

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

Partie 1 : Procédures et définitions

Le 23 janvier 2017

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2017
ISBN 978-2-550-77499-0 (3^e édition, 2017)
ISBN 978-2-550-72425-4 (1^{ère} édition, 2015)
© Gouvernement du Québec

TABLE DES MATIERES

1.	RÔLE DE SURVEILLANCE DES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS	5
2.	TYPES DE CARBURANTS VISÉS.....	5
3.	RECENSEMENTS	6
3.1.	PORTRAIT DU MARCHÉ QUÉBÉCOIS DE LA VENTE AU DÉTAIL D'ESSENCE ET DE CARBURANT DIESEL - RECENSEMENT DES ESSENCERIES EN OPÉRATION AU QUÉBEC.....	6
3.2.	RECENSEMENT DES DISTRIBUTEURS DE MAZOUT AU QUÉBEC	7
4.	RELEVÉS QUOTIDIENS	8
4.1.	INDICATEUR QUOTIDIEN DU COÛT D'ACQUISITION	8
4.2.	RELEVÉ QUOTIDIEN DES PRIX DE L'ESSENCE ORDINAIRE.....	8
4.3.	COMPOSANTES ESTIMÉES DES PRIX À LA POMPE DE L'ESSENCE ORDINAIRE	9
5.	RELEVÉS HEBDOMADAIRES	10
5.1.	PRIX MINIMUM ESTIMÉ.....	10
5.2.	RELEVÉ HEBDOMADAIRE DES PRIX DE L'ESSENCE ET DU CARBURANT DIESEL.....	11
5.3.	RELEVÉ HEBDOMADAIRE DES PRIX DU MAZOUT LÉGER	12
6.	REVUES ANNUELLES	12
7.	DONNÉES HISTORIQUES	12
8.	DÉFINITIONS DES COMPOSANTES DU PRIX À LA POMPE.....	13
8.1.	PRIX DU PÉTROLE BRUT	13
8.2.	MARGE DE RAFFINAGE ESTIMÉE SUR L'ESSENCE	13
8.3.	COÛT D'ACQUISITION.....	13
8.3.1.	Prix minimal à la rampe de chargement	14
8.3.2.	Coût minimal de transport du produit.....	14
8.3.3.	Taxes fédérales et provinciales	15
8.3.4.	Marge de détail estimée	18
8.3.5.	Montant au titre des coûts d'exploitation	18
9.	NOTES SUPPLÉMENTAIRES	22

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
LCTC :	Loi concernant la taxe sur les carburants
TAF :	Taxe d'accise fédérale
TCP :	Taxe sur les carburants provinciale
MRC :	Municipalité régionale de comté
MÉRN :	Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
SPEDE :	Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre du Québec

1. RÔLE DE SURVEILLANCE DES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS

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 ainsi qu'aux prix de différents types mazout lourd et de pétrole brut.

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

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. [Loi sur la Régie de l'énergie](#)

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

3. RECENSEMENTS

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

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*³ (l'Avis), qu'elle produisait à la suite d'une demande formulée en septembre 2009.

Ainsi, pour répondre aux engagements pris dans l'Avis, 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, 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 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*⁴ émis par la Régie du bâtiment du Québec (RBQ);
- Les *noms de voies de communication pour une municipalité*⁵ sur le site de la Commission de toponymie ainsi que les informations relatives à la Réorganisation liée à la Loi 170⁶ 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.

³ [Avis sur les écarts de prix de vente et des marges de commercialisation de l'essence entre Montréal et Québec](#), Dossier R-3710-2009.

⁴ [Liste des titulaires d'un permis d'utilisation d'équipements pétroliers](#)

⁵ [Noms de voies de communication pour une municipalité](#)

⁶ [Réorganisation liée à la Loi 170](#)

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*.⁷

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

3.2. 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;
- augmenter l'échantillon afin d'assurer une meilleure représentativité des régions;
- mettre à jour la pondération sur la base de volumes distribués aux fins du calcul du prix moyen pondéré provincial.

À la suite de ce recensement, l'échantillon est passé d'une trentaine à une soixantaine de fournisseurs de prix. Cet échantillon élargi a été appliqué au relevé hebdomadaire des prix du mazout léger dès la publication du 8 août 2016⁹. La Régie recevait initialement une centaine de prix pour près de 50 villes et reçoit dorénavant plus de 500 prix pour près de 100 villes. La Régie estime que le nouvel échantillon correspond à plus de 80 % de la population des distributeurs de mazout au Québec. Les résultats détaillés de ce recensement ne sont cependant pas publics.

