

**REPONSES DE L'ASSOCIATION DES DISTRIBUTEURS D'ENERGIE DU QUEBEC (« ADEQ »)
AUX DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS NO 1 D'OC-APA**

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

DOSSIER R-4289-2025

Les régions du Québec et des volumes représentatifs des marchés

1. Références :

1. C-ADEQ-0008, p. 3, par. 3-4 ;
2. C-ADEQ-0008, p. 3, par. 5 ;
3. C-ADEQ-0008, p. 4, Tableau 1 ;
4. C-ADEQ-0008, p. 5, par. 3-5.

Préambule :

- (i) L'ADEQ indique que, lors de la dernière audience de 2021, elle avait démontré que le Québec comptait déjà un nombre de postes d'essence par habitant inférieur à celui des États-Unis, soit 33 postes pour 100 000 habitants au Québec contre 35 aux États-Unis. Elle ajoute que l'objectif de la Régie visant une rationalisation du marché et une diminution du nombre de postes d'essence a été atteint, tout en soulignant qu'il demeure nécessaire de rester vigilant afin d'assurer un nombre suffisant de postes d'essence sur l'ensemble du territoire et de prévenir les guerres de prix prédatrices.
- (ii) L'ADEQ affirme que la « rationalisation » du marché ontarien, survenue avant celle du Québec, n'a pas eu d'effet bénéfique pour les consommateurs de cette province, car un consommateur torontois paye plus pour de l'essence que le consommateur montréalais.
- (iii) Le Tableau 1 présente l'évolution, de 1999 à 2025, des prix de l'essence ordinaire à Toronto et à Montréal, ainsi que les écarts observés entre ces deux marchés, sur une base hors taxes, coût carbone et redevance verte.
- (iv) L'ADEQ indique que, malgré leur volume plus modeste, les postes d'essence desservant les régions du Québec constituent des points de service efficaces et que cette réalité ne placerait pas le Québec en situation défavorable lorsqu'on compare les prix moyens hors taxes et redevances.

Demandes :

- 1.1. En lien avec la référence (i), veuillez indiquer si l'ADEQ considère que le nombre de postes d'essence par 100 000 habitants constitue l'indicateur principal sur lesquels elle

se fonde pour conclure que l'objectif de rationalisation du marché a été atteint.

L'ADEQ souligne d'abord que la Régie de l'énergie, dans le Recensement des essenceries, utilise aussi un indicateur de nombre d'essencerie par nombre d'habitants, nombre d'essenceries par 5000 habitants.

Lors de la première audience ayant mené à la décision D-99-133, certains intervenants ont cité le marché américain comme exemple à suivre. L'ADEQ n'adhère pas à cette théorie qu'il faut suivre l'exemple américain puisque les marchés sont très différents. L'ADEQ a voulu démontrer qu'en utilisant le nombre de stations-service par 100 000 habitants, on constate que chaque station-service au Québec sert plus de clients que les stations-service aux États-Unis avec une densité de population beaucoup plus faible au Québec. Donc, selon cet indicateur, le marché québécois a atteint un taux de rationalisation adéquat puisqu'au Québec il y a moins de stations-service par 100 000 habitants.

D'ailleurs dans la décision D-2022-017, la Régie écrivait :

« De l'avis de la Régie, le marché semble avoir atteint une certaine maturité quant à son potentiel de rationalisation, telle qu'envisagée dans la décision D-99-133. »¹

- 1.1.1. Le cas échéant, veuillez indiquer s'il existe d'autres facteurs, statistiques ou analyses, sur lesquels l'ADEQ s'appuie également pour arriver à cette conclusion. Dans l'affirmative, veuillez préciser dans quelle mesure ces facteurs contribuent à soutenir la conclusion selon laquelle le marché québécois des essenceries aurait atteint l'objectif de rationalisation.

