

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

UNIFORMES

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

Préambule :

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

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

Demandes :

- 1.1 Veuillez préciser tous les facteurs qui expliquent la révision à la baisse du coût d'un uniforme à la référence (i), passant de 186 \$ à 104 \$, en mentionnant également les éléments qui constituent l'uniforme, ainsi que ceux qui sont partagés entre les employés.

Pendant la pandémie, les employés et employeurs ont relevé leurs exigences sanitaires. Après la sortie de la pandémie et un retour à la normale, nous avons réduit les vêtements nécessaires tout en conservant un minimum requis puisque les exigences des employés sont un peu moins élevées, mais restent présentes notamment en raison de la pénurie de main-d'œuvre. Nous avons pu obtenir ce prix au tarif de gros.

- 1.2 Veuillez confirmer si l'hypothèse selon laquelle les employés demeurent plus exigeants en matière d'hygiène continue de s'appliquer pour l'année 2026 et, le cas échéant, préciser

l'incidence anticipée sur les coûts liés aux uniformes ainsi que sur les éléments inclus dans ceux-ci.

Après la sortie de la pandémie et un retour à la normale, nous avons réduit les vêtements nécessaires tout en conservant un minimum requis puisque les exigences des employés sont un peu moins élevées, mais restent présentes notamment en raison de la pénurie de main-d'œuvre.

PERTES D'INVENTAIRES

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

Préambule :

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

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

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

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

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

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

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

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

Demands :

- 2.1 La Régie note que la preuve déposée à la référence (iii) relative à l'intégration des pertes d'inventaires aux coûts d'exploitation reprend, pour l'essentiel, le contenu présenté à la référence (i). Veuillez préciser les éléments de contexte ayant changé depuis 2021 qui justifient l'ajout des pertes d'inventaires aux coûts d'exploitation au présent dossier. Veuillez au besoin fournir un tableau comparatif de ces éléments.

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

- 2.2 En lien avec les motifs énoncés par la Régie à la référence (ii), veuillez fournir tout élément de preuve nouvelle permettant de conclure autrement quant au fait que les pertes d'inventaires ne soient pas assumées par les essenceries du modèle de référence.

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

- 2.3 Veuillez confirmer la compréhension de la Régie selon laquelle, lorsqu'un détaillant exploitant n'est pas propriétaire de son inventaire, les coûts liés aux pertes d'inventaire sont assumés par le grossiste plutôt que par l'essencerie.

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

SALAIRES

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

Préambule :

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

(ii) « *Demande :*

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

Réponse 5.5

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

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

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

Demandes :

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

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

La proportion des coûts reliés aux salaires imputés au commerce de carburant n'a pas varié depuis le dernier dossier de la détermination des coûts d'exploitation en 2021. L'évaluation a été faite à partir de l'expérience des membres du comité des affaires économiques.

- 3.2 Veuillez justifier l'utilisation du salaire minimum comme taux horaire, malgré les commentaires de l'ADEQ en référence (iii), surtout en ce qui concerne la région métropolitaine de Montréal.

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

- 3.3 Veuillez présenter la méthodologie utilisée afin d'établir la répartition des coûts relatifs aux salaires des employés soit de « 40% au commerce du carburant et à 60% à celui du dépanneur » à la référence (iii), ainsi que les éléments justificatifs.

Nous avons évalué cette répartition à partir de l'expérience des membres du comité des affaires économiques. Cette répartition des salaires n'a pas évolué relativement au dernier dossier de la détermination des coûts d'exploitation de 2021.

DÉNEIGEMENT ET ENTRETIEN PAYSAGER

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

Préambule :

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

Tableau 14

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

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

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

Demandes :

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

Une erreur s'est glissée dans les explications du tableau. Les coûts du déneigement et de l'entretien paysager sont attribués à 60% au commerce de carburants et 40% au commerce du dépanneur selon l'expérience des membres du comité des affaires économiques. La majeure partie des coûts est attribuée au déneigement qui est beaucoup plus complexe dû au commerce de carburants. Les îlots de pompes et la marquise complexifient les opérations de déneigement. Les exigences sur les heures de déneigement sont plus importantes et débutent plus tôt le matin pour le commerce de carburants que pour un dépanneur seul.

