

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 3 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À L'AUDIENGE SUR LES COUTS
D'EXPLOITATION QUE DOIT SUPPORTER UN DÉTAILLANT EN ESSENCE OU EN CARBURANT DIESEL**

VOLUMES DU MODÈLE DE RÉFÉRENCE PAR RÉGION

- 1. Références :**
- (i) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 6;
 - (ii) Pièce [C-ADEQ-0011](#), p. 27 et 28;
 - (iii) Dossier R-3787-2012, décision [D-2013-087](#), par. 121-125;
 - (iv) Dossier R-4141-2020, décision [D-2022-017](#), p. 57 et 58.

Préambule :

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

(ii) « 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 précédant 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 de 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 « réaliste » 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 leurs volumes respectifs. À titre d'exemple, une essencerie avec un grand volume disposant d'installations inadéquates 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, et ce, pour chacune des trois régions.

Les volumes pour chacune des trois régions sont réalistes, ils sont calculés avec les données réelles du 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 station-service pour chacune des zones permettant de vendre efficacement ces volumes de vente de référence. » [nous soulignons]

[121] La Régie est plutôt d'avis que la détermination du volume de référence doit se faire en tenant compte de la réalité des essenceries opérant dans un marché efficace, c'est-à-dire dans lequel la densité de population est importante, où la probabilité de guerres de prix est plus élevée et dans lequel une certaine rationalisation est possible, voire nécessaire au maintien d'une saine concurrence. La Régie constate que les régions éloignées et intermédiaires ne font pas partie de ce type de marché.

[122] Dans ces circonstances, la Régie est d'avis que l'établissement du volume de référence doit tenir compte de la réalité des essenceries opérant à l'intérieur de la zone 1 identifiée par l'AQUIP. Cette zone possède les caractéristiques d'un marché efficace.

[123] Le volume moyen des essenceries opérant dans cette zone s'élève à 4,4 MI par année. En audience, l'AQUIP estime que la livraison d'un tel volume nécessite un équipement de trois distributrices. Elle évalue qu'un tel équipement peut permettre, en théorie, la vente d'un maximum de 5,5 MI par année sans installations supplémentaires. L'AQUIP déclare cependant que pour vendre 6,0 MI par année, trois distributrices ne sont pas suffisantes⁵⁵.

[124] Sur la base de l'ensemble des faits mis en preuve, la Régie est d'avis que le volume de référence pour une essencerie efficace dans un marché efficace s'élève à 5,5 MI par année. Ce volume correspond à une augmentation de 25 % du volume moyen des essenceries de la zone 1 identifiée par l'AQUIP et permet d'optimiser le rendement des équipements du modèle commercial retenu. Selon les calculs effectués par la Régie, déjà près de 30 % des essenceries de la zone 1 vendent plus de 5,5 MI par année⁵⁶.

[125] En conséquence, aux fins de fixer un montant au titre des coûts d'exploitation, la Régie juge raisonnable d'établir un volume annuel de référence à 5,5 MI pour une essencerie efficace opérant dans un marché efficace.

(iii)

(iv) « [184] Dans sa décision D-2013-087, la Régie expliquait les motifs pour lesquels elle modifiait la méthodologie de calcul du volume de référence de la manière suivante :

[...]

[186] Si un volume efficace de 5,5 MI demeure pertinent et pourrait être retenu pour la région 1, puisque le potentiel technique des installations estimé en dans la décision D-2013-087 n'a pas été contredit au présent dossier, il demeure que les possibilités de rationalisation du marché sont moins importantes qu'auparavant tel qu'en fait foi le Recensement :

[...]

« [...] L'objectif de 5,5 ML de volume moyen vendu par essencerie efficace établi par la Régie en 2013 semble donc être une cible plus difficile à atteindre que prévu par les intervenants du marché. Les résultats du Recensement 2019 indiquent en effet que seule la région de Laval s'approche de cette cible avec un volume annuel moyen de 5,18 ML par essencerie. Les régions de Montréal et des Laurentides tendent également vers cette cible avec des volumes annuels de ventes de 4,31 ML et 4,01 ML respectivement. En 2019, toutes les régions montraient une augmentation du volume annuel de ventes par essencerie, sauf Lanaudière, qui enregistrait une légère diminution ».

