifs au commerce de carburants (50%)	1 084\$	850 \$	553 \$
Frais de cartes de débit et de crédit relatifs au commerce de carburants	63 865 \$	50 730 \$	34 046 \$

<sup>22</sup> Régie de l'Énergie du Québec, Prix moyen affiché en cents le litre – par municipalité ou municipalité régionale de comté du Québec, moyennes hebdomadaires et mensuelles, 2023-2025, essence ordinaire, essence super et carburant diesel. (ADEQ-15)

## 20. Pertes d'inventaire

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

Tout comme pour le traitement des cartes de crédit, la Régie doit tenir compte de la variation du prix des carburants pour estimer les pertes conséquentes à l'évaporation et aux vols d'essence. On calcule le coût des pertes d'inventaire de la façon suivante. Le taux d'évaporation de l'essence est de 0,32%. Les pourcentages de vente des deux types d'essence sont de 91,4% pour l'essence ordinaire et de 8,6% pour l'essence super. Le coût moyen de l'essence, avant TPS et TVQ, est ensuite pris en compte. Le ministère du Revenu du Québec compense des pertes dues à l'évaporation en allouant un remboursement de la taxe routière de 33\$ pour chaque tranche de 100 000 litres. Ces facteurs permettent d'établir les pertes nettes d'évaporation assumées par le détaillant. On doit évidemment ajouter le coût des pertes dues au vol d'essence.

**Tableau 25**

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Volume par zone excluant le diesel	3 604 600	2 824 500	1 838 167
Prix pondéré de l'essence	1,2036 \$/litre	1,2181 \$/litre	1,2576 \$/litre
Pourcentage de pertes d'inventaire	0,32 %	0,32 %	0,32 %
Pertes dues à l'évaporation	13 883 \$	11 010 \$	7 397 \$
Remboursement de la taxe routière 33 \$ du 100 000 litres	- 1 190 \$	- 932 \$	- 607 \$
Vols de carburant	0,0006 \$/litre	0,0005 \$/litre	0,0004 \$/litre
Pertes dues au vol (sur volume total)	2 412 \$	1 575 \$	820 \$
Pertes dues à l'évaporation et aux vols	15 106 \$	11 652 \$	7 611 \$

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

La Régie a déjà estimé, sans s'étendre longuement sur le sujet, que le risque de monopolisation dans le secteur pétrolier québécois était faible<sup>23</sup>. Nous croyons que l'hypothèse de la monopolisation ne doit pas constituer une perspective de référence. Il est en effet peu réaliste de penser qu'une seule compagnie pétrolière monopoliserait le marché pétrolier sur le tout territoire du Québec. C'est bien davantage la concentration du marché local ou la perte de service d'approvisionnement qui obligerait les automobilistes à parcourir de grandes distances pour s'approvisionner qui constituent un risque pour les consommateurs. Voilà pourquoi il faut maintenir une diversité d'entreprises

<sup>23</sup> Décision D-99-133 R-3399-98, p.72

qui assurent la vigueur concurrentielle des différents marchés et un approvisionnement de proximité. La présence d'essenceries sur l'ensemble du territoire, notamment dans les petites localités peu peuplées ou éloignées, demeure un maillon critique de la résilience énergétique du Québec, particulièrement lors des pannes électriques et en contexte d'urgence (services essentiels, hôpitaux, télécommunications, génératrices, etc.). Il faut alors prévenir les guerres de prix prédatrices qui pourraient fragiliser la santé financière de plus petites essenceries et les faire disparaître créant ainsi des déserts énergétiques et un appauvrissement de services à la population.

D'ailleurs, le Québec a toujours un marché diversifié avec de nombreux concurrents. Outre les 49 entreprises distributrices, avec leurs essenceries corporatives et leurs clients indépendants, qui ont été recensées dans le Portrait des essenceries au Québec de 2024, il y a au total 2671 essenceries en opération au Québec. Quelque 72 essenceries sont des indépendants non reliés à un réseau (purs indépendants) et plus de 830 autres détaillants sont également indépendants d'un centre de prix même s'ils affichent la bannière d'un réseau<sup>24</sup>. Ils sont donc autant de concurrents indépendants. Ce sont d'ailleurs ces 902 sites indépendants d'un centre de prix, de même que des réseaux régionaux, qui sont les plus vulnérables aux guerres de prix et qui sont à risque de disparaître les premiers avec la modification de l'article 67 de la LPP et de l'article 59 de la RLÉ.