Lors des dossiers précédents, la Régie a décidé d'augmenter le volume moyen d'un certain pourcentage afin de faire baisser les coûts d'exploitation et ainsi stimuler une rationalisation plus rapide du marché québécois. L'ADEQ estime plutôt que le volume moyen réel doit être utilisé et laisser faire une rationalisation naturelle. L'ADEQ n'a pas utilisé d'autres facteurs pour en arriver à cette conclusion.

Il ne faut pas nécessairement une rationalisation forcée mais plutôt un nombre suffisant de stations-service pour répondre aux besoins et à la demande d'un marché donné et assurer une concurrence à long terme aux bénéficiaires des consommateurs. Une trop grande rationalisation éliminera des concurrents et des services à la population notamment dans les localités à plus faible densité et dans celles près de villes-centre ou dans les régions éloignées.

- 1.2. À la référence (ii), l'ADEQ affirme que la rationalisation du marché constitue le principal facteur expliquant l'écart de prix observé entre Toronto et Montréal. Veuillez indiquer si d'autres facteurs peuvent également contribuer à expliquer cet écart de prix entre Toronto

¹ Régie de l'énergie, Dossier R-4141-2020, D-2022-017, p. 42.

et Montréal. Le cas échéant, veuillez les préciser.

Dans ce passage, l'ADEQ ne conclue pas que la rationalisation du marché est le facteur qui explique l'écart de prix. L'ADEQ constate que la rationalisation du marché n'a pas permis aux consommateurs torontois de connaître de meilleurs prix à long terme que ceux de Montréal.

L'ADEQ ne juge pas qu'une rationalisation soit un gage de meilleurs marchés pour les consommateurs québécois.

- 1.3. En lien avec la question précédente, veuillez présenter, pour Vancouver, un tableau des écarts de prix de l'essence en comparaison avec Montréal, suivant un format similaire à celui du tableau de la référence (iii). Veuillez également fournir des tableaux comparables pour toute autre ville canadienne pour laquelle l'ADEQ dispose de données similaires.

L'ADEQ a comparé les deux plus grandes villes du Canada, soit Toronto et Montréal, qu'elle estime comparables. De plus, Toronto a subi une importante guerre de prix dans les années'90 menant à une rationalisation du marché.

On ne peut comparer chacune des villes avec Montréal. Cependant au tableau 2 (ADEQ-5), l'ADEQ compare les prix hors taxes des 4 grandes régions canadiennes, l'Ouest canadien (comprenant Vancouver), l'Ontario, le Québec et l'Atlantique, qui regroupent l'ensemble des villes étudiées par Kalibrate.

Voici une version du tableau 2 avec les moyennes annuelles :

Tableau 26
Prix au détail hors taxes de l'essence ordinaire au Canada
Moyennes annuelles, prix au détail, libre-service, sans taxes et redevances vertes
Moyennes annuelles du tableau 2
¢/litre

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Province de l'Ouest	28,2	41,2	40,5	40,9	43,6	51,7	61,5	68,0	73,3	85,5	65,3	70,8	86,6	87,6
Ontario	28,5	41,2	37,8	38,1	42,4	49,0	59,4	62,7	67,0	80,1	61,7	68,5	84,8	86,9
Québec	28,0	40,2	37,6	36,1	40,6	48,7	58,2	62,8	66,6	77,9	59,5	66,6	83,7	87,3
Provinces de l'Atlantique	30,3	43,8	41,3	39,9	43,5	51,6	61,1	66,3	69,8	80,5	61,1	68,8	85,2	89,9
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Province de l'Ouest	88,6	88,8	72,6	66,4	76,1	90,7	84,6	66,2	94,6	131,0	116,9	109,1	108,8	
Ontario	88,0	88,3	68,7	63,7	70,9	82,9	75,3	57,7	83,4	116,5	104,1	102,2	99,7	
Québec	87,2	86,4	64,4	57,5	66,6	77,7	71,5	55,1	81,2	116,1	104,2	100,7	96,2	
Provinces de l'Atlantique	89,2	89,6	68,0	62,0	69,9	79,5	74,6	57,1	87,9	122,6	111,5	105,0	103,1	

