

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES DIFFÉRENTS RELEVÉS SUR LES PRODUITS PÉTROLIERS

Partie 1 : Procédures et définitions

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Dépôt légal – 2015
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 978-2-550-73198-6
© Gouvernement du Québec

TABLE DES MATIERES

1.	RÔLE DE SURVEILLANCE DES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS DE LA RÉGIE	5
2.	TYPES DE CARBURANTS VISÉS POUR LES RELEVÉS	5
3.	RELEVÉS QUOTIDIENS	6
3.1.	INDICATEUR QUOTIDIEN DU COÛT D'ACQUISITION	6
3.2.	RELEVÉ QUOTIDIEN DES PRIX DE L'ESSENCE ORDINAIRE.....	6
3.3.	COMPOSANTES ESTIMÉES DES PRIX À LA POMPE DE L'ESSENCE ORDINAIRE	7
4.	RELEVÉS HEBDOMADAIRES	8
4.1.	PRIX MINIMUM ESTIMÉ.....	8
4.2.	RELEVÉ HEBDOMADAIRE DES PRIX DE L'ESSENCE ET DU CARBURANT DIESEL	9
4.3.	RELEVÉ HEBDOMADAIRE DES PRIX DU MAZOUT LÉGER	10
5.	REVUES ANNUELLES	10
5.1.	REVUES ANNUELLES DES PRIX DE L'ESSENCE ORDINAIRE	10
5.2.	REVUES ANNUELLES DES PRIX DU MAZOUT LÉGER.....	10
6.	DONNÉES HISTORIQUES	11
7.	AUTRE PUBLICATION	11
7.1.	PORTRAIT DU MARCHÉ QUÉBÉCOIS DE LA VENTE AU DÉTAIL D'ESSENCE ET DE CARBURANT DIESEL - RECENSEMENT DES ESSENCERIES EN OPÉRATION AU QUÉBEC.....	11
8.	DÉFINITIONS DES COMPOSANTES DU PRIX À LA POMPE.....	12
8.1.	PRIX DU PÉTROLE BRUT	12
8.2.	MARGE DE RAFFINAGE ESTIMÉE SUR L'ESSENCE	12
8.3.	COÛT D'ACQUISITION.....	13
8.3.1.	Prix minimal à la rampe de chargement	13
8.3.2.	Coût minimal de transport du produit.....	13
8.3.3.	Taxes fédérales et provinciales	14
8.3.4.	Marge de détail estimée	17
8.3.5.	Montant au titre des coûts d'exploitation	17
9.	NOTES SUPPLÉMENTAIRES	20

LISTE DES ACRONYMES

IQCA : Indicateur quotidien du coût d'acquisition

PME : Prix minimum estimé

RQE : Relevé quotidien du prix de l'essence

LRÉ : Loi sur la Régie de l'énergie

LPP : Loi sur les produits pétroliers

TAF : Taxe d'accise fédérale

TCP : Taxe sur les carburants provinciale

MRC : Municipalité régionale de comté

MERN : Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles

SPEDE : Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serres.

1. RÔLE DE SURVEILLANCE DES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS DE LA RÉGIE

La Régie exerce des pouvoirs relatifs à la surveillance des prix des produits pétroliers dans les diverses régions du Québec. En vertu des articles 55 à 58 de la [Loi sur la Régie de l'énergie](#)¹ (la LRÉ), la Régie peut aussi enquêter de son propre chef ou à la demande du ministre sur les prix, les taxes et les droits qui ont été exigés.

Pour remplir son rôle de surveillance, la Régie recueille et publie des données relatives aux carburants vendus au détail dans les essenceries québécoises. En général, les carburants pour lesquels la Régie collige et publie des données sont l'essence ordinaire, l'essence super et le carburant diesel. Elle recueille et publie également des données relatives aux prix du mazout léger vendu au détail au Québec.

Dans le cadre des publications produites par la Régie, une essencerie est définie comme un établissement où l'on vend du carburant au détail seulement, uniquement au moyen d'une pompe distributrice reliée à un réservoir souterrain. Les marinas, les pourvoiries, les relais de motoneiges et les dépôts à approvisionnement sélectif par carte (« cardlock ») sont exclus.

Sauf exception, la Régie collige des données uniquement pour les essenceries situées dans les municipalités, les cantons, les paroisses, les villes et les villages. Les essenceries présentes dans les différents territoires et réserves (non organisés, autochtones, inuits, etc.) ne font pas l'objet des publications de la Régie.

2. TYPES DE CARBURANTS VISÉS POUR LES RELEVÉS

Dans le cadre de ses relevés, la Régie définit les carburants visés de la façon suivante :

- **Essence** : Tout type d'essence vendue au détail et employée principalement comme carburant dans les moteurs à allumage commandé.
 - **Essence ordinaire** : Essence ordinaire sans plomb.
 - **Essence super** : Essence super sans plomb avec un indice d'octane de 91.
- **Diesel** : Carburant diesel clair vendu au détail et destiné à alimenter les moteurs diesel. Depuis l'automne 2006, suite à la nouvelle réglementation canadienne limitant la teneur en soufre à 15 mg/kg², les relevés de la Régie font référence au prix du diesel à très basse teneur en soufre (UFTS).

¹ RLRQ, c. R-6.01.

² [Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel \(SOR/2006-163\)](#).