De plus, avec l'essence-éthanol qui est maintenant exigée par réglementation, le déneigement doit être effectué de façon plus minutieuse afin de prévenir les infiltrations d'eau.

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

Les tarifs des entrepreneurs de déneigement et d'entretien paysager ont subi une hausse importante depuis le dernier dossier de 2021 qui pourrait provenir notamment du manque de main-d'œuvre et des exigences plus importantes depuis l'intégration de l'essence-éthanol. Le coût des équipements nécessaires pour le déneigement comme pour l'entretien paysager est beaucoup plus important que par les années passées. De plus, depuis le dernier dossier de 2021, le prix des carburants a varié, mais a globalement augmenté, ce qui se reflète également dans les coûts de déneigement et d'entretien paysager.

AMORTISSEMENT DES ÉQUIPEMENTS

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

Préambule :

- (i) « 4. Amortissement

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

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

[...]

Extrait du Tableau 9

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

» [note omise]

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

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

[...]

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

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

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

(iii) « 4. Amortissement
[...]

Extrait du Tableau 10

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

»

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

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

Demandes :

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

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

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

5.2 Veuillez présenter la méthode de calcul par l'ADEQ, ou les membres du comité des affaires économiques qui opèrent des postes d'essence à la référence (i), afin d'évaluer le montant de l'« Amortissement des équipements » pour l'année 2026. Veuillez inclure toute hypothèse utilisée afin de déterminer l'amortissement déboursé en 2026 par des postes d'essence de type libre-service dépanneur.

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

5.3 Veuillez présenter le calcul chiffré de la composante « Amortissement des équipements », ventilé pour chacun des équipements présentés dans le tableau 9 à la référence (i). Veuillez inclure toute hypothèse de calcul incluant la durée d'amortissement pour chaque équipement.

ITEMS	Période d'amortissement	ZONE 1			ZONE 2			ZONE 3		
Volume		4 020 000			3 150 000			2 050 000		
Distributrices avec paiement à la pompe	15	100 000 \$	6 667 \$		65 000 \$	4 333 \$		65 000 \$	4 333 \$	
Interface	15	3 500 \$	233 \$		3 500 \$	233 \$		3 500 \$	233 \$	
Système de caisses	15	2 caisses	24 000 \$	1 600 \$	2 caisses	24 000 \$	1 600 \$	2 caisses	24 000 \$	1 600 \$
Réservoir en fibre de verre double parois (Litres)	30	65000 L	100 000 \$	3 333 \$	65000 L	100 000 \$	3 333 \$	Non	0 \$	
Réservoir en fibre de verre double parois (Litres) (compartimenté)	30	50000 L	95 000 \$	3 167 \$	35000 L	85 000 \$	2 833 \$	65000 L	110 000 \$	3 667 \$
Tuyauterie	30		65 000 \$	2 167 \$		60 000 \$	2 000 \$		65 000 \$	2 167 \$
Pompes submersibles	15	3 pompes	12 500 \$	833 \$	3 pompes	12 500 \$	833 \$	3 pompes	12 500 \$	833 \$
Contrôle d'inventaire électronique	15		55 000 \$	3 667 \$		55 000 \$	3 667 \$		55 000 \$	3 667 \$
Marquise et luminaire	15	24 x 80	200 000 \$	13 333 \$	24 x 50	165 000 \$	11 000 \$	24 x 32	145 000 \$	9 667 \$
Installation	30		220 000 \$	7 333 \$		195 000 \$	6 500 \$		200 000 \$	6 667 \$
Flex et boîtier lumineux	15	Cadre 3D	52 000 \$	3 467 \$	Cadre 3D	42 000 \$	2 800 \$	Cadre-toile en 2D	24 000 \$	1 600 \$
Pylône au LED et indicateur des prix et enseigne (en pieds)	15	18x6	25 000 \$	1 667 \$	18x6	25 000 \$	1 667 \$		25 000 \$	1 667 \$
Vérificateur agréé	15		3 000 \$	200 \$		3 000 \$	200 \$		3 000 \$	200 \$
Asphalte et préparation	15		70 000 \$	4 667 \$		60 000 \$	4 000 \$		45 000 \$	3 000 \$
Caméras	15	6 caméras et 1 moniteur	7 500 \$	500 \$	4 caméras et 1 moniteur	6 500 \$	433 \$	4 caméras et 1 moniteur	6 500 \$	433 \$
Mobilier urbain	15	3 présentoirs à lave-glace et poubelle, 3 postes de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	5 000 \$	333 \$	2 présentoirs à lave-glace et poubelle, 2 postes de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	4 000 \$	267 \$	1 présentoir à lave-glace et poubelle, 1 poste de matière absorbante, 1 unité de nettoyage	3 000 \$	200 \$
Coûts		1 037 500 \$			905 500 \$			786 500 \$		
Amortissement (sur 15 ans/30 ans)		53 167 \$			45 700 \$			39 933 \$		