Voici un tableau sur la différence de prix moyens annuels entre le Québec et les 3 autres régions canadiennes calculés à partir du tableau 26 :

Tableau 27
Différence entre les prix au détail hors taxes de l'essence ordinaire du Québec
et les prix au détail hors taxes des autres régions canadiennes

Prix au détail, libre-service, sans taxes et redevances vertes en cents/litre

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Province de l'Ouest	0,2	0,9	2,9	4,8	3,0	3,0	3,3	5,2	6,7	7,6	5,8	4,2	2,8	0,3
Ontario	0,5	1,0	0,1	2,0	1,8	0,4	1,2	-0,1	0,5	2,2	2,2	1,9	1,1	-0,4
Québec														
Provinces de l'Atlantique	2,4	3,6	3,6	3,8	2,9	3,0	2,9	3,5	3,2	2,6	1,6	2,2	1,4	2,5

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Province de l'Ouest	1,4	2,3	8,1	8,9	9,5	13,0	13,0	11,1	13,4	14,9	12,7	8,4	12,6
Ontario	0,8	1,8	4,2	6,2	4,3	5,2	3,8	2,6	2,2	0,4	-0,1	1,4	3,5
Québec													
Provinces de l'Atlantique	2,0	3,2	3,6	4,4	3,3	1,8	3,1	2,0	6,6	6,5	7,3	4,3	6,9

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, 1999 à 2025.

- 1.4. En lien avec la référence (iv), veuillez préciser sur quels éléments l'ADEQ se fonde pour qualifier ces points de service d'« efficaces », alors même que leurs volumes plus modestes contribuent à réduire le volume moyen par poste d'essence.

L'efficacité réfère aux meilleurs coûts nécessaires et raisonnables pour vendre un volume donné. L'ADEQ a bâti son 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, soit trop importante ou trop petite, serait inefficace malgré ce volume important.

- 1.4.1. Veuillez expliquer comment l'ADEQ concilie l'affirmation selon laquelle ces points de service seraient efficaces avec le fait que leurs volumes de vente plus faibles sont susceptibles d'augmenter certains coûts unitaires d'exploitation.

Une station-service avec les installations optimales pour son volume de vente est considérée comme efficace. Si les installations sont destinées à un volume supérieur à ce que le marché permet, la station-service sera inefficace puisqu'elle ne pourra atteindre le volume nécessaire. Certains marchés peu densément peuplés requièrent des installations moins imposantes qui permettent d'être efficace de répondre à la demande d'un petit marché.

Détermination de la segmentation du marché québécois en trois zones

2. Références :

1. C-ADEQ-0008, p. 6-7, par. 7 et 1, respectivement ;

Préambule :

- (i) L'ADEQ indique que, dans un grand marché, certaines économies d'échelle peuvent être réalisées, mais qu'il ne faut pas en exagérer la portée, puisque d'autres coûts peuvent s'avérer plus élevés dans les grands centres. Elle ajoute que, lorsque de très grands volumes sont atteints, les installations adaptées à ces débits exigent des investissements beaucoup plus importants que celles requises pour des postes d'essence à débit moyen.

Demandes :

- 2.1. En lien avec la référence (v), veuillez préciser quels sont les coûts plus élevés dans les grands centres qui, selon l'ADEQ, limitent la portée des économies d'échelle. Veuillez également fournir des exemples concrets, incluant les investissements requis lorsque de très grands volumes de vente sont atteints.

Le coût des terrains est souvent beaucoup plus élevé dans les grands centres, tout comme les taxes municipales et le déneigement qui nécessite le transport de la neige hors des sites. Les salaires y sont aussi souvent plus élevés. Les heures d'ouverture sont plus importantes dans les grands centres, mais avec moins d'achalandage la nuit que le jour ce qui a un impact sur les coûts. Les vols peuvent y être plus présents que dans un petit marché où les gens se connaissent davantage.