3. RELEVÉS QUOTIDIENS

3.1. INDICATEUR QUOTIDIEN DU COÛT D'ACQUISITION

Depuis juin 2007, la Régie publie l'*Indicateur quotidien du coût d'acquisition* (IQCA) pour près de 70 villes ou arrondissements du Québec. Comme son nom l'indique, il s'agit d'une évaluation de ce qu'il en coûte à un détaillant pour acquérir le carburant qu'il vend à un consommateur. Un IQCA est produit pour l'[essence ordinaire](#), l'[essence super](#) et le [carburant diesel](#) et est publié vers 9h tous les jours ouvrables.

L'IQCA se calcule à partir des composantes suivantes :

- a) Prix minimal à la rampe de chargement, incluant les frais relatifs à la Quote-part payable au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) ainsi que les frais relatifs au Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE);
- b) Coût minimal de transport du produit entre le point d'approvisionnement et l'essencerie.
- c) Taxes fédérales et provinciales.

L'IQCA fournit, comme son nom l'indique, le coût d'acquisition sur une base quotidienne, soit pour les jours ouvrables. La Régie publie aussi la donnée équivalente sur une base hebdomadaire, désignée comme le Prix minimum estimé (PME). Toutefois, seul le PME sert de référence en regard d'une éventuelle présomption de pratique abusive pour l'application de l'article 67 de la [Loi sur les produits pétroliers](#)³ (la LPP) et peut également inclure un montant fixé par la Régie au titre des coûts d'exploitation d'une essencerie.

3.2. RELEVÉ QUOTIDIEN DES PRIX DE L'ESSENCE ORDINAIRE

Depuis juin 2007, la Régie effectue aussi un relevé quotidien des prix de l'essence ordinaire. Tous les jours ouvrables, généralement avant 9h, la Régie collige des prix pour environ 165 essenceries réparties dans près de 70 villes ou arrondissements du Québec. Les prix sont envoyés par courriel à la Régie par des raffineurs, grossistes et réseaux de détaillants québécois.

Les résultats de ce relevé sont publiés chaque jour vers 10h dans le [Relevé quotidien des prix de l'essence ordinaire](#) (RQE), sous forme de moyenne par ville ou par arrondissement.

³ RLRQ, c. P-30.01.

3.3. COMPOSANTES ESTIMÉES DES PRIX À LA POMPE DE L'ESSENCE ORDINAIRE

En 2009, la Régie remettait au Ministre des Ressources naturelles et de la Faune un [Avis sur les écarts de prix de vente et des marges de commercialisation de l'essence entre Montréal et Québec](#)⁴ (l'Avis), qu'elle produisait à la suite d'une demande formulée en septembre 2009. Dans cet avis, la Régie devait également proposer des pistes de solution relatives à la diffusion d'informations importantes sur l'évolution des prix et de leurs composantes.

Depuis juin 2012, pour répondre aux engagements pris dans l'Avis, la Régie publie de façon quotidienne une série de tableaux présentant les [Composantes estimées des prix à la pompe de l'essence ordinaire](#). Cette publication permet aux consommateurs d'avoir accès, quotidiennement, au détail des composantes du prix de l'essence ordinaire affiché dans environ 70 villes ou arrondissements du Québec.

Cette publication détaille les différentes composantes du prix à la pompe à partir du prix du pétrole brut, jusqu'à la marge de détail estimée. Le calcul s'effectue à partir du prix minimal à la rampe de chargement incluant les frais relatifs à la Quote-part payable au MERN ainsi que les frais relatifs au SPEDE, auquel est ajouté le coût de transport, les taxes spécifiques sur les carburants et les taxes de vente, pour en arriver à l'Indicateur quotidien du coût d'acquisition (IQCA). La différence entre le prix moyen affiché à la pompe obtenu du Relevé quotidien sur le prix de l'essence (RQE) et l'IQCA constitue la marge de détail estimée.

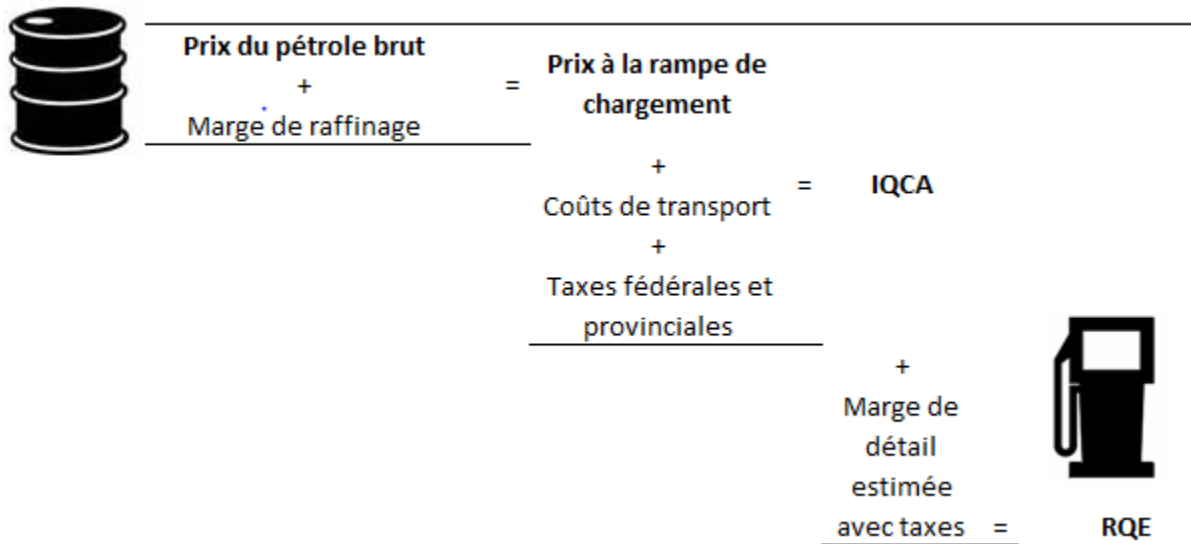
Les composantes⁵ estimées sont :

