

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

## **Partie 1 : Procédures et définitions**

**Dernière mise à jour : Le 14 décembre 2020**

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2020

ISBN 978-2-550-88192-6 (7<sup>e</sup> édition, 2020)

ISBN 978-2-550-72425-4 (1<sup>ère</sup> édition, 2015)

© Gouvernement du Québec

**TABLE DES MATIERES**

1.	RÔLE DE SURVEILLANCE DES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS .....	5
2.	RECENSEMENTS.....	6
2.1.	PORTRAIT DU MARCHÉ QUÉBÉCOIS DE LA VENTE AU DÉTAIL D'ESSENCE ET DE CARBURANT DIESEL - RECENSEMENT DES ESSENCERIES EN OPÉRATION AU QUÉBEC .....	6
2.2.	RECENSEMENT DES DISTRIBUTEURS DE MAZOUT AU QUÉBEC.....	7
3.	RELEVÉS QUOTIDIENS .....	8
3.1.	INDICATEUR QUOTIDIEN DU COÛT D'ACQUISITION.....	8
3.2.	RELEVÉ QUOTIDIEN DES PRIX DE L'ESSENCE ORDINAIRE .....	8
3.3.	COMPOSANTES ESTIMÉES DES PRIX À LA POMPE DE L'ESSENCE ORDINAIRE .....	9
4.	RELEVÉS HEBDOMADAIRES.....	11
4.1.	PRIX MINIMAUX À LA RAMPE DE CHARGEMENT.....	11
4.2.	PRIX MINIMUM ESTIMÉ.....	11
4.3.	RELEVÉ HEBDOMADAIRE DES PRIX DE L'ESSENCE ET DU CARBURANT DIESEL .....	12
4.4.	RELEVÉ HEBDOMADAIRE DES PRIX DU MAZOUT LÉGER.....	13
4.5.	BULLETIN D'INFORMATION SUR LES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS .....	13
5.	RELEVÉ TRIMESTRIEL.....	14
6.	REVUES ANNUELLES .....	14
7.	DONNÉES HISTORIQUES .....	15
8.	DÉFINITIONS DES COMPOSANTES DU PRIX À LA POMPE.....	15
8.1.	COÛT D'ACQUISITION .....	15
8.1.1.	Prix minimal à la rampe de chargement .....	15
8.1.2.	Coût minimal de transport du produit .....	16
8.1.3.	Taxes fédérales et provinciales.....	16
8.1.4.	Marge de détail estimée.....	19
8.1.5.	Montant au titre des coûts d'exploitation .....	19
9.	NOTES SUPPLÉMENTAIRES.....	22

## LISTE DES ACRONYMES

IQCA :	Indicateur quotidien du coût d'acquisition
LCTC :	Loi concernant la taxe sur les carburants
LPP :	Loi sur les produits pétroliers
LRÉ :	Loi sur la Régie de l'énergie
MÉRN :	Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
MRC :	Municipalité régionale de comté
PME :	Prix minimum estimé
PMRC :	Prix minimaux à la rampe de chargement
RQE :	Relevé quotidien du prix de l'essence
SPEDE :	Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre du Québec
TAF :	Taxe d'accise fédérale
TCP :	Taxe sur les carburants provinciale
TEQ :	Transition énergétique Québec

## 1. RÔLE DE SURVEILLANCE DES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS

La Régie de l'énergie (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*<sup>1</sup> (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.

Depuis le 30 juin 2017, en vertu de l'article 58.1 de la LRÉ, la Régie recueille également, auprès de terminaux québécois, les prix relatifs aux carburants et au mazout léger vendus à la rampe de chargement à Montréal.

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 ou hors-terre. Les marinas, les pourvoiries, les relais de motoneiges et les dépôts à approvisionnement sélectif par carte (« cardlocks ») 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.

Dans le cadre de ses relevés, la Régie définit les carburants et combustibles 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. Depuis le 30 juin 2017, la Régie recueille les prix de l'essence avec éthanol (E10)<sup>2</sup>.
  - **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, à la suite de l'application de la nouvelle réglementation canadienne limitant la teneur en soufre à 15 mg/kg<sup>3</sup>, les relevés de la Régie font référence au prix du diesel à très basse teneur en soufre (UFTS).

<sup>1</sup> RLRQ, c. R-6.01.

<sup>2</sup> Le Règlement sur les carburants renouvelables ([DORS/2010-189](#)) exige que l'essence soit composée en moyenne de 5 % de carburant renouvelable.

<sup>3</sup> [Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel \(SOR/2006-163\)](#).