[...]

[189] La Régie juge que le volume de référence pour une essencerie dans un marché efficace pour la région 1 est de 5,1 ML par année. Ce volume correspond à une majoration de 20 % du volume moyen de l'année 2019 des essenceries de la région 1, pour tenir compte d'un potentiel raisonnable de gains d'efficience. Cette majoration représente un gain de productivité inférieur à la majoration de 25 % retenue dans la décision D-2013-087, étant donné le potentiel de rationalisation moins important. La même règle s'applique pour les régions 2 et 3, résultant, respectivement, en des volumes de 3,8 ML et de 2,4 ML.

[190] En conséquence, la Régie juge qu'il est raisonnable d'établir un volume annuel de référence de 5,1 ML pour une essencerie en région 1, de 3,8 ML pour une essencerie en région 2 et de 2,4 ML pour une essencerie en région 3. » [nous soulignons, notes omises]

Demandes :

- 1.1 En référence (i) et (ii), l'ADEQ propose d'utiliser les volumes du recensement au 31 décembre 2024 comme volumes de référence pour chacune des trois régions identifiées par la Régie, car elle considère ces volumes comme réalistes. Dans ses décisions D-2013-087 et D-2022-017, en référence (iii) et (iv), la Régie a déterminé le volume de référence auquel s'ajoutait un facteur du gain d'efficience, obtenu à partir du volume optimal pour la région 1, tel qu'initialement proposé par l'ADEQ dans le dossier R-3787-2012.

Veillez élaborer sur les facteurs qui permettraient aux essenceries de réaliser des gains d'efficience. Veuillez préciser l'effet que ces facteurs d'efficience auraient si réunis, et de quelle façon ceux-ci pourraient avoir un impact potentiel sur les consommateurs et sur la concurrence à long terme des essenceries (réponse 9.4 de la référence (ii)) pouvant mener à une baisse du coût au litre d'essence.

Réponse :

L'ADEQ a bâti son modèle selon les meilleurs coûts évalués par le comité des affaires économiques permettant d'opérer de façon efficace selon la technologie actuelle ainsi que les installations nécessaires et raisonnables pour vendre le volume moyen de chacune des trois régions.

- 1.2 En référence (ii), l'ADEQ indique que le volume réaliste est « *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.* »

Veuillez expliquer la raison pour laquelle le volume annuel de référence ne devrait pas être ajusté à la hausse, considérant que le volume moyen présenté dans le Recensement inclut les ventes d'essenceries dont les caractéristiques diffèrent de celles du modèle de référence retenu.

Réponse :

Dans le contexte de la transition énergétique en cours, une augmentation du volume visant à réduire les coûts unitaires se ferait au détriment du nombre de stations-service. Ultimement, elle diminuerait la concurrence et réduirait le service offert à la population qui devrait parcourir une plus grande distance pour s'approvisionner notamment dans les régions éloignées ou peu densifiées.

- 1.3 Dans ses décisions D-2013-087 et D-2022-017, en référence (iii) et (iv), la Régie a déterminé un volume de référence par région auquel s'ajoutait un gain d'efficacité à partir des caractéristiques de la région 1. Advenant qu'un gain d'efficacité soit appliqué au volume de référence, veuillez préciser la méthode de détermination du gain d'efficacité à appliquer aux régions 2 et 3, ainsi que le volume annuel optimal de vente d'une essencerie efficace dans chacune des régions, le cas échéant.

Réponse :

L'ADEQ constate que le volume de vente total n'a pas augmenté significativement entre les deux derniers recensements. Compte tenu la transition énergétique en cours, de la pénétration croissante des véhicules électriques et de l'amélioration de l'efficacité des véhicules à essence, le volume de ventes de carburants semble plutôt appelé à diminuer au fil du temps. Une augmentation du volume moyen se ferait au détriment du nombre de stations-service et réduirait ainsi les services essentiels d'approvisionnement offerts à la population ainsi que la concurrence en raison de la diminution du nombre de joueurs dans le marché.