1. le prix du pétrole brut
2. la marge de raffinage estimée sur l'essence
3. le coût d'acquisition
 - a) Prix minimal à la rampe de chargement, incluant les frais relatifs à la Quote-part payable au MERN ainsi que les frais relatifs au SPEDE;
 - b) Coût minimal de transport du produit;
 - c) Taxes fédérales et provinciales
 - a. Taxe d'accise fédérale (TAF)
 - b. Taxe sur les carburants provinciale (TCP)
 - c. Majoration de la TCP pour certaines municipalités (financement du transport collectif)

⁴ Dossier R-3710-2009.

⁵ Voir le détail des composantes à la section 8.

- d. Taxe sur les produits et services (TPS)
 - e. Taxe de vente du Québec (TVQ)
4. la marge de détail estimée, qui comprend notamment :
- d) le montant au titre des coûts d'exploitation.



4. RELEVÉS HEBDOMADAIRES

4.1. PRIX MINIMUM ESTIMÉ

À chaque semaine, la Régie publie une évaluation de ce qu'il en coûte pour vendre au détail l'essence et le carburant diesel en fonction des éléments définis à l'article 67 de la LPP. Cette évaluation est désignée par l'expression Prix minimum estimé (PME). Le PME est disponible pour l'[essence ordinaire](#), l'[essence super](#) et le [carburant diesel](#).

Le PME représente une estimation des coûts que doit supporter un détaillant pour vendre son carburant. Conformément à la LPP, la marge du détaillant n'est pas inclu dans le PME. Bien que son calcul découle de la Loi, le PME est publié à titre indicatif et sert à établir une balise en regard d'une éventuelle présomption de pratique abusive pour l'application de l'article 67 de LPP. Conformément à l'Arrêté ministériel⁶, le PME est en vigueur du mardi à 00h00 au lundi suivant à minuit.

⁶ [Arrêté du ministre d'État des Ressources naturelles en date du 26 novembre 1997.](#)

La Régie a également le pouvoir de juger de l'opportunité d'inclure le montant fixé par la Régie au titre des coûts d'exploitation dans le Prix minimum estimé pour une région spécifique et pendant une période donnée. De plus amples détails sont présentés à la section 8.3.5.

Tel que défini à l'article 67 de la LPP, le PME est composé des éléments suivants⁷ :

- a) le prix minimal à la rampe de chargement;
- b) le coût minimal de transport du produit;
- c) les taxes fédérales et provinciales;
- d) le montant fixé par la Régie au titre des coûts d'exploitation⁸, lorsqu'applicable.

Le détail des composantes est présenté à la section 8.

4.2. RELEVÉ HEBDOMADAIRE DES PRIX DE L'ESSENCE ET DU CARBURANT DIESEL

Depuis décembre 1997, la Régie effectue tous les mercredis un relevé hebdomadaire sur les prix de l'essence ordinaire, de l'essence super et du carburant diesel. Les résultats de ce relevé sont publiés généralement le vendredi dans le [Bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers](#) (Bulletin). Ces résultats sont le reflet de la situation du marché le mercredi matin.

Pour les relevés effectués de 1997 jusqu'à la semaine du 30 juin 2014, seules les moyennes pour chacune des régions administratives et la moyenne pondérée provinciale⁹ sont rendues publiques. L'échantillon du relevé hebdomadaire publié dans le Bulletin est plus grand que celui du RQE et présente les données pour l'essence ordinaire, super et le carburant diesel. Le RQE présente quant à lui les prix de l'essence ordinaire seulement.

Depuis la semaine du 7 juillet 2014, le relevé est effectué auprès d'un peu plus de 1 000 essenceries réparties dans environ 370 localités et arrondissements des 17 régions administratives du Québec¹⁰. Ces localités et arrondissements sont groupés en sous-régions pour permettre la divulgation de données à un niveau plus fin que celui des régions administratives. Sauf exception, l'échantillon du relevé hebdomadaire de la Régie est représentatif à l'échelle des sous-régions avec une marge d'erreur de $\pm 2,5$ cents et un intervalle de confiance de 95 %.

⁷ Voir le détail des composantes à la section 8.

⁸ Dans le PME, le montant au titre des coûts d'exploitation apparaît dans la colonne « Inclusion » parce que ce montant n'est pas systématiquement inclus dans le PME. Ce montant est ajouté sur décision de la Régie seulement et uniquement pour le secteur visé par une demande d'inclusion.

⁹ Voir section 7.1 pour le calcul de la moyenne pondérée.

¹⁰ Voir les notes 1 à 3 de la section 9.