- 5.4 Veuillez préciser si l'augmentation des coûts des équipements (écart entre les références (i) et (iii)) ont un impact sur l'ensemble des essenceries de type libre-service dépanneur en 2026 ou seulement sur une proportion de ces dernières. Veuillez également préciser si les essenceries procèdent au remplacement des équipements uniquement à l'échéance de leur vie utile.

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

- 5.5 Veuillez préciser les facteurs principaux de la hausse importante des coûts des réservoirs en fibre de verre double parois passant de 54 000 \$ en 2021 à 100 000 \$ en 2026 (écart entre les références (i) et (iii), pour la région 1). Veuillez également préciser si la hausse du prix des réservoirs est liée aux facteurs présentés à la référence (ii).

Les stations-service subissent la hausse des coûts des réservoirs imposée par les fabricants de réservoirs. On assume que le manque de main-d'œuvre et la hausse des coûts des matériaux peuvent avoir un impact sur le prix final des réservoirs. De plus, il y a peu de fabricants et fournisseurs de réservoirs de fibre de verre, ce qui peut avoir une influence sur les prix.

- 5.6 Veuillez présenter le nombre d'essenceries de type libre-service dépanneur qui ont remplacé un réservoir en fibre de verre double parois entre 2021 et 2025.

Nous n'avons pas cette information.

- 5.7 Veuillez préciser si les grossistes ou propriétaires du carburant contribuent aux financements des essenceries. Dans l'affirmative, veuillez préciser sous quelle forme.

Cela dépend du modèle économique de la station-service et son distributeur. Cependant, si le grossiste ou distributeur contribue au financement des équipements de l'essencerie, la commission du propriétaire de l'essencerie sera ajustée et réduite en conséquence.

ÉVOLUTION DES ÉQUIPEMENTS DU MODÈLE DE RÉFÉRENCE

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

Préambule :

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

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

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

Page 16 : Tableau 9 – Amortissement des équipements

Demandes :

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

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

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

- 6.2 Veuillez commenter les facteurs pouvant faire évoluer les équipements du modèle de référence à court et moyen terme.

L'évolution de la technologie, des bonnes pratiques de l'industrie et des exigences réglementaires à travers le temps sont des facteurs pouvant faire évoluer les équipements.

La distribution de l'achalandage dans la période de la journée qui change selon les habitudes de consommation peut également influencer l'évolution des équipements nécessaires.

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

Nous n'avons pas ces données, nous n'avons évalué que les installations requises pour ce dernier exercice en 2025.

