

**PLAN D'ARGUMENTATION DE L'ASSOCIATION DES DISTRIBUTEURS
D'ÉNERGIE DU QUÉBEC (« ADEQ » ou « Association »)
DOSSIER R-4289-2025**

L'ADEQ EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT:

I. INTRODUCTION

2. L'ADEQ regroupe des entreprises distributrices d'énergie œuvrant au Québec. Leurs champs d'activités sont liés notamment à l'importation, la distribution et la vente au détail d'essence, de carburant diesel, de biocarburants, de biocombustibles et d'énergies renouvelables¹.
3. L'ADEQ représente près d'une trentaine de distributeurs et leurs 2 300 essenceries œuvrant dans le secteur pétrolier québécois. Les membres de l'ADEQ sont des distributeurs d'énergie, notamment des distributeurs et des détaillants de produits pétroliers œuvrant au Québec. Les membres de l'ADEQ emploient plus de 17 000 travailleurs à travers le Québec².
4. Depuis 1999, l'ADEQ a joué un rôle central dans les différents dossiers devant la Régie de l'énergie (la « **Régie** ») en ce qui concerne la fixation des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel. En effet, l'Association a participé activement à tous les dossiers devant la Régie et a fourni, au cours des années, des informations et des données hautement pertinentes aux fins du délibéré de la Régie³.
5. Les décisions D-99-133, D-2000-141, D-2003-126, D-2006-112 et D-2010-025, rendues respectivement les 29 juillet 1999, 21 juillet 2000, le 26 juin 2003, le 27 juin 2006 et le 10 mars 2010, ont permis à la Régie de se prononcer sur la valeur des coûts d'exploitation d'un détaillant. En vertu de ces décisions, la Régie avait fixé à 3 cents par litre, pour l'ensemble du territoire du Québec, le montant des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence et en carburant diesel.

¹ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, p 12, lignes 4 à 16.

² Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, p. 12, lignes 4 à 16.

³ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, p. 11, lignes 15 à 22

6. En 2012, la Régie a mené à nouveau un exercice exhaustif afin de revoir les coûts d'exploitation d'un détaillant efficace. En vertu de la décision D-2013-087, la Régie a fixé à 3,5 cents le litre le montant des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence et en carburant diesel.
7. Ce montant a été reconduit par la Régie en 2015 dans la décision D-2015-111 et à nouveau en 2018 dans la décision D-2018-087.
8. En 2021, la Régie a entamé à nouveau un exercice afin de revoir le processus de détermination des coûts d'exploitation d'un détaillant efficace. L'ADEQ a refait un exercice exhaustif de révision des coûts. En vertu de la décision D-2022-017, la Régie a fixé le montant au titre des coûts d'exploitation pour trois régions, soit 4,4 cents par litre pour la région de Montréal (CMM) – zone 1, 4,7 cents par litre pour la région Québec central – zone 2 et 5,5 cents par litre pour régions éloignées – zone 3.
9. Dans le présent dossier et selon la preuve déposée, l'ADEQ demande à la Régie de revoir le montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel, étant donné les changements survenus dans les conditions de marché de la vente au détail d'essence et de carburant diesel depuis 2021, en particulier liés à l'augmentation liée à l'inflation, du contexte postpandémique et de la transition énergétique⁴.
10. Aux fins de la préparation de sa preuve, l'ADEQ a demandé au comité des affaires économiques de son association de procéder à l'examen détaillé des coûts d'exploitation nécessaires et raisonnables que doit supporter un détaillant pour faire le commerce au détail d'essence et de carburant diesel de façon efficace.
11. Le processus suivi par le comité est similaire à celui mené lors des dossiers précédents. L'examen réalisé met en lumière que les déterminations faites par la Régie dans le passé ne répondent pas entièrement aux réalités actuelles en termes de barème d'évaluation des coûts d'exploitation.
12. Les membres du comité des affaires économiques sont :
 - Monsieur Hugues Paiement d'Alimentation Couche-Tard;
 - Monsieur Jérôme Dufresne de EKO/CADEKO;
 - Monsieur Sonny Lehoux de Groupe Filgo;
 - Monsieur Steve Lamontagne de Harnois Énergies;
 - Monsieur Éric Larouche de RL Énergies;
 - Monsieur Mathieu Lefebvre de Sunoco; et
 - Monsieur Jean-Philippe Tiernan de Sobeys⁵.
13. Ces personnes exploitent près de 2038 essenceries à travers le Québec. La compétence et la connaissance du marché et des coûts d'exploitation de ce comité ne peuvent être

⁴ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, p. 2.

⁵ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27, p. 13, lignes 9 à 18; pièce C-ADEQ-0008, p. 12.

remises en cause et elle ne l'a d'ailleurs jamais été, ni dans la présente audience, ni dans les audiences précédentes devant la Régie. Outre le témoignage du panel de l'ADEQ composé de Madame Sonia Marcotte, de Monsieur Steve Lamontagne et de Monsieur Jérôme Dufresne, l'ADEQ a également présenté une preuve détaillée composée essentiellement d'un mémoire et des réponses à plusieurs demandes de renseignements.

14. Dans le présent dossier, l'ADEQ résume ainsi les conclusions qu'elle recherche :
- L'ADEQ propose de déterminer un modèle de référence pour chacune des trois zones, auquel un volume de vente spécifique a été attribué, à savoir un volume de 4,02 millions de litres pour la zone 1, un volume de 3,15 millions de litres pour la zone 2 et un volume de 2,05 millions de litres pour la zone 3;
 - L'ADEQ propose de fixer des coûts d'exploitation distincts pour chacune des trois zones, conformément au contenu du tableau 4 de la pièce C-ADEQ-0008, qui identifie chacun des éléments des coûts d'exploitation d'un poste d'essence efficace⁶.
15. La présente argumentation attirera l'attention de la Régie sur les points essentiels révélés par la preuve et qui caractérisent le marché actuel de la vente au détail d'essence et de carburant diesel au Québec. Ils sont de nature à sensibiliser la Régie à certaines réalités du marché et à lui permettre d'accorder les conclusions recherchées par l'ADEQ et appuyées par la preuve.