La réglementation municipale peut y être également plus contraignante et exigeante. Par exemple à Québec, il y a des contraintes relatives à l'affichage ou à l'installation des pompes à des endroits spécifiques sur le terrain.

Coûts d'exploitation

3. Références :

1. C-ADEQ-0008, p. 12, par. 3-6 ;
2. C-ADEQ-0008, p. 10, Tableau 3 ;
3. C-ADEQ-0008, p. 11, Tableau 4 ;
4. C-ADEQ-0008, p. 14, par. 1 ;
5. C-ADEQ-0008, p. 26-28, section IV.
6. *Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant*

diverses dispositions législatives, L.Q. 2025, c. 24, art. 145.

Préambule :

- (i) « 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. » [Nos soulignements]
- (ii) Le tableau 3 présente les coûts d'exploitation par zone établis sur la base des hypothèses retenues par l'ADEQ pour 2026.
- (iii) Le tableau 4 présente les coûts d'exploitation par zone pour 2026, obtenus à partir des données du tableau 3 après application d'une inflation projetée sur trois ans de 3,06 %.
- (iv) L'ADEQ indique avoir révisé à la baisse les éléments d'uniformes pour établir un coût de 104 \$ par employé, comprenant notamment 4 chandails à manches courtes, 1 chandail à manches longues, 1 casquette et 1 étiquette nominative. Elle précise également retenir un nombre d'uniformes par année de 10 en zone 1, 9 en zone 2 et 7 en zone 3, et appliquer à ce poste une inflation projetée de 3,06 %.
- (v) L'ADEQ soutient que le principal risque pour les consommateurs québécois ne réside pas dans une monopolisation complète du marché, mais plutôt dans une concentration excessive des marchés locaux et dans la disparition de points de service de proximité. Elle affirme également que la présence d'indépendants, notamment des importateurs indépendants, contribue au maintien d'un marché concurrentiel et de prix de gros plus abordables, tandis que la disparition de ces acteurs pourrait entraîner une hausse des prix et une dégradation de l'accès à l'approvisionnement.
- (vi) L'article 145 de la Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives a modifié l'article 67 de la Loi sur les produits pétroliers. Alors qu'auparavant la présomption prévue à cet article pouvait s'appliquer dans toute zone, celle-ci ne s'applique désormais que dans une zone située dans un territoire que le gouvernement peut déterminer par règlement. Ainsi, le champ d'application du mécanisme du prix plancher a été restreint à des zones désignées par le gouvernement.

Demandes :

- 3.1. En lien avec les références (i) à (iii), veuillez présenter des versions révisées des tableaux des références (ii) et (iii) en y intégrant, pour chaque zone, des salaires jugés plus repré-

sentatifs par l'ADEQ. Veuillez fournir une version excluant les primes de nuit et une version les incluant.

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. Nous avons tout de même décidé de retenir ce taux comme nous l'avions fait auparavant. Nous avons voulu rester conservateurs dans notre évaluation. L'ADEQ n'a pas fait l'exercice d'établir les salaires pour chacune des zones. L'ADEQ n'a donc pas ces données.

- 3.2. En lien avec la référence (v), veuillez confirmer si le fait que les deux tableaux affichent l'année 2026 résulte d'une erreur typographique. Dans l'affirmative, veuillez préciser lequel de ces tableaux aurait plutôt dû afficher l'année 2025 et fournir la version corrigée.

Les coûts ont été établis en fonction de l'année 2025, mais révisés au début 2026. Les coûts représentent essentiellement les coûts de 2025. On aurait dû voir l'année 2025 au lieu de 2026.