- **Mazout** : Un mélange liquide d'hydrocarbures provenant du raffinage du pétrole et utilisé pour le chauffage domestique, commercial, institutionnel et industriel. Les volumes de mazout comprennent le mazout léger de type 2 (huiles à chauffage)

## 2. RECENSEMENTS

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

Afin de répondre aux engagements pris dans l'[Avis sur les écarts de prix de vente et des marges de commercialisation de l'essence entre Montréal et Québec](#)<sup>4</sup> (l'Avis), produit en 2009 à la suite d'une demande formulée par la ministre des Ressources naturelles et de la Faune, la Régie a entrepris à l'automne 2011 son tout 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 et fiable 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. Ce recensement est repris depuis, à tous les trois ans, afin de conserver des données à jour.

Les résultats du dernier recensement [Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de carburant diesel](#) a été publié le 27 novembre 2020 et comporte des données au 31 décembre 2019. Ce quatrième recensement présente des données uniques quant au nombre d'essenceries, aux volumes de ventes, aux modèles commerciaux, à la répartition géographique et aux tendances du marché. Au total, 65 entreprises œuvrant à titre de raffineurs, de grossistes ou de détaillants ont été mises à contribution pour cet exercice exhaustif. Le recensement de 2019 propose également, pour la première fois, des informations relatives aux bornes de recharge disponibles dans les essenceries ainsi que des données plus détaillées sur les structures commerciales des essenceries.

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.

---

<sup>4</sup> Dossier R-3710-2009.

Les plus récentes modifications aux pondérations des régions administratives, résultant du Recensement des essenceries en opération au 31 décembre 2019 et servant au calcul des prix moyens affichés, des PME et de l'IQCA, pour l'ensemble du Québec, ont été effectuées le lundi 7 décembre 2020.

Ces nouvelles pondérations diffèrent peu de celles obtenues à la suite du Recensement 2016. En effet, les nouvelles pondérations varient de -0,25 % à 0,57 %, selon la région, par rapport aux pondérations antérieures. L'impact de la modification des pondérations sur les prix moyens affichés et des PME pour l'ensemble du Québec, évalué sur la base des données réelles de janvier à octobre 2020, est minime, puisqu'il se situe dans l'intervalle de 0,0 ¢/litre à 0,1 ¢/litre.

La Régie mène ce recensement en s'adressant d'abord aux raffineurs et aux principaux grossistes, qui approvisionnent les essenceries québécoises, et à des réseaux de détaillants. Des suivis sont effectués auprès des répondants ainsi qu'auprès de certains détaillants afin de valider et de compléter les informations obtenues.

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

- la [Liste des titulaires d'un permis d'utilisation d'équipements pétroliers](#) émise par la Régie du bâtiment du Québec (RBQ);
- les [Noms de voies de communication pour une municipalité](#), publiés sur le site de la Commission de toponymie ainsi que les informations relatives à la Réorganisation liée à la Loi 170<sup>5</sup> sur le site du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). Ces données ont permis d'uniformiser la structure des champs géographiques et d'épurer les données recueillies.

## 2.2. RECENSEMENT DES DISTRIBUTEURS DE MAZOUT AU QUÉBEC

Un recensement des distributeurs de mazout au Québec et des volumes distribués au 31 décembre 2015 a été réalisé par la Régie entre les mois de janvier et juillet 2016. Les objectifs du recensement étaient de :

- mettre à jour la connaissance du marché du mazout détenue par la Régie;
- produire une liste des distributeurs actifs sur le marché québécois.

Le recensement a permis d'augmenter l'échantillon du relevé hebdomadaire des prix du mazout léger et d'assurer une meilleure représentativité des régions. Le nombre de distributeurs répertorié par le recensement est passé d'une trentaine à une soixantaine de fournisseurs de prix. La liste des distributeurs actifs sur le marché du Québec a permis d'établir un échantillon élargi, appliqué au relevé hebdomadaire des prix du mazout léger dès la publication du 8 août 2016. L'échantillon est ajusté annuellement<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> [Réorganisation liée à la Loi 170.](#)

<sup>6</sup> Voir la note 1 de la section 8.

Enfin, la pondération a pu être mise à jour, sur la base des volumes distribués, aux fins du calcul du prix moyen pondéré provincial. Les résultats détaillés de ce recensement ne sont cependant pas publics.

### 3. RELEVÉS QUOTIDIENS

#### 3.1. INDICATEUR QUOTIDIEN DU COÛT D'ACQUISITION

Depuis juin 2007, la Régie publie de façon continue 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. La Régie publie l'[IQCA essence ordinaire](#), l'[IQCA essence super](#) et l'[IQCA carburant diesel](#) avant 8 h 30 tous les jours ouvrables, sauf exception.