- 1.4 Tenant compte des résultats du recensement au 31 décembre 2024, veuillez préciser la position de l'ADEQ concernant le niveau actuel de rationalisation du marché des régions 1, 2 et 3.

Réponse :

Le marché québécois comptait 2 671 stations-service au dernier recensement de 2024, comparativement à 5 059 en 1997. Cette diminution substantielle confirme qu'une rationalisation importante s'est déjà produite.

Dans la région 1, la densité et le volume moyen sont déjà plus élevés, mais la concurrence et l'accessibilité locale doivent être préservées. Dans la région 2, les bassins de population sont plus dispersés et la possibilité de consolidation varie d'un marché à l'autre. Une rationalisation pourrait, encore une fois, mettre en péril l'accessibilité et la concurrence dans ces marchés. Dans la région 3, les risques liés à la rationalisation sont encore plus importants, compte tenu de la faible densité de population, de l'étendue du territoire à couvrir et de la vulnérabilité des populations exposées aux déserts énergétiques, lesquels pourraient également entraîner des déserts alimentaires.

COÛTS D'AMORTISSEMENT

2. **Références :**
- (i) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 15;
 - (ii) Pièce [C-ADEQ-0016](#), p. 13;
 - (iii) Pièce [C-ADEQ-0016](#), p. 15 à 16;
 - (iv) Pièce [C-ADEQ-0016](#), p. 14.

Préambule :

(i) « 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.

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). [...]

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. » [nous soulignons et note omise]

(ii)

La variation annuelle composée de l'amortissement des équipements aurait dû se lire comme 13,5% au lieu de 12%.

	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%	13,5%
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%

(iii) « 4.4 [...]

Si on compare ce modèle à la comptabilité historique d'une station réelle n'ayant pas remplacé récemment ses actifs, le résultat peut apparaître supérieur à son amortissement comptable de court terme. Toutefois, sur un ensemble de population et dans une perspective réglementaire, le coût de remplacement annualisé demeure une approximation appropriée du coût d'exploitation d'un détaillant efficace, puisque les travaux de remplacement et de mise à niveau sont cycliques et se produisent au fur et à mesure des besoins.

[...]

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

Réponse de l'ADEQ :

L'ADEQ ne prétend pas que toutes les essenceries réelles disposaient d'équipements neufs en 2026 ni qu'elles ont toutes remplacé leurs actifs la même année. Le modèle ADEQ est un modèle normatif de station efficace, fondé sur le coût de remplacement courant des installations nécessaires à l'exploitation efficace dans chacune des trois zones, annualisé selon des durées de vie utiles de 15 ans pour certains équipements et de 30 ans pour les réservoirs et composantes associées. L'ADEQ n'a jamais procédé par moyenne de coûts puisque cela ne représente pas les coûts d'un modèle de station-service efficace pour distribuer le volume de vente désigné de chacune des régions déterminées. » [nous soulignons.]

(iv) « 4.3 [...] Les membres du comité des affaires économiques ont rempli le tableau des coûts d'exploitation ainsi que celui des installations requises selon leurs expériences du marché. Les données sont consolidées à l'ADEQ en retenant les plus bas coûts. Par la suite, les données sont reprises et discutées en comité en s'assurant d'une compréhension uniforme des définitions de coûts et réévaluées en comité. Les données individuelles ne sont pas conservées. » [nous soulignons]

Demandes :

2.1 Considérant que les équipements sont amortis sur une période de 15 à 30 ans correspondant à leur durée de vie utile présumée (référence (i)), veuillez fournir l'âge moyen du parc d'équipements, ainsi que leur répartition par tranche d'âge.

Réponse :

L'ADEQ n'a pas cette information. Au surplus, le modèle repose sur une station-service type conçue avec les équipements et installations nécessaires et raisonnables pour vendre le volume moyen de chacune des régions.

2.2 Veuillez préciser le nombre d'essencerie qui auront à changer leur réservoir d'ici cinq ans, en précisant pour chacune des régions.