4.3. RELEVÉ HEBDOMADAIRE DES PRIX DU MAZOUT LÉGER

Depuis 1997, la Régie effectue un relevé des prix au détail du mazout léger. Au départ bimensuel, le relevé est hebdomadaire depuis l'automne 1999. Le relevé s'effectue d'août à avril, pour couvrir la période habituelle d'approvisionnement. Depuis 2009, un relevé spécial est également fait à la mi-juin afin de répondre à une demande des consommateurs et des distributeurs dans la planification de leurs contrats.

Les résultats de ce relevé sont publiés, sauf exception, le mardi après-midi dans le [*Relevé hebdomadaire des prix du mazout léger*](#), sous forme de moyenne par région administrative. Les prix sont ceux du mazout n° 2 vendu au détail, sauf pour le Nord-du-Québec (mazout n° 1). Ils incluent le transport mais excluent les taxes de vente fédérale et provinciale (TPS et TVQ) ainsi que tout escompte possible. Ces mêmes résultats paraissent également dans le [*Bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers*](#).

5. REVUES ANNUELLES

5.1. REVUES ANNUELLES DES PRIX DE L'ESSENCE ORDINAIRE

À chaque début d'année, la Régie publie des revues annuelles des prix de l'essence ordinaire pour l'année qui vient de se terminer et ce, pour Montréal, la Capitale Nationale et l'ensemble du Québec. Cette revue annuelle contient des données moyennes sur le prix de détail, le PME, les écarts hors taxes, le prix du pétrole brut, le prix minimal à la rampe de chargement et les volumes vendus.

5.2. REVUES ANNUELLES DES PRIX DU MAZOUT LÉGER

Une revue annuelle est également produite pour les prix du mazout léger. Jusqu'en 2014, cette revue annuelle était publiée en même temps que les revues annuelles des prix de l'essence ordinaire. Depuis 2015, elle est publiée après la fin de la saison de chauffage. Cette revue présente entre autres des données moyennes du prix de détail et du prix minimal à la rampe de chargement pour la période de chauffage (novembre à mars) ainsi que pour la période d'approvisionnement (août à avril).

6. DONNÉES HISTORIQUES

La plupart des données historiques tirées des relevés quotidiens et hebdomadaires de la Régie se retrouvent sur son site internet, sous forme de tableaux ou de graphiques¹¹. Ces données sont disponibles à la page [Produits pétroliers - informations utiles](#) de la section « Données historiques » du site internet. Les tableaux et graphiques sont mis à jour une fois par mois, généralement le vendredi suivant le dernier jour du mois.

7. AUTRE PUBLICATION

7.1. **PORTRAIT DU MARCHÉ QUÉBÉCOIS DE LA VENTE AU DÉTAIL D'ESSENCE ET DE CARBURANT DIESEL - RECENSEMENT DES ESSENCERIES EN OPÉRATION AU QUÉBEC**

À l'automne 2011, également pour répondre aux engagements pris dans l'Avis, la Régie a entrepris son premier recensement des essenceries en opération au Québec, sur la base de la situation du marché au 31 décembre 2010. En plus d'établir un portrait complet, fiable et à jour du marché de la vente au détail de l'essence, ce recensement a permis d'améliorer la qualité et la gestion des échantillons des relevés de prix à la pompe de la Régie.

Notamment, depuis mai 2013, les résultats du recensement sont utilisés par la Régie pour calculer la moyenne pour l'ensemble du Québec (prix moyen affiché à la pompe, PME, IQCA). Cette moyenne résulte d'un calcul pondéré par le nombre d'essenceries en opération dans chaque région administrative. Auparavant, le calcul de la moyenne était pondéré en fonction de la répartition en pourcentage des volumes de ventes de carburants des essenceries par région administrative colligés par le Ministère des Ressources naturelles en 1997.

La Régie a mené ce premier recensement en s'adressant d'abord aux raffineurs et aux principaux grossistes, qui approvisionnent les essenceries québécoises, et à des réseaux de détaillants. En 2012, des suivis ont été effectués auprès des répondants ainsi qu'auprès de certains détaillants afin de valider et de compléter les informations obtenues.

D'autres sources de données ont été utilisées pour compléter et valider les données recueillies auprès des répondants, notamment :

- La [liste des titulaires d'un permis d'utilisation d'équipements pétroliers](#) émis par la Régie du Bâtiment du Québec (RBQ) ;

¹¹ Voir les notes 1 à 3 de la section 9.

- Les [noms de voies de communication pour une municipalité](#) sur le site de la Commission de toponymie ainsi que les informations relatives à la [Réorganisation liée à la Loi 170](#) sur le site du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMROT). Ces données ont servi à uniformiser la structure des champs géographiques et ainsi épurer les données recueillies.

Les résultats de ce premier recensement sont publiés dans le rapport [Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de carburant diesel - Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2010](#). La Régie a entrepris la mise à jour du recensement en 2014. Les résultats ont été publiés en mars 2015 et sont disponibles dans le rapport [Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de carburant diesel - Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2013](#).

8. DÉFINITIONS DES COMPOSANTES DU PRIX À LA POMPE

8.1. PRIX DU PÉTROLE BRUT

C'est le prix du Brent qui est utilisé par la Régie dans ses relevés. Bien que le pétrole brut de référence en Amérique du Nord soit le West Texas Intermediate (WTI) des États-Unis, les raffineries du Québec s'approvisionnent généralement en pétrole brut à des prix suivant ceux du Brent¹² produit en Mer du Nord (Royaume-Uni et Norvège).