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 à Transition énergétique Québec (TEQ)* ainsi que les frais relatifs au *Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE)*. Le prix minimal à la rampe de chargement englobe les deux principales composantes du prix de l'essence, à savoir le prix du pétrole brut, de toutes provenances et la marge de raffinage, peu importe l'endroit où le produit a été raffiné;
- b) Coût minimal de transport du produit entre le point d'approvisionnement et l'essencerie<sup>7</sup>;
- c) Taxes fédérales et provinciales.

L'IQCA fournit le coût d'acquisition sur une base quotidienne, 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](#)<sup>8</sup> (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](#) (RQE). La Régie collige des prix pour environ 225 essenceries réparties dans près de 70 villes ou arrondissements du Québec. Les prix sont envoyés par courriel à la Régie, tous les jours ouvrables, généralement avant 9h, par des grossistes et réseaux de détaillants québécois. Les résultats du RQE sont publiés chaque jour vers 10 h sous forme de moyenne par ville ou par arrondissement. Les

<sup>7</sup> Le coût minimal de transport est estimée par la Régie suite à une collecte de données provenant d'intervenants dans le marché.

<sup>8</sup> RLRQ, c. P-30.01.

consommateurs s'en servent pour magasiner le meilleur prix affiché vendu à la pompe.

L'échantillon des essenceries faisant partie du RQE est regroupé en sous-régions afin d'obtenir des zones homogènes et permettre la collecte de données à un niveau plus fin que celui regroupant seulement les régions administratives. L'échantillon est déterminé en tenant compte des rabais et des majorations de la taxe sur les carburants provinciale (TPC) applicable, de la disponibilité et du mode de cueillette des données ainsi que de la localisation géographique. D'autres critères de sélection sont également pris en considération, tels le nombre minimum de répondants permettant de calculer une moyenne représentative du secteur tout en respectant la confidentialité des données, l'assiduité des répondants et le degré de précision souhaitable.

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

La Régie publie quotidiennement, depuis juin 2012, une série de tableaux présentant les [\*Composantes estimées des prix à la pompe de l'essence ordinaire\*](#). Cette publication détaille les différentes composantes du prix à la pompe.

Les composantes<sup>9</sup> estimées sont :

1. Le coût d'acquisition correspondant au prix minimal à la rampe de chargement, incluant les frais relatifs à la Quote-part payable à TEQ ainsi que les frais relatifs au SPEDE;
2. Le coût minimal de transport du produit;
3. Les 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)
  - d. taxe sur les produits et services (TPS)
  - e. taxe de vente du Québec (TVQ)
4. La marge de détail estimée, qui comprend notamment le montant au titre des coûts d'exploitation et excluant toute taxe.

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. Elle permet également aux consommateurs de mieux comprendre les variations du prix de l'essence en ayant accès sur une base quotidienne aux données sur les principales composantes du prix. Par ailleurs, le prix moyen affiché à la pompe fournit une référence aux consommateurs leur permettant de magasiner le prix le plus bas affiché par les détaillants de leur région.

---

<sup>9</sup> Voir le détail des composantes à la section 7.

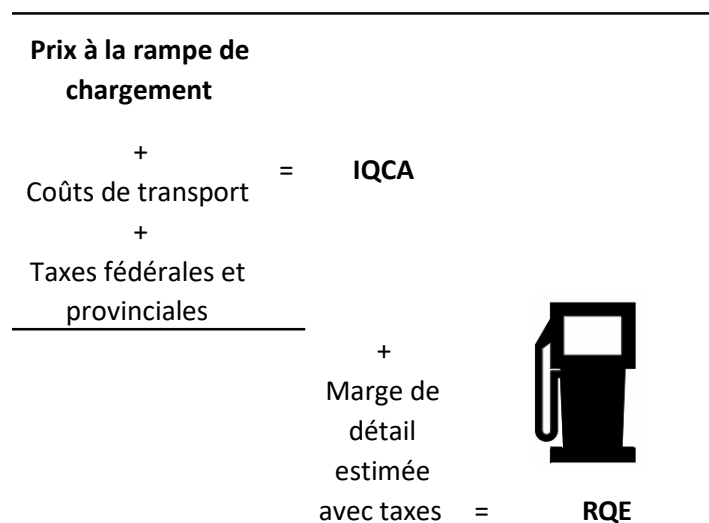
Jusqu'en mai 2018, la Régie publiait, à titre indicatif, le prix du pétrole brut de type Brent produit en Mer du Nord (Royaume-Uni et Norvège) ainsi qu'une estimation des marges de raffinage dans cette publication. Considérant que le prix du Brent ne correspondait plus avec exactitude au prix du pétrole brut approvisionné par l'ensemble des pétrolières québécoises, la Régie a dû revoir certaines des données publiées dans ses différents relevés.