COÛTS D'EXPLOITATION ET INFLATION

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

Préambule :

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

Demandes :

7.1 Pour chacun des éléments de coûts de la référence (i), veuillez indiquer lesquels sont fixes et lesquels sont variables.

Éléments des coûts d'exploitation	
Salaires	Variable, un volume plus important requiert une plus grande présence et donc plus d'heures travaillées
Avantages sociaux	Variable, une augmentation des salaires occasionne une augmentation équivalente des coûts d'avantages sociaux.
Uniformes	Variable plus d'heures travaillées vont nécessiter plus de personnel et donc une augmentation des coûts d'uniformes
Amortissement des équipements	Fixe
Frais de financement	Fixe
Taxes relatives aux équipements pétroliers	Fixe
Permis	Fixe
Électricité et chauffage	Variable, va augmenter avec l'augmentation de l'utilisation des pompes et si les heures d'ouverture se prolongent
Déneigement et entretien paysager	Fixe
Entretien et réparation	Variable, va augmenter selon l'utilisation et l'usure des équipements
Télécommunication et terminal de point de vente	Variable
Fournitures de bureau et sanitaires	Variable, peut augmenter si l'affluence augmente
Frais bancaires	Variable, plus le volume est important et plus de transaction bancaire.
Assurances	Variable, les risques associés aux ventes à la hausse peuvent faire augmenter les primes d'assurances.
Honoraires professionnels	Fixe
Frais de garantie bancaire	Fixe
Publicité	Variable, le budget publicité est habituellement calculé selon le volume
Coûts environnementaux	Fixe
Cartes de crédit	Variable, plus il y a de vente et plus il y aura de transactions par carte
Pertes d'inventaire	Variable, Comme les pertes d'inventaire sont estimées en pourcentage du volume vendu, les pertes augmentent directement avec un volume en augmentation

- 7.2 Veuillez expliquer de façon détaillée la méthodologie utilisée pour déterminer le taux d'inflation projeté sur 3 ans aux références (i) et (ii), et préciser les éléments sur lesquels l'inflation est applicable.

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

- 7.3 Veuillez concilier les informations présentées aux références (ii) et (iii) quant aux données d'inflation, et le cas échéant, veuillez préciser si d'autres sources de référence sur l'inflation ont été considérées.

Nous n'avons utilisé que le taux cible de la Banque du Canada puisque nous n'avons pas trouvé d'étude de projections d'inflation pour les prochaines années.

- 7.4 Considérant que la Régie s'est déjà prononcée en défaveur d'une indexation de l'estimation de certains éléments des coûts d'exploitation dans le passé (référence (iv)), veuillez élaborer sur les changements contextuels permettant de conclure qu'il serait opportun d'appliquer un taux d'inflation au calcul des coûts d'exploitation.

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

- 7.5 Le cas échéant d'une indexation des coûts, veuillez indiquer la pertinence de considérer une indexation annuelle considérant que la Régie ne fixe plus les coûts d'exploitation aux trois ans (référence (v)).

Le gouvernement a la possibilité de remettre en vigueur, par règlement, les dispositions permettant le processus d'inclusion des coûts d'exploitation. Ainsi, lorsque le règlement entrera en vigueur, si la décision sur les coûts d'exploitation a été rendue dans un laps de temps raisonnable, le processus de détermination ne sera pas à reprendre et la Régie pourra considérer les coûts avec l'inflation, ce qui accélèrera le processus d'inclusion, le cas échéant.

CONTEXTE DU MARCHÉ ET RATIONALISATION DU MARCHÉ DU CARBURANT AU QUÉBEC

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

Préambule :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

[...]