Le prix du Brent provient de la publication *Bloomberg Brief Oil Buyer's Guide Afternoon Pricing Supplement* auquel est ajouté le coût du transport entre le Royaume-Uni et Montréal, tiré de la publication *Bloomberg Brief Oil Buyer's Guide Weekly Pricing & Data Supplement*. Le prix du Brent reflète celui à la fermeture des marchés le jour ouvrable précédent et est exprimé en dollar américain. Le résultat est converti en dollar canadien à l'aide du taux de change à la fermeture des marchés du jour ouvrable précédent, disponible sur le site de la [Banque du Canada](#). Le résultat est finalement converti en ¢/litre.

8.2. MARGE DE RAFFINAGE ESTIMÉE SUR L'ESSENCE

La marge de raffinage est le montant qui permet à un raffineur de couvrir ses coûts fixes et variables et de générer son bénéfice net. Elle est estimée par la Régie de l'énergie en calculant l'écart entre le prix minimal à la rampe de chargement et le prix du pétrole brut converti en \$

¹² Ressources naturelles Canada, Info-Carburant, Volume 7, Bulletin 4, 9 mars 2012, page 8.

canadien et en ¢/litre. Le coût du transport vers la raffinerie est inclus dans le prix du baril de pétrole. Les hypothèses sous-jacentes pour son estimation sont :

- un baril de pétrole brut produit 159 litres d'essence;
- la valorisation des sous-produits, tels l'asphalte ou le coke de pétrole n'est pas prise en compte.

8.3. COÛT D'ACQUISITION

8.3.1. Prix minimal à la rampe de chargement

PME : Suivant l'Arrêté ministériel, le prix minimal à la rampe de chargement que doit utiliser la Régie pour le calcul du PME est celui publié par Bloomberg incluant les frais relatifs à la Quote-part payable au MERN ainsi que les frais relatifs au SPEDE. Il s'agit du prix minimal à la rampe de chargement en vigueur le jeudi de la semaine précédant l'entrée en vigueur du PME¹³.

IQCA : Le prix minimal à la rampe de chargement utilisé par la Régie pour le calcul de l'IQCA correspond au prix minimal quotidien publié par Bloomberg, incluant les frais relatifs à la Quote-part payable au MERN ainsi que les frais relatifs au SPEDE. Il s'agit du prix minimal à la rampe de chargement en vigueur le jour ouvrable précédent la publication de l'IQCA¹⁴.

8.3.2. Coût minimal de transport du produit

Cette composante représente 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.

Depuis la semaine du 7 juillet 2014, les coûts de transport sont établis à partir de coûts estimés fournis par une vingtaine d'entreprises œuvrant dans le domaine du transport de carburants.

Afin d'assurer la confidentialité des informations transmises à la Régie, le nombre et le choix d'entreprises ont été déterminés de façon à obtenir un minimum de trois soumissions par MRC.

¹³ Les prix minimaux à la rampe de chargement utilisés par la Régie proviennent du *Bloomberg Brief Oil Buyer's Guide Weekly Pricing & Data Supplement*.

¹⁴ Les prix minimaux à la rampe de chargement utilisés par la Régie proviennent du *Bloomberg Brief Oil Buyer's Guide Afternoon Pricing Supplement*.

Chaque soumission devait respecter certaines hypothèses¹⁵. Une fois tous les coûts obtenus et validés, le coût le plus bas par MRC a servi à établir un coût au km. Ce dernier a été utilisé afin d'obtenir un coût minimal par municipalité.

Finalement, un coût minimal a été établi pour chacune des sous-régions pour lesquelles un PME et un IQCA sont publiés. Ce coût minimal par sous-région est obtenu à l'aide de la moyenne des coûts par municipalité, pondérée par le nombre d'essenceries par municipalité.

Un exercice de fond pour la mise à jour des coûts sera effectué aux trois ans. Par contre, afin de prendre en compte l'évolution du prix du carburant, les coûts de transport seront ajustés annuellement, au début juillet. Comme le coût du carburant ne représente qu'une partie des coûts de transport, ceux-ci seront ajustés de façon à ne capter qu'une portion de la variation du prix minimal à la rampe de chargement du carburant diesel. En conséquence, il n'y aura aucun ajustement des coûts de transport lorsque le prix à la rampe varie en deçà de 2 ¢/litre. Pour chaque variation supplémentaire de 2 ¢/litre, les coûts de transport seront ajustés de 0,5 %.

8.3.3. Taxes fédérales et provinciales

Taxe d'accise fédérale (TAF)

En vertu de la [Loi sur la taxe d'accise](#), une taxe est perçue sur le carburant. La TAF est de 10 ¢/litre pour l'essence depuis 1995 et de 4 ¢/litre pour le carburant diesel depuis 1987.

Taxe sur les carburants provinciale (TCP)

En vertu de la [Loi concernant la taxe sur les carburants](#) (Loi), toute personne qui fait l'acquisition d'essence et de carburant diesel au Québec à des fins autres que des fins de revente doit payer une taxe au ministre sur chaque litre de ce carburant. La Loi prévoit par ailleurs un mécanisme de perception anticipée de la taxe à l'égard des ventes en gros. Depuis le 1^{er} avril 2013, le taux de base de la TCP est de 19,2 ¢/litre pour l'essence et de 20,2 ¢/litre pour le carburant diesel.