En réalité, le prix du brut correspond davantage à un assemblage de plusieurs produits, dont les principaux sont le WCS (Western Canadian Select), le WTI (West Texas Intermediate) et le Brent. La proportion de ces trois produits faisant partie du prix global du pétrole brut approvisionné au Québec varie beaucoup dans une année, en fonction des achats des raffineurs et de leur capacité d'emmagasiner.

Par conséquent, afin de ne pas induire une référence inexacte pour les consommateurs, et puisque cette donnée n'est pas utilisée au fin du calcul du PME la Régie a cessé de présenter les prix du pétrole brut de manière quotidienne dans le tableau des Composantes estimées des prix à la pompe, depuis le 1er juin 2018.

La figure 1, ci-après, résume ces composantes.

**Figure 1 - Composantes des prix à la pompe de l'essence ordinaire**



## 4. RELEVÉS HEBDOMADAIRES

### 4.1. PRIX MINIMAUX À LA RAMPE DE CHARGEMENT

Depuis le 7 juillet 2017, la Régie publie le périodique [Prix minimaux à la rampe de chargement - Régie de l'énergie](#) (PMRC) qu'elle diffuse, sauf exception, tous les vendredis. Ce périodique présente les prix minimaux à la rampe de chargement à Montréal de l'essence ordinaire, de l'essence super, du carburant diesel ainsi que du mazout léger recueillis quotidiennement auprès de cinq raffineurs et grossistes actifs sur le marché de Montréal et de Québec.

Le prix minimum à la rampe de chargement publié dans le PMRC est utilisé pour le calcul de l'IQCA et du PME. Ce périodique sert à informer les consommateurs et les détaillants sur le prix minimal à la rampe de chargement de l'essence et du carburant diesel, lequel représente le montant payé par les distributeurs pour obtenir de l'essence et du carburant diesel en gros. Il inclut le prix du pétrole brut, de toutes provenances et la marge de raffinage, peu importe où le produit a été raffiné, et exclut le coût du transport, la marge au détail et les taxes applicables. Le prix de gros peut aussi servir aux consommateurs comme indicateur avancé des mouvements à venir du prix de vente à la pompe.

Ce périodique permet d'améliorer la qualité des données publiées par la Régie sur les prix des produits pétroliers, données consultées par un grand nombre de citoyens et d'entreprises. Par ailleurs, dans la foulée de la publication de ce nouveau périodique, le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles a pris un arrêté ministériel<sup>10</sup> pour remplacer le Bloomberg Oil Buyer's Guide utilisé depuis 1997 dans le cadre de l'application de la LPP qui encadre les pratiques commerciales abusives en matière de prix des carburants.

### 4.2. PRIX MINIMUM ESTIMÉ

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). La Régie publie le [PME essence ordinaire](#), le [PME essence super](#), et le [PME carburant diesel](#). Conformément à l'arrêté ministériel évoqué plus haut, le PME est en vigueur du mardi à 0h00 au lundi suivant à 23h59.

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 incluse dans le PME. Bien que son calcul découle de la LRÉ, 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 la LPP. Ainsi, la Régie publie à chaque vendredi cette estimation des coûts d'acquisition que doit supporter un détaillant. Elle sert de balise pour permettre un recours légal par un détaillant qui soupçonnerait un autre détaillant de pratique commerciale déloyale en vendant de l'essence à un prix inférieur à son

<sup>10</sup> [Arrêté du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles en date du 2 juin 2017](#) remplaçant l'Arrêté du ministre de l'État et des ressources en date du 26 novembre 1997.

prix coûtant. Les détaillants utilisent aussi cette donnée comme référence afin d'établir leur prix de vente.

La Régie a également le pouvoir de juger de l'opportunité d'inclure le montant fixé au titre des coûts d'exploitation dans le PME pour une région spécifique et pendant une période donnée. Dans le calcul du PME, ce montant apparaît dans la colonne « Inclusion » et n'est pas systématiquement inclus. Ce montant est ajouté sur décision de la Régie seulement et uniquement pour un secteur visé par une demande d'inclusion. De plus amples détails sont présentés à la section 8.1.5.