II. MISSION ET RÔLE DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE

16. Le mandat de la Régie dans le cadre du présent dossier est fixé par la LRÉ. Le Projet de loi n° 69 (2025, chapitre 24), *Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives* sanctionné le 7 juin 2025, modifie, notamment, l'article 59 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, L.R.Q. ch. R-6.01 (la « **LRÉ** ») et l'article 67 de la *Loi sur les produits pétroliers*, L.R.Q. ch. P-30.01 (la « **LPP** »).
17. Plus spécifiquement, l'article 59 de la LRÉ, prévoit maintenant que 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 :

« 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;

⁶ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, p. 11.

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.

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

[Nous soulignons]

18. Il est essentiel de rappeler que cette mission s'inscrit dans l'application de l'article 67 de la LPP et vise à prévenir les pratiques abusives dans la vente d'essence et de carburant diesel au Québec :

« 67. Lorsque, dans une zone située dans un territoire que le gouvernement peut déterminer par règlement, une entreprise vend au détail de l'essence ou du carburant diesel à un prix inférieur à ce qu'il en coûte à un détaillant de cette zone pour acquérir et revendre ces produits, cette entreprise est présumée exercer ses droits de manière excessive et déraisonnable, contrairement aux exigences de la bonne foi, et commettre une faute envers ce détaillant.

Le tribunal peut condamner l'auteur d'une telle faute à des dommages-intérêts punitifs.

Pour l'application du premier alinéa:

1° les coûts que doit supporter le détaillant sont la somme:

a) du prix minimal à la rampe de chargement indiqué dans le périodique désigné par le ministre dans un avis publié à la Gazette officielle du Québec;

b) du coût minimal de transport du produit, lequel s'entend de ce qu'il en coûte à un détaillant pour acheminer le produit depuis la raffinerie jusqu'à l'essencerie par le moyen de transport le plus économique;

c) des taxes fédérales et provinciales;

d) du montant que la Régie a fixé au titre des coûts d'exploitation en vertu de l'article 59 de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01), sauf décision contraire de la Régie;

2° la zone est le territoire d'une municipalité locale ou, le cas échéant, celui d'une zone de vente déterminée par la Régie de l'énergie. »

[Nous soulignons]

19. Il n'est ni souhaitable ni normal que le marché oblige des détaillants québécois efficaces à vendre leur essence et leur carburant diesel sans pouvoir au moins couvrir leurs coûts d'exploitation. Ce sont en effet les conditions de marché et plus spécifiquement des guerres de prix qui ont amené le législateur québécois à choisir d'agir pour éviter la répétition de telles situations mettant en péril la stabilité financière d'un bon nombre de détaillants efficaces de taille plus petite sur le plan financier et rentables dans des conditions de saine concurrence.
20. Cette mesure était nécessaire pour maintenir un environnement concurrentiel propre à garantir les intérêts du consommateur à moyen et long terme. À ce sujet, la Régie s'exprimait ainsi dans la décision D-2001-166 :

« La juridiction de la Régie au terme de l'article 67 de la Loi sur les produits et les équipements pétroliers n'est pas d'appliquer la présomption de « pratique abusive ». Cette question relève de la juridiction d'un tribunal civil. La Régie doit, dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire relativement à l'inclusion, se demander si la situation dénoncée à la demande est excessive ou non.

C'est la durée du phénomène observé, l'amplitude dans les variations de prix, l'étendue territoriale du phénomène ainsi que l'existence d'éléments de situation anormale se rapprochant de celle que le législateur a voulu corriger qui sont déterminants.

Dans l'exercice de sa compétence, la Régie tient compte de l'objectif visé par le législateur, soit le maintien d'une saine pratique concurrentielle pour éviter la sortie du marché de plusieurs détaillants entraînée par un effondrement soutenu des prix. »⁷

[Nous soulignons]

21. Dans sa recherche du coût d'exploitation, raisonnable et nécessaire, la Régie doit faire une évaluation réaliste des coûts que doit supporter le détaillant efficace sur le marché québécois. Elle doit donc s'appuyer sur l'étude approfondie du marché québécois de vente au détail d'essence et de carburant diesel.

III. PORTRAIT DU MARCHÉ QUÉBÉCOIS

22. Dans la décision D-99-133 rendue le 29 juillet 1999 dans le dossier R-3399-98, la Régie avait réalisé une analyse du marché de la vente au détail d'essence au Québec. Une des conclusions à laquelle la Régie arrivait était la suivante :

« Après plusieurs années de croissance, le réseau de distribution de l'essence est devenu, principalement au cours des deux dernières décennies, sujet à une restructuration et au repositionnement des entreprises. En effet, le nombre de points de vente a constamment diminué, les parts de marché ont changé et plusieurs concurrents sont disparus alors que de nouveaux ont introduit leurs approches et stratégies de commercialisation.

Selon les données citées dans le mémoire de l'ICPP33 et tirées de Énergie au Québec, le nombre d'essenceries au Québec est passé de 7 332 en 1981 à 5 059 en 1997, soit

⁷ Dossier R-3457-2000, décision D-2001-166, p. 35.

une diminution de 31 % du nombre de points de vente. Les réseaux de vente au détail des compagnies majeures, ayant été développés principalement autour d'un concept d'offre élargie, nécessitent des débits annuels plus importants en regard de leurs coûts d'opération plus élevés. Une première vague de rationalisation des sites moins performants s'en est suivie afin de tenter de consolider les volumes de ventes à un nombre réduit d'essenceries.