Dans certaines régions, la taxe peut être réduite ou majorée. À titre indicatif, la Régie présente ci-dessous un aperçu des différents montants relatifs aux réductions et majorations. Des précisions sont fournies par Revenu Québec dans le [Tableau des taux de taxe applicables dans les différentes régions du Québec en vigueur à partir du 1^{er} avril 2015](#).¹⁶

¹⁵ Voir la note 4 de la section 9.

¹⁶ Pour connaître les taux de taxes qui s'appliquent pour d'autres périodes, consultez le [Tableau des taux de taxe applicables dans les différentes régions du Québec](#).

En vertu de la Loi et du [Règlement d'application de la Loi concernant la taxe sur les carburants](#) (le Règlement), **la TCP est réduite** lorsqu'une personne achète de l'**essence** dans une essencerie située :

- dans une région qui est limitrophe et contiguë avec le Nouveau-Brunswick ou l'Ontario (la réduction varie selon la distance entre l'essencerie et la frontière provinciale) :
 - 8 ¢/litre (<5 km);
 - 6 ¢/litre (5 à <10 km);
 - 4 ¢/litre (10 à <15 km);
 - 2 ¢/litre (15 à <20 km);
- dans une région qui est limitrophe et contiguë avec les États-Unis (la réduction varie selon la distance entre l'essencerie et la frontière américaine) :
 - 12 ¢/litre (<5 km);
 - 9 ¢/litre (5 à <10 km);
 - 6 ¢/litre (10 à <15 km);
 - 3 ¢/litre (15 à <20 km);
- dans une région désignée (2 ¢/litre).
- dans une région périphérique (4,65 ¢/litre).
- dans une région spécifique (2,30 ¢/litre).
- en bordure d'une région périphérique (la réduction varie selon la distance entre l'essencerie et les limites de la région périphérique) :
 - 4,65 ¢/litre (<5 km);
 - 3,10 ¢/litre (5 à <10 km);
 - 1,70 ¢/litre (10 à <15 km);
 - 0,20 ¢/litre (15 à <20 km);
- en bordure d'une région spécifique, soit à moins de 10 km de celle-ci (1,2 ¢/litre).

En vertu de la Loi et du Règlement, **la TCP est majorée** lorsqu'une personne achète de l'**essence** dans une essencerie située :

- sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport (3 ¢/litre);
- sur le territoire de la région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (1 ¢/litre).

En vertu de la Loi et du Règlement, **la TCP est réduite** lorsqu'une personne achète du **carburant diesel** dans une essencerie située :

- dans une région périphérique (3,82 ¢/litre);
- dans une région spécifique (1,90 ¢/litre);

- en bordure d'une région périphérique. La réduction varie selon la distance entre l'essencerie et les limites de la région périphérique :
 - 3,82 ¢/litre (<5 km);
 - 2,60 ¢/litre (5 à <10 km);
 - 1,40 ¢/litre (10 à <15 km);
 - 0,10 ¢/litre (15 à <20 km);
- en bordure d'une région spécifique, soit à moins de 10 km de celle-ci (1 ¢/litre).

Il est à noter que pour l'application d'une réduction de la TCP, les distances sont calculées par le plus court chemin carrossable normalement utilisé. De plus, pour qu'une réduction soit applicable dans une région qui est limitrophe et contiguë à une province canadienne ou à un état américain, il est nécessaire qu'un établissement de distribution de carburant soit situé dans cette province ou cet état américain à moins de 20 kilomètres du point de contact à la frontière qui sert à calculer la distance pour l'application de la réduction de la TCP.

En vertu du *Programme de gestion de l'exemption fiscale des Indiens en matière de taxe sur les carburants*, lorsqu'une essencerie est située sur une réserve ou dans un établissement indien au Québec, la TCP n'a pas à être perçue des titulaires d'une attestation d'inscription à ce programme. Des précisions sont disponibles sur le site de Revenu Québec dans la section [Exemption fiscale des Indiens en matière de taxe sur les carburants](#).

Dans la **Partie 2 du Guide méthodologique – Informations par municipalité**, la Régie présente au Tableau 2, à titre indicatif, les différents montants relatifs aux réductions et majorations pour chacune des principales municipalités du Québec dans lesquelles on retrouvait au moins une essencerie en opération au 31 décembre 2013, selon les informations obtenues par la Régie dans le cadre de son plus récent recensement. Les propriétaires d'essenceries ou toute personne ou entreprise désirant obtenir des précisions relativement au taux de la TCP propre à une ou plusieurs essenceries doivent s'adresser à [Revenu Québec](#).

Taxe sur les produits et services/taxe de vente harmonisée (TPS/TVH) et taxe de vente du Québec (TVQ)

La TPS est calculée sur le prix de vente. Le taux actuel est de 5 %. Depuis le 1^{er} janvier 2013, la TVQ est calculée sur le prix de vente excluant la TPS. Le taux en vigueur depuis cette date est de 9,975 %. Au Québec, Revenu Québec administre la TPS/TVH. Des précisions sur la TPS et la TVQ sont disponibles sur le site de Revenu Québec dans la section [TPS/TVH et TVQ](#).

Toutefois, en application de la Loi sur les Indiens, dans le cas où une essencerie est située sur une réserve ou dans un établissement indien au Québec, la TVQ et la TPS n'ont pas à être

perçues d'un Indien, d'un conseil de bande ou d'une entité mandatée par une bande s'ils présentent les documents requis. Des précisions sont disponibles sur le site de Revenu Québec dans la section [Vente aux Indiens](#).