Tel que défini à l'article 67 de la LPP, le PME est composé des éléments suivants<sup>11</sup> :

- 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'exploitation, lorsqu'applicable.

#### **4.3. 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 provinciale sont rendues publiques. L'échantillon du relevé hebdomadaire publié dans le Bulletin est plus large que celui du RQE et présente les données pour l'essence ordinaire, l'essence 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 porte sur les données d'environ 860 essenceries réparties dans près de 370 localités et arrondissements des 17 régions administratives du Québec<sup>12</sup>. Ces localités et arrondissements sont groupés en sous-régions afin d'obtenir des zones homogènes et permettre la collecte de données à un niveau plus fin que celui regroupant seulement les régions administratives. Les échantillons sont sélectionnés en tenant compte des rabais et des majorations de la taxe TPC applicable, de la disponibilité et du mode de cueillette des données ainsi que de la localisation géographique. Ainsi, à partir des zones déterminées, l'échantillonnage probabiliste est mise en place au risque d'erreur de 5%. D'autres critères de sélection d'essenceries sont également pris en considération, tels qu'un nombre minimum de répondants permettant de calculer une moyenne représentative du secteur tout en respectant la confidentialité des données, l'assiduité des répondants et le degré de précision souhaitable. Le nombre d'essenceries par sous-région est

<sup>11</sup> Voir le détail des composantes à la section 7.

<sup>12</sup> Voir les notes 2 à 5 de la section 8.

déterminé selon la marge d'erreur au niveau de confiance 95 % pour la moyenne estimée, représentant au moins quatre essences minimum par zone. Sauf exception, l'échantillon du relevé hebdomadaire de la Régie est représentatif à l'échelle des sous-régions et la moyenne réelle se trouve à  $\pm 2,5 \%$  de la valeur moyenne estimée 19 fois sur 20.

#### 4.4. RELEVÉ HEBDOMADAIRE DES PRIX DU MAZOUT LÉGER

Depuis 1997, la Régie effectue un [Relevé hebdomadaire des prix du mazout léger](#). Au départ bimensuel, le relevé est hebdomadaire depuis l'automne 2001. Auparavant ce relevé était effectué d'août à avril, pour couvrir la période habituelle d'approvisionnement en incluant un relevé spécial à la mi-juin afin de répondre à une demande des consommateurs et des distributeurs dans la planification de leurs contrats. Depuis 2017, le relevé hebdomadaire s'effectue du mois d'août au mois de juin, afin de couvrir une période plus large d'approvisionnement et répondre à un besoin des consommateurs. Exceptionnellement au cours de 2018, pour des considérations techniques, la publication du relevé hebdomadaire s'est interrompue à la mi-juin et n'a repris qu'en septembre.

Les résultats de ce relevé sont publiés, sauf exception, le mardi après-midi, sous forme de moyenne par région administrative. Les consommateurs de mazout s'en servent pour magasiner le meilleur prix affiché. 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.

Le recensement des distributeurs de mazout au Québec effectué en 2016 (voir la section 2.2) a permis à la Régie d'obtenir un portrait global du marché du mazout léger au Québec et d'améliorer l'échantillonnage des distributeurs afin d'établir un échantillon représentatif du marché tout en effectuant des ajustements ou des rotations avant ou au cours de la saison de production du relevé. La Régie recevait initialement une centaine de prix pour près de 50 villes et peut recevoir dorénavant plus de 500 prix pour près de 100 villes.

L'échantillon pour la saison 2020-2021 a été ajusté afin de tenir compte de certaines acquisitions d'entreprise au cours de la dernière année et afin de respecter la représentativité en volumes distribués de chaque distributeur dans les 17 régions administratives du Québec. Le relevé est produit grâce à la collaboration de quarante distributeurs et revendeurs de mazout dans 98 villes du Québec couvrant approximativement 80 % du marché de la distribution de mazout au Québec et transmettant environ 450 prix.

#### 4.5. BULLETIN D'INFORMATION SUR LES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS

La publication, [Bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers](#), disponible tous les vendredis, présente un portrait global des prix des produits pétroliers au Québec. Elle contient des tableaux et des graphiques démontrant les prix moyens à la pompe du mercredi pour chacune des 17 régions administratives, les PME et une estimation moyenne des marges de détail respectives. Les

détaillants et les consommateurs avertis consultent cette publication hebdomadaire qui regroupe des données sur les différents produits pétroliers pour l'ensemble du Québec.