Plusieurs sites ayant été ainsi rendus disponibles par les compagnies majeures ont été alors repris en très large proportion par les détaillants indépendants sous leurs bannières [...]. »⁸

[Nous soulignons]

23. Cette situation a d'ailleurs été bien expliquée par Monsieur Lamontagne lors de son témoignage dans le présent dossier :

« Les grandes compagnies majeures avec leurs sites corporatifs, les raffineurs ont délaissé le marché du détail puisque ce n'était plus intéressant pour eux d'y être. Les bannières des grandes pétrolières sont encore sur le marché – ça, on parle de Petro-Canada, on parle de Shell – sont encore sur le marché, mais sont maintenant approvisionnées par des grossistes indépendants familiales [...].

Tant qu'à elles, les grandes surfaces ont déconsidéré les postes d'essence en région, en secteurs plus isolés, compte tenu des coûts d'exploitation plus élevés et des volumes ne pouvant être atteints en région. Les indépendants, avec leurs structures, peuvent opérer efficacement ces stations d'essence à volume plus faible. Pour eux, il est beaucoup plus facile étant donné qu'ils sont impliqués dans leur communauté d'avoir accès à une main-d'œuvre plus facile et ils sont implantés depuis très longtemps en région. Donc, pour eux, il y a une facilité à exploiter ces régions-là avec de faibles coûts. L'efficacité des indépendants assure ainsi un service essentiel d'approvisionnement aux populations avec une faible densité. »⁹

[Nous soulignons]

24. En se basant sur les données recueillies en 1999, la Régie indiquait que, selon elle, la faible productivité du parc québécois d'essencerie, en termes de volume moyen annuel, devrait faire en sorte que les efforts de rationalisation se poursuivent :

« Au plan de l'offre, la Régie note que la faible productivité du parc québécois d'essencerie, en termes de volume moyen annuel, devrait faire en sorte que les efforts de rationalisation se poursuivent. Par contre, cette réduction du nombre de participants dans l'industrie de la vente au détail de l'essence et du carburant diesel ne devrait pas affecter la compétitivité de ce secteur pour deux raisons : d'une part, il s'agit d'un domaine où les barrières à l'entrée sont, somme toute, réduites et, d'autre part, certains entrants potentiels sont déjà identifiés et obligent les compétiteurs actuels à en tenir compte dans leurs stratégies. »¹⁰

⁸ Dossier R-3399-98, décision D-99-133, pp. 24-25.

⁹ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 23 et 24.

¹⁰ Dossier R-3399-98, décision D-99-133, p. 37.

[Nous soulignons]

Rationalisation du marché du carburant au Québec

25. Dans la décision D-2022-017 rendue le 8 février 2022 dans le dossier R-4141-2020, la Régie indiquait qu'entre 1997 et 2019, le nombre d'essenceries en opération au Québec a diminué de 44,2 %.¹¹
26. À la lumière des informations présentées dans le document *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* (le « **Portrait 2024** »), le nombre d'essenceries en opération au Québec a diminué de 3,9 % par rapport au recensement de 2022, soit près du double de la baisse observée entre 2019 et 2022.¹²
27. Afin de déterminer si cette décroissance du nombre d'essenceries s'est accompagnée d'une rationalisation accrue du secteur de la vente au détail de l'essence, il importe d'étudier le phénomène du nombre de postes d'essence au Québec avec attention. Lors de l'audience dans le dossier R-4141-2020, l'ADEQ a démontré, à la suite d'un exercice comparatif entre le marché québécois et ceux des États-Unis et du reste du Canada, notamment le marché de l'Ontario, que le marché québécois a 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.¹³¹⁴
28. L'objectif de la Régie de voir une rationalisation du marché et le nombre de postes d'essence diminué aurait donc 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.
29. Pour l'Ontario, l'exercice réalisé par l'ADEQ démontre que le consommateur torontois paie son essence, hors taxes, coût carbone et redevance, plus chère 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 bas¹⁵.
30. En conclusion, 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 canadien¹⁶.

¹¹ Dossier R-4141-2020, décision D-2022-017, p. 28.

¹² Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0009, Régie de l'Énergie du Québec, *Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel – recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2024*, p. 14.

¹³ Dossier R-4141-2020, pièce C-ADEQ-0006, p. 3.

¹⁴ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0009, p. 3.

¹⁵ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0009, pp. 3 à 5.

¹⁶ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, p. 5.

31. 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.
32. 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 donné¹⁷.

Impact du télétravail et de la transition énergétique sur la demande du marché

33. Les conséquences de la pandémie ont contribué à considérablement réduire les volumes de vente de carburant des essenceries. Le télétravail a pris une place importante dans la vie de plusieurs Québécois et a contribué à réduire la demande en carburant. Même si le télétravail perd de la vitesse et un retour au bureau se produit, les volumes de ventes, même s'ils ont légèrement augmenté depuis la dernière audience, ne sont pas revenus aux volumes prépandémiques.¹⁸
34. La transition énergétique vient aussi créer une pression sur les volumes de vente. La pénétration des véhicules électriques se poursuit. 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.¹⁹
35. Cette situation a d'ailleurs été bien expliquée par Monsieur Dufresne lors de son témoignage dans le présent dossier :

« [L]'ADEQ reconnaît que le contexte de marché a évolué entre 2020 et 2026. En 2020-2021, l'effet de la pandémie sur les volumes a été très brutal et immédiat, avec des baisses majeures particulièrement sur les axes autoroutiers. Donc, sur les axes autoroutiers, on parle de baisse de plus 70%, juste pour donner quelques chiffres.