Au surplus, il est clair que la présence d'importateurs indépendants joue un rôle clé dans le maintien de prix de gros abordables aux rampes de chargement des raffineries de Montréal et de Québec. Comme nous l'avons clairement démontré au cours de l'audience 98-99, les prix de gros des raffineries se fixent en tenant compte du coût de remplacement du produit. Cette réalité fut d'ailleurs confirmée par monsieur Denis Roy, expert de Petro-Canada, qui témoignait à la Régie de l'énergie sur ces questions. ... « le prix à la rampe de Montréal reflète un coût de substitution qui est le coût du produit importé à Montréal » affirma-t-il<sup>25</sup>. La disparition des importateurs indépendants ferait donc bondir les prix de gros de 3 ¢ par litre en sus des prix actuels. C'est en effet ce qu'il en coûterait de plus pour acquérir un produit substitut au point de ravitaillement le plus près de Montréal (Albany, New York). Puisque ce facteur affecterait autant les distillats que les carburants, c'est une facture additionnelle de plus de 445 millions \$ que devraient payer les consommateurs du Québec pour se procurer les produits pétroliers dont ils ont besoin. En effet, les consommateurs du Québec achètent annuellement 14,8 milliards de litres d'essence, de carburant diesel, de mazout de chauffage et d'huile pour poêles<sup>26</sup>.

L'importateur indépendant joue donc un rôle de chien de garde qui permet d'assurer des prix à la rampe de chargement compétitifs avec les marchés internationaux. Comme on peut le constater, la présence d'une masse critique d'indépendants est essentielle afin de maintenir les terminaux d'importations indépendants qui garantissent un marché sain et concurrentiel.

La Régie doit donc continuer à observer de près le phénomène de la concentration du marché pétrolier québécois et son impact sur la concurrence. Elle doit demeurer vigilante à cet égard. Dans

---

<sup>24</sup> Régie de l'énergie, Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel, Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2024, p.32. **(ADEQ-1)**

<sup>25</sup> Régie de l'Énergie du Québec, R-3399-98 – Audience sur les coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel, 19 avril 1999, volume 38 ». **(ADEQ-16)**

<sup>26</sup> Statistique Canada, Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie au Canada - 2024 « Tableau 3-7 : Produits pétroliers raffinés, unités naturelles - Québec ». **(ADEQ-17)**

cette perspective, la Régie affirme d'ailleurs qu'elle ne considère pas que le court terme. « Le législateur cherche plutôt à s'assurer qu'il y ait suffisamment de compétiteurs de sorte que les consommateurs bénéficient d'un prix concurrentiel à long terme », précise-t-elle<sup>27</sup>. Cette préoccupation fut d'ailleurs partagée par les députés membres de la Commission parlementaire de l'économie et du travail qui, en juin 2002, publiaient le rapport final sur la problématique des fluctuations du prix de l'essence et leur impact sur l'économie du Québec. Les parlementaires demandaient alors explicitement à la Régie de l'énergie de s'assurer que les forces du marché soient bel et bien présentes et que le prix exigé ne soit pas abusif. Pour atteindre ces objectifs, les membres de la commission demandent à la Régie d'agir « immédiatement dès qu'elle constatera ou qu'on portera à son attention une guerre des prix abusive par rapport au prix plancher »<sup>28</sup>.

La Commission de l'économie et du travail de l'Assemblée nationale a de nouveau tenu des consultations en 2005 afin d'entendre les personnes et les groupes intéressés aux questions énergétiques. La stratégie énergétique qui en découla permit au gouvernement du Québec de considérer ces questions en ces termes, sous le titre *S'assurer que la concurrence joue son rôle sur le marché de l'essence* : « Le jeu de la concurrence doit toutefois pouvoir intervenir au niveau des marchés du gros et du détail. Le Québec bénéficie à cet égard d'une présence importante d'importateurs de produits pétroliers et de détaillants indépendants qui viennent livrer une concurrence accrue aux grandes pétrolières. C'est pourquoi la réglementation actuelle, tant fédérale que provinciale, met en place un ensemble de conditions propices au maintien d'un réseau d'indépendants solide »<sup>29</sup>.