8.3.4. Marge de détail estimée

Montant qui permet à un détaillant de couvrir ses coûts d'exploitation et de générer son bénéfice net. Il est estimé par la Régie de l'énergie en calculant l'écart entre le prix moyen de l'essence affiché à la pompe et l'IQCA, en excluant les taxes de vente.

8.3.5. Montant au titre des coûts d'exploitation

Dispositions législatives

Dans l'exercice de sa compétence prévue à l'article 59 de la LRÉ et aux fins de l'application de l'article 67 de la LPP, la Régie fixe à tous les trois ans un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel pour faire le commerce au détail de façon efficace. Il est important de souligner que la Régie ne fixe pas le prix de l'essence ou du carburant diesel mais qu'elle fixe le montant au titre des coûts d'exploitation.

L'article 67 de la LPP établit une présomption de pratique abusive à l'égard de quiconque vend au détail de l'essence ou du carburant diesel à un prix inférieur à ce qu'il en coûte pour acquérir et revendre ces produits. Cette disposition législative prévoit, pour les détaillants, un recours en dommages devant les tribunaux civils, auxquels peuvent s'ajouter des dommages et intérêts punitifs.

Les dispositions de la LPP et de la LRÉ ont été adoptées à la suite de perturbations du marché à l'été 1996. Ces perturbations suivaient l'introduction, par une chaîne de détaillants, d'un programme commercial garantissant un prix égal ou inférieur à ses concurrents. Il s'en suivit des essais répétés de certains autres détaillants pour mettre à l'épreuve cette politique en vendant l'essence à un prix inférieur à ce qu'il en coûtait pour l'acquérir.

L'objectif du législateur est d'assurer une saine concurrence en empêchant 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. Son rôle est de s'assurer la protection des intérêts des consommateurs en favorisant des prix concurrentiels à long terme.

Fixation du montant au titre des coûts d'exploitation

En vertu de la Loi, la Régie a l'obligation, tous les trois ans, de fixer un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel (un montant au titre des coûts d'exploitation). La Régie a également le pouvoir de juger de l'opportunité d'inclure ce montant dans les coûts que doit supporter un détaillant pour l'ensemble du territoire du Québec ou pour des zones de vente spécifiques. Si elle le juge approprié, elle peut aussi fixer des montants au titre des coûts d'exploitation différents selon des régions qu'elle détermine.

La Régie rend sa décision finale sur la base des preuves déposées. Les éléments traités dans un dossier de coûts d'exploitation sont :

1. le modèle de référence à retenir (modèle commercial et volume annuel de ventes);
2. les éléments des coûts d'exploitation (composantes et valeurs);
3. l'opportunité d'inclure le montant pour l'ensemble du Québec;
4. l'opportunité de déterminer des zones aux fins de fixer un montant au titre des coûts d'exploitation distinct pour chacune des zones.

Sur la base de la preuve déposée dans le plus récent dossier ([R-3787-2012](#)), ce montant a été fixé à 3,5 cents. Lors de ce dossier, les composantes de coûts retenues pour l'établissement de ce montant sont :

- les salaires
- les avantages sociaux
- l'électricité et le chauffage
- le déneigement et l'entretien paysager
- l'entretien et la réparation
- la télécommunication et le terminal de point de vente
- les frais de transactions
- les fournitures de bureau
- les frais bancaires
- les honoraires professionnels
- les frais de financement
- les permis
- l'mortissement
- les taxes relatives aux équipements pétroliers
- les assurances

Inclusion du montant au titre des coûts d'exploitation dans le PME

La Régie peut décider de l'opportunité d'inclure ou non ce montant dans les coûts que doit supporter un détaillant et, le cas échéant, de préciser la période et la zone de cette inclusion. Depuis sa première décision rendue en 1999, la Régie a toujours considéré qu'il n'y avait pas de risque de monopolisation à court terme et que le maintien des forces du libre marché devait être encouragé dans le secteur de la vente au détail de carburant au Québec. C'est pourquoi le montant au titre des coûts d'exploitation n'est pas systématiquement inclus dans le PME. Lorsque la Régie reçoit une demande visant l'inclusion du coût d'exploitation, elle étudie les preuves déposées par les différents intervenants dans le dossier et rend une décision. Lorsque la Régie accueille la demande d'inclusion, le montant fixé au titre des coûts d'exploitation est notamment ajouté aux PME publiés par la Régie pour le secteur visé par la demande. Ce montant apparaît alors dans la colonne « Inclusion » des PME qui sont publiés durant toute la période visée.

9. NOTES SUPPLÉMENTAIRES

Note 1 : Modification géographique et comparaison historique des prix hebdomadaires de l'essence et du carburant diesel.

Pendant plusieurs semaines, afin de mesurer l'impact dû au changement à la composition de l'échantillon du relevé hebdomadaire, la Régie a compilé les prix moyens de son nouvel échantillon sans toutefois les publier. Ces prix ont été comparés à ceux publiés. De façon générale, l'impact est relativement minime, soit inférieur ou égal à un demi-cent.

Cependant, pour le Bas-Saint-Laurent, le Nord-du-Québec et les Laurentides, la variation est respectivement de 1,8, -2,1 et 1,1 ¢/litre. Dans tous les cas, l'impact plus important s'explique surtout par l'ajout de villes ou de MRC auparavant non couvertes et comportant des caractéristiques de marché différentes. Pour ces régions administratives, il est important de prendre en considération cette discontinuité dans l'analyse historique des prix moyens affichés.