Puisque nous considérons que l'inflation des trois prochaines années devrait être considérée, le deuxième tableau reflète les coûts de 2025, mais avec la moitié de l'inflation des trois prochaines années. Les chiffres sont les mêmes, seule l'année doit être modifiée sur les deux tableaux, soit 2025. (Voir les tableaux aux pages 10 et 11.)

- 3.3. En lien avec la référence (iii), veuillez confirmer la compréhension d'OC selon laquelle l'ADEQ a utilisé, pour établir une inflation projetée sur trois ans de 3,06 %, la même source que celle mentionnée à la référence (i). Dans la négative, veuillez préciser la ou les sources et hypothèses utilisées.

Nous avons utilisé la cible du taux d'inflation de la Banque du Canada de 2% pour calculer le taux d'inflation projeté sur trois ans. $(1,02 \times 1,02 \times 1,02) = 1,061208$. Donc 6,12% sur trois ans qui a été divisé par 2 pour arriver à 3,0604 % pour qu'on puisse l'appliquer sur l'ensemble de la période qui était historiquement de 3 ans.

- 3.3.1. En lien avec la question 3.3, veuillez expliquer pourquoi l'ADEQ a retenu l'inflation générale, plutôt que des indicateurs d'évolution des salaires, pour établir les projections relatives aux salaires et aux avantages sociaux.

Comme lors des dossiers précédents, l'ADEQ a toujours utilisé les projections d'inflation générale. L'ADEQ n'a pas fait différent cette fois-ci. De plus, cette façon de procéder simplifie les calculs et l'ADEQ souligne qu'elle utilise que 50% des projections des 3 prochaines années.

- 3.4. Veuillez expliquer de façon plus générale l'indexation à l'IPC de plusieurs postes, telles que les coûts de financement et de l'électricité, quand ces postes ne suivent pas la hausse générale des prix à la consommation.

Comme lors des dossiers précédents, l'ADEQ a toujours utilisé les projections d'inflation générale. L'ADEQ n'a pas fait différent cette fois-ci. De plus, cette façon de procéder simplifie les calculs et l'ADEQ souligne qu'elle utilise que 50% des projections des 3 prochaines années.

- 3.5. En lien avec la référence (v), veuillez expliquer plus précisément de quelle manière la présence d'importateurs indépendants exerce, selon l'ADEQ, une pression concurrentielle sur les prix de gros aux rampes.

L'importateur indépendant peut s'approvisionner sur les marchés internationaux et est un concurrent aux raffineries situées sur le territoire québécois. Les raffineurs doivent considérer les prix notamment déterminés au port de New York pour rester concurrentiels. Sans l'importateur, les raffineries pourraient hausser leur prix, par exemple au prix de l'achat de gros dans un terminal américain dans l'état de New York plus le coût de transport entre ce terminal et Montréal, puisqu'un grossiste québécois n'aurait d'autre alternative pour s'approvisionner ailleurs. L'importateur indépendant offre donc une source d'approvisionnement concurrente à celle des raffineries.

- 3.6. En lien avec les références (v) et (vi), veuillez indiquer si l'ADEQ considère que le prix plancher constitue également un levier favorable au maintien de la concurrence sur le marché des essenceries au Québec.

Le prix minimum a joué un rôle déterminant en limitant les guerres de prix prédatrices sans pour autant empêcher les guerres de prix sporadiques. La législation sur le prix minimum n'a jamais prétendu empêcher toutes les fermetures et sorties du marché des stations-service, mais permettre une juste et saine concurrence à long terme.

La Régie de l'énergie, dans sa décision de 1999 reprise dans la décision de 2022, a bien décrit l'esprit du législateur au sujet du prix minimum et l'article 67 de la Loi sur les produits pétroliers :

« La Régie estime que le législateur n'a pas voulu, par sa modification à la Loi sur l'utilisation des produits pétroliers, assurer un profit à des entreprises de commerce au détail. Il n'a pas voulu protéger les concurrents, mais bien la concurrence. Pour ce faire, il a cru nécessaire, selon la Régie, d'empêcher que certaines entreprises, par des prix de vente sous le coût d'acquisition des produits, forcent des entreprises moins solides financièrement, ou ne disposant pas d'autres sources importantes de revenus, à quitter le marché.