Cette publication inclut également des données relatives aux prix à la rampe par région et au prix minimal à la rampe de chargement pour les quatre dernières semaines, des observations hebdomadaires et mensuelles sur l'évolution des prix de l'essence ordinaire à Montréal, Québec et pour l'ensemble du Québec et des graphiques présentant les écarts hors taxes entre les différents indicateurs. Un graphique présentant l'évolution des prix du mazout depuis les trois dernières années ainsi que le relevé hebdomadaire des prix du mazout léger y sont également inclus.

## **5. RELEVÉ TRIMESTRIEL**

Depuis le 9 juillet 2020, la Régie publie, le rapport trimestriel [Surveillance des prix de gros de l'essence à Montréal et à New York](#). Cette publication présente une estimation de l'écart en cents canadien par litre, entre le prix de l'essence à la rampe de chargement à Montréal et celui du prix au comptant au port de New-York. Cette information permet de suivre l'évolution du marché québécois par rapport à un marché limitrophe ayant un impact sur les fluctuations de prix au Québec et inclut également les données moyennes trimestrielles du coût du SPEDE et de la Quote-part payable à TEQ.

## **6. REVUES ANNUELLES**

Cette publication semi-annuelle vise à informer le public sur les principales tendances du marché des produits pétroliers au Québec.

Les revues annuelles résument les principales données de marché et fluctuations observées en ce qui a trait aux produits pétroliers au Québec au cours de la dernière année et les comparent aux données similaires de l'année précédente. Depuis 2017 la Régie effectue deux revues annuelles par année, soit en juillet, tout juste avant les vacances de la construction, et vers la mi- décembre, tout juste avant la fin de l'année. La plus récente [Revue semi-annuelle 2020](#) a été publiée le 15 juillet 2020.

Les données pour les périodes précédentes sont disponibles dans la section *Données historiques* du site internet de la Régie.

## 7. 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 graphiques<sup>13</sup>. Ces données sont disponibles à la page [Produits pétroliers - informations utiles](#) du site internet à la section « *Données historiques* ». Les tableaux et graphiques sont mis à jour au début de chaque mois.

Les données historiques sont présentées sous une forme différente des celle des relevés. Elles servent principalement à informer le public mais également aux détaillants, aux consommateurs avertis et comme source d'analyse pour certains universitaires ou chercheurs.

## 8. DÉFINITIONS DES COMPOSANTES DU PRIX À LA POMPE

### 8.1. COÛT D'ACQUISITION

Le coût d'acquisition pour un détaillant d'essence et de carburant diesel correspond au prix minimal du produit à la rampe de chargement auquel s'ajoutent le coût du transport et les différentes taxes. Le coût d'acquisition peut varier en fonction de la localisation géographique de l'essencerie en lien avec les rabais de taxes applicables à certains endroits et des coûts de transport reliés aux distances parcourues.

#### 8.1.1. Prix minimal à la rampe de chargement

Suivant l'Arrêté ministériel du 2 juin 2017<sup>14</sup>, le prix minimal à la rampe de chargement que doit utiliser la Régie pour le calcul du PME est celui publié dans le périodique *Prix minimaux à la rampe de chargement de Montréal - Régie de l'énergie*. Le prix inclut les frais relatifs à la Quote-part payable à TEQ ainsi que les frais relatifs au SPEDE. Il s'agit du prix minimal à la rampe de chargement publié le vendredi de la semaine précédant l'entrée en vigueur du PME<sup>15</sup>.

Le prix minimal à la rampe de chargement utilisé par la Régie pour le calcul de l'IQCA correspond au prix minimal recueilli le jour ouvrable précédent par la Régie auprès des principaux raffineurs et grossistes vendant à la rampe de chargement à Montréal. Le prix inclut les frais relatifs à la Quote-part payable à TEQ ainsi que les frais relatifs au SPEDE<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Voir les notes 2 à 5 de la section 9.

<sup>14</sup> [Arrêté du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles en date du 2 juin 2017](#) remplaçant l'Arrêté du ministre de l'État et des ressources en date du 26 novembre 1997.

<sup>15</sup> Avant le 7 juillet 2017, les prix minimaux à la rampe de chargement utilisés par la Régie pour le calcul du PME provenaient du *Bloomberg Brief Oil Buyer's Guide Weekly Pricing & Data Supplement*.

<sup>16</sup> Avant le 3 juillet 2017, les prix minimaux à la rampe de chargement utilisés par la Régie pour le calcul des IQCA provenaient du *Bloomberg Brief Oil Buyer's Guide Afternoon Pricing Supplement*.