⁷ [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](#)

⁸ [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](#)

⁹ Voir la note 4 de la section 9.

4. RELEVÉS QUOTIDIENS

4.1. 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. L'IQCA est produit pour l'essence ordinaire¹⁰, l'essence super¹¹ et le carburant diesel¹² et est publié 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 au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles* (MÉRN) 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 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*¹³ (la LPP) et peut également inclure un montant fixé par la Régie au titre des coûts d'exploitation d'une essencerie.

4.2. RELEVÉ QUOTIDIEN DES PRIX DE L'ESSENCE ORDINAIRE

Depuis juin 2007, la Régie effectue aussi un relevé quotidien des prix de l'essence ordinaire. 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, tous les jours ouvrables, généralement avant 9 h, par des raffineurs, grossistes et réseaux de détaillants québécois.

Les résultats de ce relevé sont publiés chaque jour vers 10 h dans le *Relevé quotidien des prix de l'essence ordinaire*¹⁴ (RQE), sous forme de moyenne par ville ou par arrondissement.

¹⁰ [IQCA essence ordinaire](#)

¹¹ [IQCA essence super](#)

¹² [IQCA carburant diesel](#)

¹³ RLRQ, c. P-30.01. [Loi sur les produits pétroliers](#)

¹⁴ [Relevé quotidien des prix de l'essence ordinaire](#)

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

Toujours en lien avec l'Avis mentionné plus haut, 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.

Ainsi, pour répondre à d'autres engagements pris dans l'Avis, la Régie publie depuis juin 2012 et de façon quotidienne, une série de tableaux présentant les *Composantes estimées des prix à la pompe de l'essence ordinaire*¹⁵. 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 MÉRN 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'IQCA. La différence entre le prix moyen affiché à la pompe obtenu du RQE et l'IQCA constitue la marge de détail estimée.

Les composantes¹⁶ estimées sont :

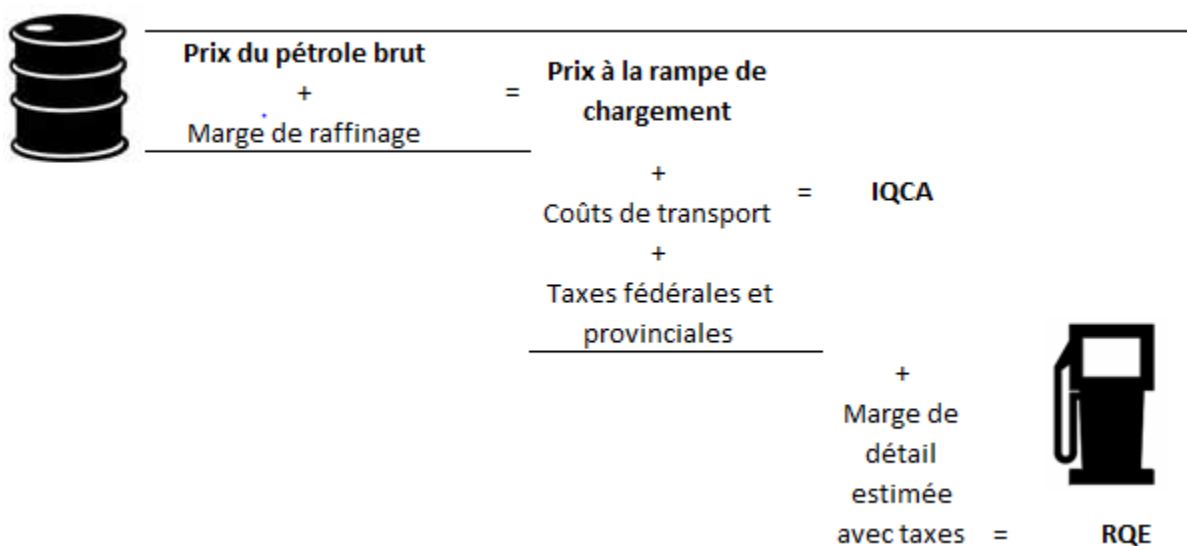
1. le prix du pétrole brut
2. la marge de raffinage estimée sur l'essence
3. le coût d'acquisition
 - a) Prix minimal à la rampe de chargement, incluant les frais relatifs à la Quote-part payable au MÉRN ainsi que les frais relatifs au SPEDE;
 - b) Coût minimal de transport du produit;
 - c) Taxes fédérales 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)
 - 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.

¹⁵ [Composantes estimées des prix à la pompe de l'essence ordinaire](#)

¹⁶ Voir le détail des composantes à la section 8.