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

À cet égard, les données présentées au tableau 2 (document ADEQ-5) sont incontestables. Depuis 1999, la présence d'entreprises pétrolières indépendantes permet au marché québécois des carburants d'offrir les meilleurs prix hors taxes aux consommateurs du Québec. Du plus bas prix au plus élevé : Québec, Ontario, Atlantique, Ouest canadien⁶. » [Nous soulignons]

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

(iii) Extrait du tableau 2 :

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

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

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

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

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

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

Source : Kalibrate, Essence ordinaire, Prix au détail, moyennes mensuelles, libre-service, sans taxes, 1999 à 2025.

Demandes :

8.1 Considérant que les données présentées en référence (i) datent de 2019 et 2020, veuillez préciser les données actualisées justifiant l'affirmation de la référence (ii) selon laquelle « [l']objectif de la Régie de voir une rationalisation du marché et le nombre de postes d'essence diminué a été atteint ». Veuillez, notamment :

8.1.1. Le nombre de postes d'essence aux États-Unis et au Québec en 2024 et si possible, en 2025;

Nous n'avons pas trouvé de données fiables sur le nombre de stations-service aux États-Unis pour l'année 2024 ou 2025. C'est une des raisons pour laquelle nous n'avons pas mis à jour cette information. De plus, lors du dernier dossier en 2021, le nombre de stations-service par habitant au Québec était déjà inférieur à celui des États-Unis et donc atteint un objectif de rationalisation déjà évoqué dans des dossiers précédents.

Selon le recensement des essenceries au Québec au 31 décembre 2024 de la Régie, le nombre d'essenceries est de 2671.

8.1.2. Le nombre d'habitants aux États-Unis et au Québec en 2024 et si possible, en 2025.

Comme nous n'avons pas trouvé de données satisfaisantes sur le nombre de stations-service aux États-Unis, il n'était plus nécessaire de comparer le nombre d'habitants au Québec et aux États-Unis.

Selon l'Institut de la statistique du Québec, la population au Québec au 1^{er} janvier 2025 est de 9 111 629 habitants⁷.

- 8.1.3. Le nombre de postes d'essence pour 100 000 habitants aux États-Unis et au Québec en 2024 et, si possible, en 2025.

Nous ne pouvons produire cette donnée pour les États-Unis, puisque nous n'avons pas trouvé de données fiables sur le nombre de stations-service.

Le nombre de postes d'essence par 100 000 habitants au Québec est de 29,3 avec la population au 1^{er} janvier 2025 et le nombre de postes d'essence au 31 décembre 2024.

- 8.2 Considérant, à la référence (ii), que la rationalisation du marché ontarien, « *n'a pas eu d'effet bénéfique pour les consommateurs de cette province* », ainsi que les chiffres présentés en référence (iii), veuillez élaborer sur les facteurs, avec exemples à l'appui, justifiant, selon l'ADEQ que le prix de l'essence ordinaire hors taxes au Québec soit inférieur à celui de l'Ontario.

Lorsqu'on utilise les données de Kalibrate du tableau 2 et que l'on compare le prix moyen sans taxes et redevance verte de l'Ontario et du Québec, malgré la rationalisation du marché ontarien, les prix moyens de l'Ontario sont plus élevés que les prix du Québec. Même si les volumes de ventes peuvent être plus élevés, cela ne signifie pas nécessairement des meilleurs prix, notamment si ces volumes élevés résultent de la perte de concurrents.

- 8.3 Veuillez élaborer sur la possibilité que la rationalisation du marché du Québec, telle que souhaitée par la Régie, et la diversification du marché, telle que proposée par l'ADEQ, concourent simultanément à l'efficacité du marché.

Un marché efficace répond à la demande des consommateurs dans leur milieu avec suffisamment de stations-service pour assurer une saine concurrence. Si la rationalisation est trop importante, le marché se trouvera en déficit de stations-service diminuant ainsi la concurrence et obligeant les consommateurs à parcourir d'importantes distances pour s'approvisionner au détriment de ces mêmes consommateurs. La perte de stations-service due à une hyper rationalisation peut résulter en de nouveaux déserts énergétiques dans certaines régions. Il faut donc un juste équilibre entre la rationalisation et un nombre suffisant de stations-service en exploitation dans un marché donné.