En 2026, le télétravail n'a plus l'ampleur de la période pandémique, évidemment, mais il a plutôt laissé une trace structurelle dans les habitudes de déplacement et le travail. Il se combine désormais à d'autres facteurs de réduction ou de modulation de la demande, comme la transition énergétique, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et les changements de comportement.

Le dossier 2026 indique que les volumes ne sont pas revenus aux niveaux prépandémiques, selon les données du recensement de la Régie et l'expérience des membres du comité des affaires économiques de l'ADEQ.

¹⁷ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0011, p. 23, réponse à la question 8.3.

¹⁸ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, pp. 5 et 6.

¹⁹ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, pp. 5 et 6.

L'enjeu en 2026 n'est donc plus seulement les conséquences de la pandémie comme telles, mais le fait que les marchés font face à une combinaison de signaux durables, notamment le télétravail partiel qui demeure encore, et une pénétration graduelle des véhicules électriques.

Donc juste pour donner un petit peu de chiffres, selon les chiffres que la Régie a déjà fournis, donc en 2019, on parlait d'un volume au Québec, le carburant, de 9 103 milliards de litres, qui est le volume prépandémique que je parlais tout à l'heure, avec volume moyen par essencerie de 3,240 millions de litres.

En 2024, donc les plus récentes données qu'on a, on parle d'un volume total de 8 437 milliards de litres pour le Québec avec un volume moyen par essencerie de 3,177 millions de litres. Donc, une légère baisse du volume moyen, mais une bonne baisse, effectivement, du volume total avec une réduction du nombre d'essenceries qui est passé à 2 821 essenceries à 2 671 en 2024. Donc, on voit que les volumes ne sont pas de retour. »²⁰

[Nous soulignons]

36. Par conséquent, l'ADEQ estime que les coûts doivent être revus pour tenir compte notamment du contexte postpandémique et de la transition énergétique. 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.

IV. MODÈLE DE RÉFÉRENCE

37. L'ADEQ a déterminé un modèle commercial qui répond aux paramètres de volumes de chacune des trois zones. L'ADEQ a utilisé les données du Portrait de 2024 où les volumes moyens pour chacune des régions ont été calculés. Au-delà des volumes, le modèle de référence doit également intégrer des caractéristiques spécifiques, notamment à l'égard des installations, afin de permettre de répondre aux paramètres de volume établis pour chacune des zones.
38. L'objectif était de déterminer l'installation nécessaire pour être en mesure de vendre les volumes moyens établis pour chacune des zones. Pour une question d'efficacité, il est important d'avoir des installations en lien avec le volume que chacune des zones est susceptible de vendre :

« [C]'est important parce que ça nous aide à cadrer nos coûts d'exploitation pour chacune des zones. Donc, le marché québécois des carburants n'a pas la même caractéristique sur l'ensemble du territoire québécois. Pour la fin de l'établissement des coûts d'exploitation, le Québec est divisé en trois : la région de Montréal – soit la communauté métropolitaine de Montréal –, le Québec central et les régions éloignées. Cette segmentation du territoire limite la distorsion que créerait un trop grand nombre de zones et permet d'établir des coûts plus représentatifs du contexte de chacune de ces zones.

²⁰ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 25 à 27.

Il y a la zone 1, la région de Montréal, la CMM, qui représente le territoire de la communauté métropolitaine de Montréal et la ville de Saint-Jérôme, où il y a une majoration de 3 cents le litre à la taxe sur les carburants et une plus grande densité.

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

Et finalement, la zone 3, régions éloignées, qui représente les régions éloignées avec une plus faible densité, un vaste territoire et généralement un rabais sur la taxe sur les carburants. De plus, cette zone est souvent délimitée par des barrières naturelles, comme le parc des Laurentides ou le parc de la Vérendrye. »²¹

[Nous soulignons]

39. Pour la 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 de type libre-service dépanneur 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.²²
40. Pour la 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 de type libre-service dépanneur 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.²³
41. Pour la 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 de type libre-service dépanneur 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.²⁴

V. COÛTS D'EXPLOITATION

42. La LRÉ exige que la Régie calcule les coûts d'exploitation en cents par litre. Le premier paragraphe de l'alinéa 1 de l'article 59 de la LRÉ prévoit ce qui suit :

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

²¹ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 28 et 29.

²² Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 31 et 32.

²³ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 32 et 33.

²⁴ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, p. 33, lignes 5 à 15.

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;

[...]

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. »

[Nous soulignons]

43. Au sujet des composantes du coût d'exploitation, lors des audiences précédentes, la Régie a retenu la définition soumise par l'expert de l'ADEQ, le professeur Ahmed Naciri :

« Au sujet des composantes du coût d'exploitation, la Régie retient la définition soumise par le professeur Naciri, expert de l'AQUIP, à savoir que les coûts sont composés de toutes les sorties de fonds en dehors des mouvements de capitaux. Il est logique de penser ainsi puisqu'un entrepreneur ne peut prétendre avoir réalisé un profit quelconque que lorsque toutes les composantes de ses coûts ont été couvertes par ses revenus d'exploitation. »²⁵

[Nous soulignons]

44. Ainsi, selon l'ADEQ, tous les coûts afférents à la vente d'essence et de carburant diesel doivent être tenus en compte dans l'évaluation des coûts d'exploitation. Pour établir la juste valeur des coûts d'exploitation d'une entreprise, il convient de ne pas exclure des éléments nécessaires à ses opérations. Dans le présent dossier, l'ADEQ est la seule intervenante à avoir déposé une preuve relative aux coûts d'exploitation d'une essencerie efficace.
45. L'ADEQ a refait un exercice exhaustif visant à revoir la valeur des coûts d'exploitation que la Régie a d'abord fixée dans la décision D-99-133, et reconduite en 2003, 2006 et 2009 et par la suite réévaluée en 2012 pour être reconduite en 2015 et 2018, et finalement réévaluée en 2022. Dans le cadre de cet exercice, l'ADEQ a été raisonnable (voire conservatrice sur certains postes) et rigoureuse. La méthodologie a été bien expliquée par Madame Marcotte, témoin de l'ADEQ :

« [L]e comité des affaires économiques s'est réuni à de nombreuses reprises. Dans un premier temps, le comité a déterminé les installations pétrolières optimales pour chacune zones [...].