Le législateur québécois a ainsi voulu éviter que cette manifestation de concurrence imparfaite nuise aux intérêts des consommateurs en diminuant de façon importante, par exemple, le nombre de concurrents dans le marché. Par contre, il a aussi voulu éviter d'inhiber le mécanisme normal de sortie du marché d'un concurrent inefficace ou rendre illégale la vente sous le coût d'un détaillant inefficace. »²

² Régie de l'énergie, Dossier R-4141-2020, D-2022-017, p. 13.

Le marché de l'essence vit sporadiquement et localement des guerres de prix qui se résorbent après un certain temps. Le prix minimum limitait ces guerres de prix sans les éliminer. Lorsque ces guerres de prix étaient trop sévères et se prolongeaient, la Régie pouvait intervenir, après une audience, afin d'inclure les coûts d'exploitation et rétablir une saine concurrence.

Le prix minimum présumé est l'addition du prix affiché à la rampe de chargement des raffineries incluant le coût carbone du SPEDE, des coûts de transport entre la raffinerie et la station-service et les taxes provinciales et fédérales. De plus, lorsque le marché ne permet pas de couvrir des coûts d'exploitation nécessaires et minimaux, ceux-ci peuvent être ajoutés au prix minimum à la suite d'une décision de la Régie de l'énergie après des audiences publiques, ce qui s'est produit qu'à quatre reprises.

Maintenant, le retrait des dispositions sur le prix minimum est un danger qui menace la survie de stations-service couvrant l'ensemble du territoire québécois répondant aux besoins essentiels des consommateurs. Lorsque des guerres de prix prédatrices ne permettent pas de couvrir les coûts d'exploitation d'un détaillant efficace, des stations-service efficaces, mais plus vulnérables pourraient être poussées vers la fermeture. Les prix prédateurs peuvent même aller jusqu'à descendre sous le coût d'acquisition du détaillant. Ces fermetures de stations-service engendreront des déserts énergétiques notamment dans des localités en périphérie des villes-centres et des localités peu densément peuplées ou des régions éloignées. De plus, un faible nombre de stations-service dans un marché donné restreint alors la concurrence à long terme. La fermeture de stations-service dans ces régions peut également entraîner la fermeture de commerce alimentaire souvent jumelé aux stations-service et exacerber des déserts alimentaires.

Tableau 3
Coûts d'exploitation par zone

Éléments des coûts d'exploitation	Coûts en 2025					
	Zone 1: CMM		Zone 2: Québec central		Zone 3: régions éloignées	
Volumes moyens (litres)	4 020 000		3 150 000		2 050 000	
	\$	¢/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
Sous-total	270 450	6,73	216 166	6,86	169 288	8,26
Coûts influencés par le prix du carburant						
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
Sous-total	78 971	1,96	62 382	1,98	41 657	2,03
TOTAL	349 420	8,69	278 548	8,84	210 945	10,29

Tableau 4
Coûts d'exploitation indexés par zone

Éléments des coûts d'exploitation	Coûts 2025 (avec inflation projetée sur 3 ans - 3,06%)					
	Zone 1: CMM		Zone 2: Québec central		Zone 3: régions éloignées	
Volumes moyens (litres)	4 020 000		3 150 000		2 050 000	
	\$	¢/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
Sous-total	278 725	6,93	222 781	7,07	174 468	8,51
Coûts influencés par le prix du carburant						
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
Sous-total	78 971	1,96	62 832	1,98	41 657	2,03
TOTAL	357 696	8,90	285 163	9,05	216 125	10,54

No. de dossier : R-4289-2025

Audience sur les coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel

Réponses de l'ADEQ aux demandes de renseignements No 1 d'OC-APA