Le gouvernement actuel a pourtant aboli cette mesure essentielle au maintien d'un réseau diversifié d'essenceries desservant l'ensemble du territoire notamment les plus petites localités plus sensibles à la perte de ces commerces de proximité essentiels. Cette fois, il n'y a pas eu de consultation publique, mais une adoption sous bâillon sans que les parties prenantes aient pu se prononcer pour avertir du danger de guerres de prix prédatrices mettant en péril des essenceries essentielles au service à la population. Une des raisons évoquées pour cette modification était que ces dispositions n'ont pas permis d'éviter la diminution du nombre d'essenceries. L'ADEQ tient à rappeler, comme mentionné précédemment, que la Régie recherchait une diminution du nombre d'essenceries pour en faire augmenter le volume de vente moyen.

## VII. CONCLUSION

L'ADEQ demande respectueusement à la Régie, qu'en la présente instance soient fixés des coûts d'exploitation distincts pour chacune des trois zones précédemment décrites, conformément au contenu du tableau 4, qui identifie chacun des éléments des coûts d'exploitation d'un poste d'essence efficace. L'ADEQ demande respectueusement à la Régie de prendre acte du dépôt des documents suivants à titre de preuve à la présente audience :

---

<sup>27</sup> Décision D-2002-80 R-3469-2001, p.26

<sup>28</sup> Commission de l'économie et du travail, « Mandat d'initiative portant sur la problématique des fluctuations du prix de l'essence et leur impact sur l'économie québécoise », rapport final, juin 2002. **(ADEQ-18)**

<sup>29</sup> Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, « L'énergie pour construire le Québec de demain, La stratégie énergétique du Québec 2006-2015 », 2006, à la p. 93. **(ADEQ-19)**

- « Régie de l'Énergie du Québec, *Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel – recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2024* ». Ce document est déposé à titre de preuve pour le dénombrement des essenceries en opération au Québec le 31 décembre 2024 et toute donnée provenant de ce recensement **(ADEQ-1)**;
- « Kalibrate, « Essence ordinaire, Prix au détail, libre-service, sans taxes », 1999 à 2025. Ce document est déposé comme preuve du coût le plus bas à Montréal en comparaison avec la ville de Toronto » **(ADEQ-2)**;
- « Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec. *Revenus des ventes aux enchères versés au Fonds d'électrification et de changements climatiques* au 17 décembre 2025. » Ce document est déposé comme soutien aux calculs du tableau numéro 2 **(ADEQ-3)**;
- « Régie de l'Énergie du Québec. *Historique des taux de la quote-part annuelle payable par les distributeurs d'énergie tels que déterminés par la Régie de l'énergie*, 10 juin 2021. » et « *Financement des actions pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques – (Fonds vert MDDEFP)* » Ces documents sont déposés comme soutien aux calculs du tableau numéro 2 **(ADEQ-4)**;
- « ADEQ. Tableau 2 « Prix au détail hors taxes de l'essence ordinaire au Canada – moyennes mensuelles, prix au détail, libre-service, sans taxes et redevances vertes (1999 à 2020) ». Ce document est déposé à titre de preuve que les consommateurs québécois bénéficient des prix de l'essence hors taxes les plus bas au Canada (1999 à 2020) **(ADEQ-5)**;
- « Chaire d'études socio-économiques, Ahmed Naciri, Ph. D.: « Les composantes du coût d'exploitation, mai 1998 » déposé au dossier R-3399-98 appuyé de la déclaration solennelle et du curriculum vitae du professeur Naciri. Ce document est déposé à titre de preuve portant sur l'identification des coûts d'exploitation et la nécessité de considérer tous les coûts **(ADEQ-6)**;
- « Institut canadien des produits pétroliers, « De la raffinerie à la pompe, l'industrie pétrolière d'aval du Canada »». Ce document est déposé à titre de preuve à ce que le prix à la pompe doit permettre de couvrir tous les coûts d'exploitation **(ADEQ-7)**;
- « Desjardins. Études économiques et financières - prévisions économiques et financières, *La situation s'améliore... mais les pressions inflationnistes s'accroissent*, 22 juin 2021, p.16». Ce document est déposé à titre de preuve de la prévision de l'inflation du PIB pour les 3 prochaines années **(ADEQ-8)**;
- « CNESST, *Salaires et payes, Salaire minimum au Québec : 16,10 \$ l'heure* », 2025. Ce document est déposé à titre de preuve du salaire minimum en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2025 **(ADEQ-9)**;
- « Emploi et Solidarité sociale, Guide des mesures et des services d'emploi, 2.2 Charges sociales imputées à l'employeur » 1<sup>er</sup> janvier 2026. Ce document est déposé au soutien du calcul du coût des avantages sociaux **(ADEQ-10)**;