Par la suite, le comité a déterminé les éléments de coûts nécessaires pour opérer une station-service. J'ai travaillé individuellement avec chacun des membres pour évaluer les coûts les plus efficaces pour chacun des éléments. Par la suite, nous avons repris une réunion en groupe du comité pour compléter et finaliser la détermination des coûts. »²⁶

²⁵ Dossier R-3399-98, décision D-99-133, p. 48.

²⁶ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 36 et 37.

[Nous soulignons]

46. Avant de regarder plus en détails les coûts d'exploitation, il est important de considérer la question de l'intégration des projections inflationnistes dans les coûts d'exploitation. En effet, l'ADEQ estime que la Régie doit 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 %²⁷.
47. Dans le présent dossier, la Régie a questionné l'ADEQ sur la question de la prise en compte de l'inflation, étant donné le refus de celle-ci de considérer cet aspect lors des dossiers antérieurs. À cette question, l'ADEQ a répondu ceci :

« 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. »²⁸

[Nous soulignons]

48. La preuve non contredite administrée par l'ADEQ dans le présent dossier est clairement à l'effet que l'augmentation des coûts dus à l'inflation fait partie intégrante de la réalité commerciale de tout détaillant en essence et en carburant diesel et est nécessaire à l'exploitation d'un commerce au détail.
49. L'ADEQ a aussi été questionnée sur la pertinence de considérer une indexation annuelle considérant que la Régie ne fixe plus les coûts d'exploitation aux trois ans. À ce sujet, l'ADEQ s'est exprimée ainsi :

« 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. »²⁹

[Nous soulignons]

50. L'ADEQ a plus amplement été questionnée sur la pertinence de considérer une indexation annuelle considérant que la Régie ne fixe plus les coûts d'exploitation à l'intérieur d'une période précise. À ce sujet, Monsieur Dufresne s'est exprimé ainsi :

« Donc, considérant que la Régie ne fixe plus les coûts d'exploitation à l'intérieur d'une période déterminée, l'ADEQ est ouverte à une formule d'indexation plus

²⁷ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 38 et 39.

²⁸ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0011, réponse à la question 7.4.

²⁹ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0011, réponse à la question 7.5.

dynamique et plus récente dans le cadre d'une procédure d'inclusion. Cette approche serait conforme à la logique de fond déjà exprimée par l'ADEQ. Les coûts d'exploitation subissent une pression inflationniste continue et la méthode retenue devrait éviter que le montant reconnu se déprécie entre les exercices.

Une telle approche serait possiblement acceptable, dans un contexte de procédure d'inclusion, à l'utilisation figée d'un tableau indexé sur trois ans, puisque l'indexation serait alors fondée sur des données d'inflation au moment où la Régie doit apprécier l'existence d'un marché dysfonctionnel ou l'opportunité d'une inclusion. »³⁰

[Nous soulignons]

51. Nous allons maintenant revenir sur certaines composantes du coût d'exploitation, compte tenu de leur importance ou du traitement qu'ils ont reçu de la part de la Régie dans les dossiers précédents, en débutant par la question des salaires.

Salaires

52. L'ADEQ a retenu le salaire minimum comme taux horaire de référence. Ce choix est conservateur. Le modèle présente les meilleurs coûts d'une station-service avec les installations requises efficaces pour vendre le volume moyen de chacune des trois régions définies. Ceci s'applique également aux salaires.³¹
53. La déclinaison de la composante « Salaire » du coût d'exploitation est présentée au Tableau 5 modifié de la demande de renseignements no 2 de la Régie à l'ADEQ³². Afin de fixer le coût, le comité des affaires économiques a utilisé le salaire minimum de 16,60\$ comme taux horaire. À la suite de l'augmentation du salaire minimum de 16,10 \$ à 16,60 \$, l'ADEQ a révisé son tableau salarial. Elle a également maintenu, pour la zone 1, une prime de nuit de 3 \$ l'heure.
54. Selon l'ADEQ, le choix d'utiliser le salaire minimum a été fait dans le souci de minimiser les coûts d'exploitation³³. Même si le salaire minimum ne correspond plus au marché du travail actuel en pénurie de main-d'œuvre, il est possible de trouver des essenceries offrant ce taux horaire en salaire d'entrée.
55. Le choix de tenir compte du salaire minimum comme taux de référence avait d'ailleurs été accepté par la Régie dans la décision D-2013-087 :

« [130] En 1999, le salaire minimum établi par la *Loi sur les normes du travail* (la Loi sur les normes) avait été retenu par la Régie pour l'évaluation des salaires. Dans le présent dossier, l'AQUIP et Costco proposent également de retenir le salaire minimum. Au 1^{er} mai 2013, le salaire minimum s'établissait à 10,15 \$ l'heure. La Régie retient ce taux pour la détermination des salaires. »³⁴

³⁰ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, p. 40, lignes 5 à 21.

³¹ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0016, tableau 5 modifié, réponse à la question 1.1.

³² Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0016, tableau 5 modifié, réponse à la question 1.2.

³³ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, p. 41, lignes 9 à 16.

³⁴ Dossier R-3787-2012, décision D-2013-087, paragraphe 130.