### **8.1.2. 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 des entreprises ont été déterminés de façon à obtenir un minimum de trois exemples de soumissions par MRC. Chaque soumission devait respecter certaines hypothèses<sup>17</sup>. Une fois tous les coûts obtenus et validés, le coût le plus bas par MRC a servi à établir un coût de transport en ¢/litre. 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.

Un exercice de fond pour la mise à jour des coûts est effectué aux trois ans, sauf exception. Par contre, afin de prendre en compte l'évolution du prix du carburant, les coûts de transport sont ajustés au besoin, et ce annuellement vers le début du mois de juillet. Comme le coût du carburant ne représente qu'une partie des coûts de transport, ceux-ci sont 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 a aucun ajustement des coûts de transport lorsque le prix à la rampe de base<sup>18</sup> varie en deçà de 2 ¢/litre. Pour chaque variation supplémentaire de 2 ¢/litre, les coûts de transport sont ajustés de 0,5 %. C'est pour cette raison que ceux-ci sont demeurés inchangés en date de juillet 2017.

Un exercice de fond pour la mise à jour complète des coûts ainsi qu'une nouvelle méthodologie de collecte des données par le biais du Recensement des essenceries 2019 est actuellement en cours. La mise à jour de l'estimation des coûts de transport sera appliquée aux calculs des différents prix des produits pétroliers pour les relevés de la Régie.

### **8.1.3. 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](#) (LCTC), 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

<sup>17</sup> Voir la note 6 de la section 8.

<sup>18</sup> Incluant les taxes (à revoir)

au ministre sur chaque litre de ce carburant. La LCTC prévoit par ailleurs un mécanisme de perception anticipée de la taxe à l'égard des ventes en gros. Depuis le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> avril 2015.

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

- sur le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Anciennement l'Agence métropolitaine de transport (AMT). L'AMT a été abolie le 1<sup>er</sup> juin 2017 et l'ARTM reçoit désormais le montant de la majoration de la taxe provinciale sur les carburants.

(3 ¢/litre);

- sur le territoire de la région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (1 ¢/litre).

En vertu de la LCTC 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).

Pour l'application d'une réduction de la TCP, les distances sont calculées par le plus court chemin carrossable normalement utilisé. De plus, pour se voir appliquer une réduction dans une région limitrophe et contiguë à une autre province canadienne ou à un état américain, il faut 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 2019, selon les informations obtenues par la Régie dans le cadre de son recensement des essenceries au Québec. 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 le même depuis 2008, soit de 5 %. Depuis le 1<sup>er</sup> 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](#).

#### **8.1.4. 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.

#### **8.1.5. 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. Ce montant tient compte d'un ensemble de composantes de coûts pour un modèle type d'essencerie mais ne tient pas compte des profits.

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 LRÉ, 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 les régions.

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 [dossier R-3787-2012](#), ce montant a été fixé à 3,5 ¢ et reconduit dans le plus récent [dossier R-4035-2018](#). Les composantes de coûts retenues pour l'établissement de ce montant étaient :

- 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'amortissement;
- 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. Actuellement, ce montant, évalué à 3,5 ¢/litre, n'est pas inclus systématiquement dans le PME pour l'ensemble du Québec afin de maintenir une certaine concurrence.

Toutefois, la Régie peut décider d'inclure ce montant dans le PME pour une certaine période et dans une zone déterminée, si elle le juge nécessaire. Ainsi, lorsque la Régie reçoit une demande visant l'inclusion du coût d'exploitation, elle étudie les preuves déposées par les différents intervenants 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.

Un distributeur qui s'estime lésé par le prix de vente d'un de ses concurrents, peut opter pour le ou les recours suivants :

- Envoi de mises en demeure aux dits concurrents avec une copie à la Régie de l'énergie lorsque le distributeur qui se sent lésé constate des prix de vente inférieurs aux PME;
- Demande d'inclusion du montant au titre des coûts d'exploitation à la Régie. Jusqu'à maintenant, les détaillants qui ont fait une demande d'inclusion à la Régie l'ont fait en collaboration avec l'Association des Distributeurs d'Énergie du Québec (ADEQ) <sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Anciennement : [L'Association québécoise des indépendants du pétrole devient l'Association des distributeurs d'énergie du Québec | ADEQ](#)

## 9. NOTES SUPPLÉMENTAIRES

### **Note 1 : Changement de l'échantillon et de la pondération et comparaison historique des prix hebdomadaires du mazout léger.**

Le recensement des distributeurs de mazout effectué en 2016 a permis d'établir un nouvel échantillon du relevé sur les prix du mazout léger en incluant presque la totalité de l'ancien échantillon. Ainsi, la Régie a été en mesure d'effectuer une comparaison entre les prix moyens de l'ancien et du nouvel échantillon d'août à novembre 2016 afin de mesurer l'impact dû au changement à la composition de l'échantillon.