Réponse :

L'ADEQ n'a pas cette information. Au surplus, le modèle repose sur une station-service type conçue avec les équipements et installations nécessaires et raisonnables pour vendre le volume moyen de chacune des régions.

2.3 Sur un horizon de cinq ans, veuillez préciser les investissements majeurs qui devront être réalisés dans les essenceries du parc actuel, notamment ceux découlant des modifications réglementaires prévues à la référence (i), dont l'augmentation du pourcentage d'éthanol dans le carburant. Veuillez également préciser l'incidence de ces investissements sur les coûts d'exploitation des essenceries.

Réponse :

Le modèle repose sur une station-service type conçue avec les équipements et installations nécessaires et raisonnables pour vendre le volume moyen de chacune des régions. Les modifications réglementaires décrites à la référence (i) étaient présentées à titre d'exemple pour illustrer que de nouvelles exigences peuvent survenir à tout moment et obliger les stations-service à investir avant la fin de la durée vie utile de leurs équipements.

L'obligation d'intégrer une teneur plus élevée en éthanol pouvant atteindre 15% peut nécessiter ou avoir nécessité, l'inspection et la vérification de compatibilité des réservoirs,

de la tuyauterie, des joints, des pompes submersibles et des distributrices; le nettoyage des réservoirs et le retrait de l'eau résiduelle; l'installation ou le remplacement de filtres; la mise à niveau des systèmes de détection de fuites et de contrôle des inventaires; le remplacement des équipements non conformes ou non homologués pour le nouveau mélange distribué; ainsi que, dans certains cas, le remplacement anticipé du réservoir et des travaux connexes d'excavation, d'installation, d'asphaltage et d'évaluations environnementales.

Par ailleurs, les institutions financières et les fournisseurs des cartes de crédit ont instauré de nouvelles exigences technologiques et procédé à la modernisation des modes de paiement. Les stations-service doivent s'y conformer afin de continuer à accepter les paiements par carte de crédit ou de débit. Ces nouvelles exigences nécessitent de nouveaux investissements visant à moderniser les équipements de paiement.

Les détaillants et propriétaires de stations-service demeurent exposés à l'adoption de nouvelles réglementations gouvernementales ou à de nouvelles obligations imposées par l'industrie, lesquelles peuvent nécessiter des investissements avant même la fin de la vie utile des équipements. Ils devront continuer à se conformer à de nouvelles exigences et à réaliser les investissements requis.

- 2.4 À la référence (i), l'ADEQ attribue en partie l'augmentation des coûts d'amortissement à la croissance marquée des coûts de construction au cours des 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* ». À la référence (iii), l'ADEQ indique que le modèle normatif utilisé pour établir les coûts d'amortissement est « *fondé sur le coût de remplacement courant des installations nécessaires à l'exploitation efficace* ».

2.4.1 Veuillez confirmer ou infirmer la compréhension de la Régie selon laquelle l'augmentation de 66 % des coûts d'amortissement à la référence (ii) s'expliquerait par l'amortissement linéaire des coûts de remplacement courant des installations, dont les prix auraient augmenté significativement de 2021 à 2025. Veuillez élaborer.

Réponse :

Le modèle de l'ADEQ repose sur l'amortissement linéaire depuis le premier dossier devant la Régie de l'énergie. L'ADEQ a, encore une fois, utilisé cette méthode, qui ne diffère pas de celle employée dans les dossiers antérieurs. L'augmentation des coûts d'amortissement découle de la hausse importante des coûts des installations et équipements, et notamment l'augmentation du coût de la main-d'œuvre dans le secteur des entrepreneurs pétroliers.

2.4.2 Veuillez expliquer l'augmentation des coûts de remplacement et de mise à niveau courant des installations, de 2021 à 2025.

Réponse :

Les principaux facteurs identifiés sont la hausse des coûts des matériaux notamment l'acier, le béton, la résine et les composantes électroniques; l'augmentation du coût de la main-d'œuvre spécialisée et de la machinerie; la hausse des coûts de transport; la disponibilité limitée de certains fabricants et fournisseurs, particulièrement les réservoirs de fibre de verre; les exigences réglementaires et environnementales; ainsi que la complexité accrue des systèmes de paiement, de contrôle et de sécurité.