[Nous soulignons]

56. Par ailleurs, 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 carburants³⁵.

Amortissement

57. La composante « Amortissement » est décrite au Tableau 9 du mémoire de l'ADEQ³⁶. 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.³⁷ 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).³⁸
58. L'ADEQ constate que les coûts de construction et de remplacement de l'équipement ont considérablement augmenté ces dernières années. L'ADEQ note aussi que les changements réglementaires 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*, L.R.Q. ch. P-30.01, r.0.1 impose l'ajout d'une certaine teneur en éthanol qui est croissante dans le temps ce qui nécessite des modifications à certains équipements, et ce même si les réservoirs de certaines essenceries n'ont pas encore atteint leur fin de vie utile.³⁹

« 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

³⁵ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, p. 12.

³⁶ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, tableau 9, p. 16.

³⁷ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0017, réponse à la question 2.4.1.

³⁸ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, p. 15.

³⁹ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, p. 11.

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. »⁴⁰

59. Dans le présent dossier, l'intervenante OC-APA a remis en question les chiffres présentés par l'ADEQ à l'égard de ce poste. Toutefois, lors du contre-interrogatoire du panel d'OC-APA, l'intervenante a reconnu que sa proposition consiste uniquement à reprendre les coûts retenus par la Régie dans la décision D-2022-017 et à les indexer selon l'indice des prix de la construction non résidentielle au Québec et ce, sans égard aux coûts exposés par l'ADEQ et aux explications fournies lors de l'audience.⁴¹
60. L'ADEQ considère que cette proposition d'OC-APA devrait être rejetée par la Régie, car elle n'est supportée par aucune preuve permettant de la justifier.

Frais de financement

61. La composante « Frais de financement » est décrite au Tableau 10 du mémoire de l'ADEQ⁴². Ce coût est constitué des frais inhérents aux emprunts réalisés par les détaillants, lesquels sont nécessaires pour financer les immobilisations, le terrain et les équipements pétroliers.
62. Ces frais ont été expliqués en détail par Monsieur Dufresne, témoin de l'ADEQ lors de l'audience :

« Donc, les frais de financement sont les coûts d'emprunt représentant les intérêts que doit assumer le détaillant pour acquérir et tenir à jour ses actifs nécessaires à l'exploitation de sa station-service. »

Les frais de financement représentent de 60 à 70 % du capital investi. 50 % de la valeur du terrain ainsi que la valeur des installations pétrolières sont considérées pour lesquels on assume un financement de 60 % de ces investissements avec un taux d'intérêt commercial de 5 %.

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

Les frais de financement représentent le coût de l'argent immobilisé et emprunté pour acquérir les installations et une partie du terrain. D'ailleurs, si un exploitant n'est pas propriétaire et donc locataire des installations [et] du terrain, il doit payer un loyer équivalent aux coûts des frais de financement, en plus d'un rendement sur les capitaux propres, ce dernier n'étant pas inclus dans les frais de financement. »⁴³

⁴⁰ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0017, réponse à la question 2.3.

⁴¹ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 177 et 178.

⁴² Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, tableau 10, p. 18.

⁴³ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 47 à 48.

[Nous soulignons]

63. Dans le présent dossier, l'intervenante OC-APA a remis en question les chiffres présentés par l'ADEQ à l'égard de ce poste. Toutefois, lors du contre-interrogatoire du panel d'OC-APA, l'intervenante a reconnu que sa proposition consiste uniquement à reprendre les coûts retenus par la Régie dans la décision D-2022-017 et à les indexer selon l'indice des prix de la construction non résidentielle au Québec et ce, sans égard aux coûts exposés par l'ADEQ et aux explications fournies lors de l'audience.⁴⁴
64. L'ADEQ considère que cette proposition d'OC-APA devrait être rejetée par la Régie, car elle n'est supportée par aucune preuve permettant de la justifier.

Déneigement et entretien paysager

65. La composante « Déneigement et entretien paysager » est décrite au Tableau 14 du mémoire de l'ADEQ⁴⁵.
66. L'ADEQ note ce qui suit quant à la clarification des coûts du déneigement et de l'entretien paysager qu'elle souhaite voir être retenus par la Régie :

« Effectivement, une erreur s'était glissée dans les explications du tableau 14 de notre mémoire. Les coûts du déneigement et de l'entretien paysager sont attribués à 60% au commerce de carburant et 40% au commerce du dépanneur, selon l'expérience des membres du comité des affaires économiques de l'ADEQ.

La majeure partie des coûts est attribuée au déneigement, qui est beaucoup plus complexe dû au commerce de carburant. Les îlots de pompes [et] la marquise complexifient les opérations de déneigement. Il faut être prudent comme déneigeur quand on fait le tour, ça exige plus temps, et ils en tiennent compte lorsqu'ils établissent leur taux pour une station-service. Les exigences également sur les heures de déneigement sont plus importantes et débutent plus tôt le matin pour le commerce de carburant que pour un dépanneur seul. »⁴⁶

[Nous soulignons]

67. Dans le présent dossier, l'intervenante OC-APA a remis en question les chiffres présentés par l'ADEQ à l'égard de ce poste. L'intervenant propose ainsi de retenir seulement la valeur de 2021, actualisée à l'inflation observée (IPC-Québec). Toutefois, lors du contre-interrogatoire du panel d'OC-APA, l'intervenante a reconnu qu'elle ne possédait aucune donnée permettant de remettre en question les chiffres de l'ADEQ.⁴⁷
68. L'ADEQ considère que cette proposition d'OC-APA devrait être rejetée par la Régie, car elle n'est supportée par aucune preuve permettant de la justifier.

⁴⁴ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 179 et 180.

⁴⁵ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, tableau 14, p. 20.

⁴⁶ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 46 et 47.

⁴⁷ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 152 à 154 et pp. 161 à 164.