Pour plus de la moitié des régions (8 sur 17), l'impact est inférieur à 1,0 ¢/litre et pour quatre régions, l'impact se situe entre 1,0 et 2,0 ¢/litre. Par contre, pour cinq régions, l'impact est plus important. Dans ces régions (Saguenay, Outaouais, Côte-Nord et Nord-du-Québec), l'écart s'explique surtout par l'ajout de villes ou de Municipalités régionales de comté (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.

La mise à jour de la pondération n'a pratiquement pas affecté la moyenne provinciale.

La mise à jour de l'échantillon pour l'exercice 2020 a eu comme objectif de faire une rotation de répondants. Ces modifications n'ont pas eu d'impact significatif sur les prix en utilisant la pondération établie lors du recensement de 2016.

### **Note 2 : Méthodologie du relevé hebdomadaire avant 2014**

#### **Avant décembre 1997**

Jusqu'au 30 octobre 1997, la surveillance des prix des produits pétroliers était effectuée par le Ministère de l'énergie et des ressources naturelles du Québec (MÉRN). En prévision d'un transfert de cette responsabilité de la surveillance, la Régie a demandé une analyse du Bureau de la Statistique du Québec, maintenant Institut de la statistique du Québec (ISQ) dont un sommaire est présenté ci-dessous :

- Période d'évaluation : semaine du 23 septembre 1997;
- Population : 5 816 (selon les permis d'utilisation d'équipements pétroliers à risque élevé);
- Stratification selon 16 régions administratives;
- Sélection de villes spécifiques à l'intérieur de chaque région administrative;
- Groupement d'essenceries selon le volume de vente, la distance entre elles et la bannière;
- Sélection des essenceries de façon aléatoire ou spécifique selon le groupe;
- Échantillon : 92 essenceries (2 à 11 essenceries par région administrative);
- Qualité de l'échantillon : coefficient de variation par région administrative entre 0,2 % (excellent) et 5,3 % (très bon);

Principales recommandations :

- Continuer la stratification par région administrative du Québec;
- Mettre en place une pondération;
- Sélectionner les essenceries de façon aléatoire.

À la suite à la mise en vigueur des articles 55 à 58 du Chapitre 5 de la LRÉ le 1<sup>er</sup> novembre 1997, le mandat

de surveillance des prix des produits pétroliers fut officiellement transféré à la Régie. Sur la base de la méthodologie utilisée par le MÉRN et des recommandations de l'ISQ, la Régie a mis en place ses propres procédés.

#### Déc. 1997-2001

- Stratification selon les 17 régions administratives du Québec (le nombre de région administratives au Québec est passé de 16 à 17 en juillet 1997);
- Sélection aléatoire des essenceries;
- Échantillon : en moyenne pour la période, environ 150 essenceries réparties dans près de 130 secteurs (villes ou arrondissements);
- Pondération à l'aide du volume de ventes par région administrative pour le calcul de la moyenne provinciale;
- Méthode de collecte : appels téléphoniques aux essenceries. Prix majoritairement recueillis avant 12h.

#### 2002-2014

- Stratification selon les 17 régions administratives du Québec ;
- Stratification majeurs/indépendants
  - Sur la base de son expertise du marché québécois, la Régie avait conclu que cette approche serait plus représentative puisque les pétrolières intégrées, détenant la majorité des parts de marché et ayant le plus d'impact sur les fluctuations de prix, risquaient de ne pas ressortir de l'échantillon à l'aide d'une méthode aléatoire.
- Identification de secteurs géographiques cibles (villes ou arrondissements) répartis dans chaque région administrative du Québec;
- Échantillon : en moyenne pour la période, environ 300 essenceries réparties dans environ 200 secteurs cibles;
- Pondération à l'aide du volume de ventes par région administrative pour le calcul de la moyenne provinciale;
- Méthode de collecte : appels téléphoniques aux essenceries et collecte de prix par courriel auprès de principaux grossistes et raffineurs. Prix majoritairement recueillis avant 12h.

#### **Note 3 : 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 4 : 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 5 : 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 taxe).

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 6 : Hypothèses principales pour l'estimation de 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;

Niveau de chargement utilisé pour la dernière estimation des coûts de transport : 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 ayant été utilisé pour la dernière 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 ¢/litre), de la taxe d'accise fédérale (4,00 ¢/litre) et de la taxe sur les carburants provinciale (20,20 ¢/litre). 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.