- « Bérubé, Nicolas, La Presse, *Les prix ont explosé de 71% depuis 2017*, 11 février 2026 ». Ce document est déposé à titre de preuve que les coûts de construction ont explosé dans les dernières années **(ADEQ-11)**
- « Financial Performance Indicators for Canadian Business. *Small and Medium Firms – revenue under \$25 million, reference year 1994 – Industry : Gasoline service stations* » Ce document est déposé comme preuve du taux d'endettement moyen des stations-service **(ADEQ-12);**
- « Régie du bâtiment du Québec. *Tarifification équipements pétroliers – tarification 2025 et 2026*, 2026. ». Ce document est déposé comme preuve du coût, en 2026, pour approuver, renouveler un permis pour les équipements pétroliers et devenir une personne reconnue **(ADEQ-13);**
- « Alimentation Couche-Tard inc. *États financiers consolidés – 26 avril 2020*, p.26 ». Ce document est déposé comme preuve de la politique de provision pour la réhabilitation environnementale par Alimentation Couche-Tard inc. **(ADEQ-14);**
- « Régie de l'Énergie du Québec, Prix moyen affiché en cents le litre – par municipalité ou municipalité régionale de comté du Québec, moyennes hebdomadaires et mensuelles, 2018-2020, essence ordinaire, essence super et carburant diesel ». Ce document est déposé comme preuve du prix moyen et pondéré de l'essence ordinaire, super et du carburant diesel dans les 3 zones des tableaux 24 et 25 **(ADEQ-15);**
- « Régie de l'Énergie du Québec, R-3399-98 – Audience sur les coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel, 19 avril 1999, volume 38 » **(ADEQ-16);**
- « Statistique Canada. *Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie au Canada – 2024, produits pétroliers raffinés, unités naturelles – Québec (tableau 3-7)* ». Ce document est déposé comme preuve de la consommation énergétique de produits pétroliers au Québec **(ADEQ-17);**
- « Commission de l'économie et du travail, « Mandat d'initiative portant sur la problématique des fluctuations du prix de l'essence et leur impact sur l'économie québécoise », rapport final, juin 2002. » Ce document est déposé à titre de preuve de la demande des membres de la Commission de l'économie et du travail à la Régie d'agir immédiatement lorsqu'elle constate ou qu'on porte à son attention une guerre de prix abusive **(ADEQ-18);**
- « Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, « L'énergie pour construire le Québec de demain, La stratégie énergétique du Québec 2006-2015 », 2006 ». Ce document est déposé à titre de preuve que la réglementation actuelle, tant fédérale que provinciale, met en place un ensemble de conditions propices au maintien d'un réseau d'indépendants solide **(ADEQ-19);**
- le témoignage du professeur Ahmed Naciri le 8 septembre 1998, volume 7, pages 263 à 341 (dossier R-3399-98). Cet élément de preuve est déposé à l'appui des conclusions de faits

contenues au rapport du professeur Ahmed Naciri intitulé « Les composantes du coût d'exploitation » **(ADEQ-20)**;

- le rapport d'expert du professeur Ahmed Naciri intitulé « Cycle commercial et couverture des coûts d'exploitation » en date de février 2001 déposé au dossier R-3457-2000. Cet élément de preuve est déposé afin de prouver les conclusions contenues à ce rapport d'expert **(ADEQ-21)**;
- le témoignage du professeur Ahmed Naciri le 28 février 2001, volume 5, pages 7 à 123 (dossier R-3457-2000). Cet élément de preuve est déposé au soutien des conclusions contenues au rapport d'expert intitulé « Cycle commercial et couverture des coûts d'exploitation » **(ADEQ-22)**;
- le témoignage de monsieur Marcel Bergeron le 4 septembre 1998, volume 6, pages 28 et 29 (dossier R-3399-98). Cet élément de preuve est déposé afin d'établir que les clients du Terminal Norcan inc. sont des détaillants indépendants **(ADEQ-23)**;
- le témoignage du panel de l'AQUIP le 1<sup>er</sup> mars 2001, volume 6, pages 169 à 174 (dossier R-3457-2000). Cet élément de preuve est déposé afin de démontrer la corrélation entre la densité de population d'un territoire et le débit des stations-service situées sur ce territoire **(ADEQ-24)**;
- ADEQ. Tableaux 1 à 26 et volumes moyens par zones en format *Excel*. **(ADEQ-25)**.