Les frais de cartes de débit et de crédit

69. La composante « Frais de carte de débit et de crédit » est décrite au Tableau 24 du mémoire de l'ADEQ⁴⁸.

70. Les critères retenus par la Régie doivent tenir compte de la croissance de l'utilisation des cartes de crédit ainsi que de la variation des prix au détail qui influencent cet item de coûts. L'ADEQ a chiffré l'augmentation des coûts liés aux cartes de crédit :

« 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. »⁴⁹

71. Dans le présent dossier, l'intervenante OC-APA a remis en question les chiffres présentés par l'ADEQ à l'égard de ce poste. Toutefois, les chiffres utilisés par OC-APA se distinguent de ceux présentés par l'ADEQ. La distinction a été expliquée par Madame Marcotte lors de l'audience :

« Ce qui est important de savoir, c'est lorsqu'on a déposé notre mémoire en 2021, on utilisait les prix des carburants pour les années... on a fait une moyenne des trois dernières années de l'époque, là, dont on avait les données : pour 2018, 2019 et 2020. Donc, c'était une moyenne de ces trois années-là pour tous les types de carburants, donc autant l'essence ordinaire, super et diesel, selon le pourcentage, là, d'achat, la proportion de chacune de ces données.

Et pour ce dossier-ci ce qu'on a fait, c'est aussi une moyenne des prix au détail de 2023, 2024 et 2025 encore une fois pour tous les produits selon la proportion d'achat de ces produits-là. Alors, ce sont les prix réels.

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

⁴⁸ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, tableau 24, p. 25.

⁴⁹ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0017, réponse à la question 4.1.

Donc, quand OC-APA utilisent les données, nos données en fait du coût d'exploitation des cartes de crédit et regardent la variation entre 2021 et 2025, bien, la variation est moins importante parce qu'ils utilisent 1,33 \$/L comme prix de base en 2021.

Alors que le mémoire de l'ADEQ et nos coûts, c'était pour la région 1 de 1,226 \$; la région 2 1,171 \$; et un 1,226 \$, qui fait peut-être une moyenne autour de 1,20 \$. Alors, on est loin de la variation entre 1,33 \$ et 1,52 \$ alors que c'était plutôt 1,20 \$, parce que nous on considère aussi tous les produits. Et aujourd'hui pour notre moyenne de trois ans, c'est un 1,57 \$.

Alors, la variation est plus grande. Nous, on n'a pas regardé seulement que la variation, on a pris le prix moyen pour ces trois dernières années avec le taux d'utilisation de 55 %, qui a augmenté, et le taux de 1,8 % de frais de cartes de crédit. Ce qui donne les coûts réels, si on veut, pour un détaillant. »⁵⁰

72. De plus, lors du contre-interrogatoire du panel d'OC-APA, l'intervenante a reconnu qu'elle ne possédait aucune donnée permettant de remettre en question les chiffres de l'ADEQ.⁵¹

Pertes d'inventaire

73. La composante « Pertes d'inventaire » est décrite au Tableau 25 du mémoire de l'ADEQ⁵². Ces pertes sont principalement causées par l'évaporation de l'essence et du carburant diesel et par les vols de carburants. Comme mentionné par la Régie en 1999, ces pertes sont de réels coûts que doivent assumer les détaillants :

« La manutention de produits pétroliers provoque des pertes d'inventaire. Celles-ci sont constituées de l'évaporation de l'essence et du carburant diesel et des vols de carburant proprement dits.

Les pertes constituent un véritable coût pour les commerçants. Par conséquent, la Régie retient un montant de 2 200 \$ pour les pertes dues à l'évaporation et 800 \$ pour les vols de carburants. »⁵³

[Nous soulignons]

74. Dans sa décision D-2013-087, la Régie jugeait que les pertes d'inventaire n'étaient pas des sorties de fonds et ne constituaient donc pas un coût d'exploitation. La Régie estimait qu'en cas de vol ou d'évaporation, le volume vendu par le détaillant était réduit et que ce type de pertes correspondait à une diminution des revenus et non à une sortie de fonds.
75. En 2022, la Régie confirmait sa décision de ne pas intégrer cet item de la liste des composantes du coût d'exploitation, pour les motifs suivants :

⁵⁰ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 51 à 53.

⁵¹ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 152 à 154 et p. 160, lignes 7 à 16.

⁵² Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0008, tableau 25, p. 26.

⁵³ Dossier R-3399-98, décision D-99-133, p. 60.

« [317] La Régie comprend, sur la base du témoignage de l'ADEQ, qu'il y a un certain nombre de détaillants exploitant 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.

[318] Tenant compte de la modification apportée à la définition du propriétaire indépendant, l'essencerie de référence est dorénavant exploitée par « un détaillant propriétaire » et en fonction des chiffres du Recensement présentés au tableau ci-dessous, la Régie comprend qu'une forte proportion des essenceries du modèle de référence retenu dans la présente décision ne serait pas propriétaire de son carburant.

[...]

[321] 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. »⁵⁴

[Nous soulignons]

76. Or, plus de la moitié des stations-service du modèle de référence sont propriétaires de l'essence vendue selon le dernier recensement de la Régie.⁵⁵ Par ailleurs, 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. Par conséquent, les coûts de pertes d'inventaire sont assumés indirectement par le détaillant.⁵⁶
77. L'ADEQ a été questionné sur les changements du marché observés, notamment à partir du Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2024, justifiant dorénavant l'inclusion de ces pertes. À ce titre, l'ADEQ a noté que :

« Le modèle de référence, présenté par l'ADEQ, est un détaillant propriétaire indépendant avec bannière de réseau ou sans bannière qui gère son essencerie.

D'ailleurs, la Régie, dans sa décision D-2022-017 page 61, retenait que l'essencerie de référence est exploitée par un détaillant propriétaire, ce dernier étant soit un concessionnaire affilié, un détaillant indépendant pur ou un concessionnaire indépendant.