La guerre commerciale entre le Canada et les États-Unis et les tarifs douaniers en résultant sont un exemple d'augmentation des coûts qui surviendront dans les prochains mois pour certains équipements et matériaux nécessaires aux remplacements d'équipements et d'installations auxquels devront faire face les détaillants.

2.4.3 En référence (iii), veuillez élaborer davantage sur la réponse à la question 4.4, selon laquelle « *le coût de remplacement annualisé demeure une approximation appropriée du coût d'exploitation d'un détaillant efficace, puisque les travaux de remplacement et de mise à niveau sont cycliques et se produisent au fur et à mesure des besoins.* ». Veuillez notamment expliquer comment cette affirmation s'applique dans le cas de stations-service dont certains actifs n'ont pas été remplacés récemment.

Réponse :

Les équipements des stations-service sont remplacés à des moments différents et les dépenses varient d'une station-service à l'autre. Le coût annualisé transforme ces déboursés cycliques en charge annuelle représentative d'une station-service exploitée de façon durable. Il évite qu'un modèle fondé sur une année sous-estime les besoins lorsqu'aucun remplacement majeur ne se produit, ou qu'il surestime lorsqu'un remplacement exceptionnel survient plus tôt que prévu.

Le modèle présenté est un modèle normatif. Les investissements peuvent se produire régulièrement, souvent avant même la fin de la vie utile des équipements en raison de différents facteurs, notamment de nouvelles normes réglementations et environnementales et de nouvelles exigences de l'industrie à venir et non prévues.

- 2.5 Veuillez justifier le choix de l'ADEQ ou le Comité des affaires économiques de consolider les données sur les coûts d'amortissement « *en retenant les plus bas coûts* », tel que mentionné à la référence (iv).

Réponse :

Le comité des affaires économiques a revu et retenu les meilleurs coûts afin de construire un modèle prudent et raisonnable et d'éviter d'y intégrer des coûts élevés, des inefficacités propres à un exploitant ou, par exemple, des conditions contractuelles atypiques. Les coûts ont été revus par le comité afin d'assurer une compréhension uniforme des différents éléments.

Cette approche ne visait pas à établir une moyenne historique du parc, mais un coût raisonnable auquel un détaillant efficace remplace ses installations nécessaires pour vendre le volume moyen de chacune des régions.

CARTES DE CREDIT

4. **Références :**
- (i) Dossier R-4141-2020, Décision [D-2022-017](#), p. 80;
 - (ii) Pièce [C-ADEQ-0008](#), p. 25;
 - (iii) Tableau établi par la Régie à partir des références (i) et (ii).

Préambule :

(i) « [291] Dans le présent dossier, l'ADEQ propose que la Régie tienne compte de la croissance de l'utilisation des cartes de crédit et de débit ainsi que de la variation des prix au détail influençant cet item de coûts, tout en considérant que les frais de transaction des cartes de crédit sont de 1,8 % de la valeur de chaque transaction, tandis que le traitement des cartes de débit coûte 0,05 \$ par transaction (50 % au dépanneur et 50 % au poste d'essence). En audience, l'ADEQ précise qu'il est plus coûteux pour le détaillant d'accepter un paiement par carte de crédit qu'un paiement par carte de débit. L'ACEFQ recommande à la Régie d'accepter la proposition de l'ADEQ.

[292] Depuis la décision D-2013-087, la valeur des coûts pour les cartes de crédit et de débit est passée de 55 122 \$ à 41 428 \$ pour la région 1, soit une baisse de 24,8 %.

La Régie est satisfaite de la preuve déposée par l'ADEQ à cet égard et retient les montants proposés par celle-ci pour les cartes de crédit et de débit de 41 428 \$, 29 650 \$ et 19 539 \$ pour les régions 1, 2 et 3, respectivement. » [nous soulignons, notes de bas de page omises]

(ii) « 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. »

[...]