Note 2 : Changement méthodologique et comparaison historique des données

Avant 2013, les coûts de transport apparaissant dans les relevés de la Régie reflétaient les coûts réels les plus bas parmi ceux recueillis auprès d'un échantillon de distributeurs. Au fil du temps, les variations plus rapides et plus importantes dans les prix des carburants ainsi que des modifications dans le fonctionnement de l'industrie du transport ont eu des répercussions sur les coûts du transport. La méthodologie de la Régie pour l'estimation de ces coûts n'était donc plus adaptée à la réalité du marché. En effet, les différences contractuelles et la surcharge de carburant n'étant pas prises en compte, les coûts minimums retenus par la Régie pouvaient sous-estimer la réalité au moment de la mise à jour dans les relevés. Par ailleurs, la diffusion de PME pour plusieurs municipalités s'avérait difficile, voire impossible, sur la base d'une cueillette de coûts réels. Pour être en mesure d'élargir la couverture de ses relevés, la Régie devait changer son approche. Afin d'apporter les modifications adéquates à sa méthodologie, la Régie a consulté des acteurs du marché de la vente au détail de produits pétroliers ainsi que de l'industrie du transport de carburants.

Depuis la mise à jour du 7 juillet 2014, les coûts de transport ont augmenté de façon significative, soit de 39 % en moyenne. Cette hausse importante n'est cependant pas due au changement de la méthodologie. En effet, avant la mise à jour, les coûts reflétaient la situation du marché en 2007. À titre de comparaison, le prix minimal à la rampe de chargement du carburant diesel a augmenté d'environ 55 % durant cette période. Cette augmentation lors de la mise à jour en juillet 2014 devrait donc être prise en compte dans l'interprétation de l'évolution historique des coûts.

En outre, une analyse historique des coûts de transport devrait prendre en considération les modifications du découpage de la Côte-Nord, du Nord-du-Québec et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. En effet, dans ces trois cas, il avait été impossible, avant 2014, d'obtenir des coûts de transport pour une partie de la région administrative. La nouvelle méthodologie a permis d'obtenir des coûts pour les secteurs non couverts, ces derniers se trouvant plus loin du point d'approvisionnement comparativement au reste de la région et engendrant donc des coûts de transport plus élevés.

Note 3 : Modification géographique et comparaison historique des PME et des IQCA

Lors d'une analyse historique des données par région administrative, il est important de prendre en considération les modifications de natures géographiques apportées en juillet 2014, au moment de la mise à jour des coûts de transport.

Outre les impacts sur le coût moyen du transport pour certaines régions administratives, expliqués précédemment, l'ajout de secteurs auparavant non couverts a eu un impact sur les montants moyens relatifs au rabais et à la majoration de la TCP pour certaines régions administratives. C'est le cas pour le Bas-Saint-Laurent, la Mauricie, l'Outaouais, Lanaudière, les Laurentides et la Montérégie.

L'impact total sur le PME de l'essence ordinaire par région administrative se situe entre -0,6 et 2,1 ¢/litre, ce qui représente une augmentation inférieure à 2 %. L'impact est plus important pour l'Outaouais, la Côte-Nord, le Nord-du-Québec et la Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine. La hausse du PME, qui est supérieure à 1 ¢/litre dans ces régions, a un impact sur le calcul des écarts hors taxes (différence entre le prix moyen affiché et le PME, le tout hors taxes). Une diminution soudaine des écarts est observée en juillet 2014 pour ces régions. Il faut donc être prudent dans l'analyse historique des écarts et prendre en considération cette discontinuité.

La correspondance entre l'ancien et le nouveau découpage géographique se trouve au Tableau 3 de la Partie 2 du Guide méthodologique.

Note 4 : Hypothèses principales pour l'estimation des coûts de transport

- Livraison par camion à partir de Montréal-Est, sauf pour les régions de l'est du Québec desservies à partir de Lévis. Dans les régions éloignées, la pratique de l'industrie est de faire transporter le carburant par train de Montréal ou de Lévis jusqu'à un dépôt secondaire, le carburant étant ensuite livré par camion du dépôt à l'essencerie. Nous utilisons le coût de transport par camion à partir de Montréal ou de Lévis comme une approximation du coût de transport pour les essenceries des régions éloignées;
- chargement entre 47 000 et 53 000 litres, avec retour à vide. Cette hypothèse sous-entend que le transport est efficace pour toutes les essenceries du Québec. Pour les essenceries situées dans de petites localités, la quantité du carburant livré est souvent moindre. Le coût du transport du carburant de ces municipalités peut donc être plus élevé dans la réalité que ce qui est présenté dans les relevés de la Régie;
- prix de base à utiliser pour l'estimation des coûts de transport : 120,70 ¢/litre, soit la somme du prix minimal à la rampe de chargement de Montréal pour le carburant diesel à la fermeture des marchés du 4 décembre 2013 (96,50), de la taxe d'accise fédérale (4,00) et de la taxe sur les carburants provinciale (20,20). Une partie de l'industrie du transport utilise la variation entre le prix à la rampe de chargement du diesel et un taux de base pour calculer la surcharge. Cependant, comme le taux de base diffère d'une entreprise à l'autre, la Régie a déterminé un prix unique, soit le prix minimal à la rampe de chargement au 4 décembre 2013, afin de rendre comparables les estimations de coûts de transport.