⁷ Institut de la statistique du Québec, Le bilan démographique du Québec, Édition 2025, p. 20. (ADEQ-26)

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

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

Préambule :

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

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

L'ADEQ soumet que la seule façon d'établir un juste volume est de se baser sur la réalité du Québec qui, tel qu'exposé ci-haut, se compare avantageusement avec le reste du Canada. Puisque les consommateurs du Québec bénéficient des prix de l'essence hors taxes les plus bas du Canada⁸, il n'y a aucune raison de ne pas considérer des volumes réalistes, propres à chacune des zones, pour établir le volume de référence du poste d'essence efficace déterminé par la Régie. » [Nous soulignons]

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

⁸ (ADEQ-12)

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

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

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

C'est la raison pour laquelle il faut établir un juste volume basé sur la réalité du Québec qui, tel qu'exposé ci-haut, se compare avantageusement avec le reste du Canada. Puisque les consommateurs du Québec bénéficient des prix de l'essence hors taxes les plus bas du Canada⁹, il faut donc considérer des volumes réalistes, propres à chacune des trois régions, pour établir le volume de référence du poste d'essence efficace déterminé par la Régie. » [Nous soulignons]

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

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

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

3° la Régie peut déterminer des zones.

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

⁹ (ADEQ-5)

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

Demandes :

9.1 Les références (i) et (ii) présentent un argument similaire lié au télétravail, causant la réduction de la demande en carburant (comparativement aux volumes vendus pré-pandémiques).

9.1.1. Veuillez présenter l'évolution annuelle des volumes vendus depuis 2022.

Nous utilisons les données du recensement des essenceries de la Régie. Nous n'avons donc pas l'évolution annuelle des volumes vendus.

9.1.2. Veuillez estimer la proportion à partir de laquelle le télétravail devient un élément représentatif de la variation du volume vendu par essencerie au cours d'une période donnée. Veuillez élaborer sur les bases de vos estimations.

Le télétravail a joué un rôle significatif dans la diminution des volumes de ventes pendant la pandémie. Depuis la fin de la pandémie, nous avons constaté une augmentation des volumes de vente avec la reprise graduelle du travail en présentiel et une reprise de l'activité économique, mais nous ne sommes pas en mesure de quantifier la proportion de cette donnée.

9.2 Veuillez indiquer, avec exemples précis, les facteurs liés à la transition énergétique qui causeraient les incertitudes sur le marché du carburant, malgré la mise en pause de l'interdiction de ventes de véhicules neufs à essence initialement prévue en 2035.

Les annonces de mesures favorisant une transition énergétique rapide et les discours politiques en ce sens créent beaucoup d'incertitude chez les détaillants qui ne savent pas quel est leur horizon de temps qui leur permettra de rester en affaires. Cette situation peut diminuer l'attrait d'engager de nouveaux investissements pour améliorer leurs installations et procéder à des innovations. Ainsi, certaines stations-service peuvent fermer prématurément notamment par crainte de ne pas rentabiliser leurs futurs investissements nécessaires à la poursuite de leurs activités. Une fois ces fermetures réalisées, les consommateurs seront pénalisés en perdant ces services essentiels de proximité. De nouveaux déserts énergétiques pourraient ainsi apparaître et pénaliser les consommateurs de ces régions.

9.3 Veuillez quantifier l'impact de l'augmentation de l'utilisation des véhicules électriques dans le cadre de la transition énergétique, sur l'évolution des volumes de ventes en carburant.

Veillez notamment référer, dans votre réponse, à la répartition du nombre de bornes de recharge accessibles au public, par région (« zone »), pour les véhicules électriques.