Selon les définitions de la Régie de l'énergie en annexe 2 de la décision D-2022-017, le concessionnaire affilié n'est pas propriétaire du carburant alors que le détaillant indépendant pur est propriétaire de son carburant ainsi que le concessionnaire indépendant. Alors, autant les détaillants indépendants purs que les détaillants concessionnaires indépendants sont propriétaires du carburant et subissent directement les pertes d'inventaire et de vols. Le calcul global des

⁵⁴ Dossier R-4141-2020, décision D-2022-017, paragraphes 317, 318 et 321.

⁵⁵ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0016, réponse à la question 2.1.

⁵⁶ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0011, réponse à la question 2.3.

commissions des détaillants concessionnaires affiliés considère les pertes d'inventaires et de vols. »⁵⁷

[Nous soulignons]

78. Cette situation a d'ailleurs été bien expliquée par Monsieur Dufresne lors de son témoignage dans le présent dossier :

« Donc, les pertes d'inventaires sont un coût réel pour les détaillants. Il y a une sortie de fonds lorsqu'on paie la livraison, mais nous ne pouvons pas recouvrer ce coût avec un revenu puisqu'il y a évaporation ou vols. On ne peut pas vendre le produit évaporé que nous avons déjà payé, donc il s'agit d'une sortie de fonds. Le coût d'un produit... le coût d'un produit n'étant pas récupéré devient une charge, un coût d'exploitation inévitable pour vendre de l'essence, peu importe le moment où on débourse le produit. De plus, l'évaporation de l'essence e[s]t un phénomène physique et inévitable. Donc, c'est démontré par la science que c'est un produit qui s'évapore.

Plus de la moitié des stations-service du modèle de référence sont propriétaires de l'essence vendue, selon le dernier recensement de la Régie, soit détaillant propriétaire de son site et propriétaire de son produit. Soit [...] 50,6 %. L'autre 49,4 % est un concessionnaire affilié propriétaire de son site, mais en consignation. Dans la décision précédente, 40% étaient propriétaires et 60% en consignation, si on considère les données du recensement 2019. Une erreur semble s'être glissée dans les chiffres du tableau 34 de la décision de la Régie qui réduisait considérablement le pourcentage des propriétaires de carburant à 14%.

Par ailleurs, 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 par son grossiste. Donc, les coûts des pertes d'inventaire sont assumés indirectement par le détaillant, puisque le grossiste le considère lorsqu'elle établit la marge ou la commission du détaillant. »⁵⁸

79. Concernant l'erreur qui apparaît s'être glissée dans la décision D-2022-017, lors de l'audience, Madame Marcotte l'explique comme suit :

« J'ai fait la concordance entre les données du recensement de la 2019 et les données qui se reflétaient au tableau 34, et les chiffres n'étaient pas dans les bonnes cases. Alors, la Régie arrivait avec un 86 % de détaillants qui étaient sous consigne et seulement quatre pour cent en achat... bien, propriétaires du produit.

Alors que quand on prend les données du recensement de la Régie de l'énergie, pour le détaillant corporatif, c'est 1 172. Pour le concessionnaire, c'est le même aussi, 848.24 Par contre, pour le concessionnaire indépendant, dans ce tableau-là, on indique 74, mais dans le recensement de la Régie de l'énergie, c'est 562. Alors que pour le détaillant affilié, c'est marqué 562 dans le tableau 34, mais dans le recensement de la Régie, c'est 111.

⁵⁷ Dossier R-4289-2025, pièce C-ADEQ-0016, réponse à la question 2.3.

⁵⁸ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, pp. 44 et 45.

La même affaire pour le distributeur détaillant, c'est marqué 111 dans le tableau 34. Mais dans le recensement, c'est marqué 54. Et pour le détaillant et les indépendants purs, c'était marqué 54, et dans le recensement, 74. Alors, moi, j'ai refait les calculs avec les données du recensement qu'on retrouvait dans le recensement 2019 et les suivants et ça donne plutôt... ça donne une proportion qui est un petit peu différente, là. C'est plutôt... exactement, c'est plutôt 43 % qui était propriétaire de leur essence à l'époque et 57 % qui était en consigne. Pour les trois types de détaillants, là, qui sont regardés par la Régie, soit le concessionnaire affilié, le concessionnaire indépendant et le détaillant indépendant pur.

Alors, ça vient un petit peu changer la donne, si on veut, il y a plus de détaillants qui sont propriétaires. »⁵⁹

[Nous soulignons]

80. La preuve déposée dans le présent dossier démontre qu'il s'agit d'un coût réel pour les détaillants.

VI. CONCLUSION

81. Les principales conclusions de l'ADEQ dans le présent dossier se résument comme suit :

- Déterminer un modèle de référence pour chacune des trois zones, auquel un volume de vente spécifique a été attribué, à savoir un volume de 4,02 millions de litres pour la zone 1, un volume de 3,15 millions de litres pour la zone 2 et un volume de 2,05 millions de litres pour la zone 3;
- Fixer des coûts d'exploitation distincts pour chacune des trois zones, conformément au contenu du tableau 4 de la pièce C-ADEQ-0008, qui identifie chacun des éléments des coûts d'exploitation d'un poste d'essence efficace;

POUR CES MOTIFS, L'ADEQ DEMANDE RESPECTUEUSEMENT À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE DE:

- **ACCUEILLIR** les représentations de l'ADEQ

Montréal, ce 27 octobre 2026

Fasken Martineau DuMoulin

Copie conforme

(s) Fasken Martineau DuMoulin

Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.
Procureurs de l'intervenante

⁵⁹ Dossier R-4289-2025, Notes sténographiques de l'audience du 27 octobre 2026, p. 70 à 72.