TABEAU 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 \$

(iii) Tableau comparatif de la Régie - Variation des coûts d'exploitations retenue par la Régie dans la décision D-2022-017 et la proposition de l'ADEQ au présent dossier :

Éléments de coût	Région 1		Région 2		Région 3	
	Écart (\$)	Écart (%)	Écart (\$)	Écart (%)	Écart (\$)	Écart (%)
Salaires	15 482	22,6	12 561	23,5	9 311	21,6
Avantages sociaux	2 736	24,1	2 208	24,9	1 639	23
Uniformes	-179	-30,1	-147	-28,2	-81	-21,8
Amortissement des équipements	21 220	66,4	19 620	75,2	18 176	83,5
Frais de financement	35 140	206,9	25 662	190	19 986	246,5
Taxes relatives aux équipements pétroliers	5 000	28,6	2 500	20	2 500	50
Permis	82	10,9	151	24,1	118	20,5
Électricité et chauffage	1 200	18,5	1 000	18,2	800	17,8
Déneigement et entretien paysager	1 850	56,9	1 900	73,1	1 600	80
Entretien et réparation	1 661	21,4	1 602	23,3	1 377	23,4
Télécommunication et terminal de point de vente	192	8,9	192	8,9	492	26,5
Fournitures de bureau et sanitaires	438	15,9	332	16,1	235	15,7
Frais bancaires	0	0	0	0	0	0
Assurances	800	14,5	800	15,4	600	13,6
Honoraires professionnels	250	15,2	250	15,2	200	13,3
Frais de garantie bancaire	175	25	175	25	175	25
Publicité	-226	-5,3	-25	-0,8	48	2,4
Coûts environnementaux	-300	-45	-383	-46	-467	-46,7
Sous-total coûts d'exploitation	85 521	46,2	68 398	46,3	56 709	50,4
Cartes de crédit	22 437	54,2	21 080	71,1	14 507	74,2
Pertes d'inventaire	744	5,2	1 696	17	1 246	19,6
TOTAL	108 701	45,2	91 174	48,7	72 462	52,3

Tableau basé sur les pièces C-ADEQ-0008 et la Décision D-2022-017

Demandes

- 4.1 Outre l'augmentation de l'utilisation des cartes de crédit dans les dernières années, à laquelle l'ADEQ fait état en référence (ii), veuillez préciser et chiffrer l'augmentation des coûts liées aux cartes de crédits. Veuillez également préciser la raison pour laquelle il existe une différence entre l'augmentation des frais et celles des volumes.

Réponse :

Le coût des cartes de crédit est calculé en fonction du volume, le prix moyen au détail, des frais de cartes de crédit et du taux d'utilisation des cartes de crédit et de débit.

Outre une augmentation de 43% à 55% du taux d'utilisation des cartes de crédit, les prix au détail des carburants ont été beaucoup plus élevés que lors de l'exercice précédent. Les augmentations de prix au détail ont été de 29% dans la région 1, 37% dans la région 2 et 35% dans la région 3, ce qui explique une grande partie de la hausse de ce coût.

Au cours de la même période, les volumes moyens de ventes ont très peu varié. On constate une légère diminution de 5% du volume moyen de la région 1, tandis que le volume moyen a diminué que de 1% dans la région 2 et a légèrement augmenté de 2% dans la région 3. Les variations de volumes n'ont donc pas eu d'incidence importante sur l'évolution de ce coût.

En somme, le coût des cartes de crédit représente une part importante de l'ensemble des coûts que doit assumer un détaillant. L'augmentation des prix de détail des carburants constitue un facteur important de la hausse des coûts d'exploitation.

- 4.2 En comparant les coûts retenus dans la Décision D-2022-017 par la Régie et ceux proposés au présent dossier, la Régie observe que les coûts augmentent plus, en pourcentage, pour les régions 2 et 3 que pour la région 1 (voir référence iii). Veuillez expliquer cette évolution différenciée des coûts entre les régions.

Réponse :

Comme il ressort des données présentées à la réponse 4.1, l'augmentation des prix de détail des carburants a été plus importante dans les régions 2 et 3 que dans celle de la région 1.

De plus, le volume moyen de ventes a davantage diminué dans la région 1, ce qui contribue à une hausse des coûts de cartes de crédit légèrement moins prononcée que dans les deux autres régions.