Nous n'avons pas les informations pour quantifier l'impact de l'augmentation de l'utilisation des véhicules électriques et la répartition des bornes de recharge. Cela dépendra de la rapidité ou non de la pénétration des véhicules électriques dans le marché, de l'attrait d'installer des bornes sur les terrains des stations-service lorsque c'est possible et du comportement des électromobilistes, à savoir s'ils se rechargent davantage à domicile ou utilisent les bornes de transit sur leurs parcours.

Sans pouvoir quantifier ce phénomène, pour l'instant, nous savons que le déploiement des véhicules électriques aura un impact sur les volumes de vente à terme. Les régions centrales avec une grande densité de population, comme la Communauté métropolitaine de Montréal (zone 1), la ville de Québec (certaines villes de zone 2) ou bien l'Estrie (zone 2), auront possiblement une pénétration plus rapide des véhicules électriques que les régions éloignées (zone 3) où l'accès aux bornes de recharge de transit est plus limité étant donné une plus faible densité de population et un territoire plus grand à couvrir.

9.4 Dans la référence (ii), veuillez préciser ce qui est entendu par « *volume basé sur la réalité* ».

Le volume moyen d'une zone, calculé à partir des données du dernier recensement des essenceries de la Régie, reflète la réalité du marché. Contrairement aux dossiers précédents, où la Régie augmentait le volume moyen d'un certain pourcentage, ce qui ne reflète pas un volume basé sur la réalité du marché. Compter sur une rationalisation future plus importante et rapide des stations-service afin d'hausser le volume moyen arbitrairement nuirait aux consommateurs qui perdraient des services et pourraient réduire la concurrence à long terme.

9.5 Veuillez élaborer sur le terme « *réalistes* » utilisé en référence (ii), par rapport au terme « *efficace* » utilisé à l'article 59 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (référence (iii)).

Nous entendons par un volume réaliste, un volume atteignable étant calculé avec les données réelles provenant du Recensement des essenceries de la Régie comprenant l'ensemble des essenceries de chacune des zones.

L'efficacité réfère aux meilleurs coûts nécessaires et raisonnables pour vendre un volume donné. Nous avons bâti notre modèle avec le volume moyen de chacune des zones en considérant les meilleurs coûts pour vendre l'essence de façon efficace pour chacune des régions et leur volume respectif. À titre d'exemple, une essencerie avec un grand volume disposant d'installation inadéquate serait inefficace malgré ce volume important.

- 9.6 Veuillez élaborer sur l'approche préconisée par l'ADEQ pour établir le volume de référence d'une essencerie efficace, pour chacune des trois régions.

Les volumes pour chacune des trois régions sont réalistes, ils sont calculés avec les données réelles de Recensement 2024 de la Régie de l'énergie. Nous avons d'ailleurs utilisé les données calculées par la Régie dans ce dernier Recensement des essenceries 2024 pour les trois régions définies lors du dernier dossier. Par la suite, nous avons bâti un modèle de stations-service pour chacune des zones permettant de vendre efficacement ces volumes de vente de référence.

- 9.7 Au-delà du télétravail et de la transition énergétique, veuillez élaborer sur les autres facteurs, dans le contexte actuel qui pourraient influencer la variation des volumes de ventes.

Plusieurs autres facteurs peuvent venir influencer la variation des volumes de ventes. Les habitudes de consommation énergétique des automobilistes peuvent changer et évoluer à travers le temps. Il peut y avoir utilisation accrue du covoiturage. Les automobilistes peuvent réduire leur kilométrage parcouru par souci d'économie, réorganiser leurs parcours pour les optimiser. Le développement du transport collectif peut inciter la population à l'utiliser davantage et réduire l'utilisation des véhicules personnels. L'efficacité des moteurs thermiques s'améliore et consomme moins de carburant. En contrepartie, le parc automobile augmente avec le temps autant pour les véhicules électriques que les véhicules à essence et carburant diesel.