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

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



5. RELEVÉS HEBDOMADAIRES

5.1. 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). Le PME est disponible pour l'essence ordinaire¹⁷, l'essence super¹⁸ et le carburant diesel¹⁹.

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 ministériel²⁰, le PME est en vigueur du mardi à 0 h au lundi suivant à minuit.

¹⁷ [PME essence ordinaire](#)

¹⁸ [PME essence super](#)

¹⁹ [PME carburant diesel](#)

²⁰ [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 PME 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 suivants²¹ :

- 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'exploitation²², lorsqu'applicable.

5.2. 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*²³ (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 provinciale²⁴ 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, 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 Québec²⁵. 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 $\pm 2,5 \text{ ¢}$ et un intervalle de confiance de 95 %.

²¹ Voir le détail des composantes à la section 8.

²² 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.

²³ [Bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers](#)

²⁴ Voir section 7.1 pour le calcul de la moyenne pondérée.

²⁵ Voir les notes 1 à 3 de la section 9.

5.3. 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. À partir de 2017, le relevé hebdomadaire s'effectuera dorénavant d'août à juin afin de couvrir une période plus large d'approvisionnement et ainsi répondre à un besoin des consommateurs.

Le relevé effectué auprès de 65 distributeurs et revendeurs de mazout dans 98 villes du Québec depuis le dernier recensement des distributeurs de mazout couvre plus de 80 % du marché de la distribution de mazout au Québec. Les résultats de ce relevé sont publiés, sauf exception, le mardi après-midi dans le *Relevé hebdomadaire des prix du mazout léger*²⁶, 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 pétroliers²⁷.

6. REVUES ANNUELLES

La Régie a cessé la production de ces publications en 2014, les données qui y étaient présentées étant 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 graphiques²⁸. Ces données sont disponibles à la page *Produits pétroliers – informations utiles*²⁹ 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.

²⁶ [Relevé hebdomadaire des prix du mazout léger](#)

²⁷ [Bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers](#)

²⁸ Voir les notes 1 à 3 de la section 9.

²⁹ [Produits pétroliers - informations utiles](#)

8. DÉFINITIONS DES COMPOSANTES DU PRIX À LA POMPE

8.1. PRIX DU PÉTROLE BRUT

Actuellement, la Régie utilise le prix du Brent, produit en Mer du Nord (Royaume-Uni et Norvège) comme référence pour le prix du pétrole brut dans ses relevés. Des informations récentes concernant les sources d'approvisionnements au Québec ont amené la Régie à se questionner sur l'utilisation de ce type de pétrole brut à titre de référence. Différentes options de remplacement de cette référence sont présentement à l'étude.

Le prix du Brent, tel qu'utilisé, 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 ainsi obtenu 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 Canada³⁰. 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. Cette marge 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 \$ 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

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 les différentes taxes et le coût du transport. 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.

³⁰ [Banque du Canada](#)

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 MÉRN 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 PME³¹.

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 MÉRN 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'IQCA³².

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 des entreprises ont été déterminés de façon à obtenir un minimum de trois exemples de soumissions par MRC. Chaque soumission devait respecter certaines hypothèses³³. Une fois tous les coûts obtenus et validés, le coût le plus bas par MRC a servi à établir un coût de transport par 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.

³¹ Les prix minimaux à la rampe de chargement utilisés par la Régie proviennent du *Bloomberg Brief Oil Buyer's Guide Weekly Pricing & Data Supplement*.

³² Les prix minimaux à la rampe de chargement utilisés par la Régie proviennent du *Bloomberg Brief Oil Buyer's Guide Afternoon Pricing Supplement*.

³³ Voir la note 5 de la section 9.

Un exercice de fond pour la mise à jour des coûts sera effectué aux trois ans, sauf exception. 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 %.

Le dernier ajustement des coûts de transport a eu lieu en juillet 2016.

8.3.3. Taxes fédérales et provinciales

Taxe d'accise fédérale (TAF)

En vertu de la *Loi sur la taxe d'accise*³⁴, 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*³⁵ (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 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^{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*³⁶ en vigueur à partir du 1^{er} avril 2015.

³⁴ [Loi sur la taxe d'accise](#)

³⁵ [Loi concernant la taxe sur les carburants](#)

³⁶ [Tableau des taux de taxe applicables dans les différentes régions du Québec.](#)

En vertu de la LCTC et du *Règlement d'application de la Loi concernant la taxe sur les carburants*³⁷ (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'Agence métropolitaine de transport (3 ¢/litre);
- sur le territoire de la région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (1 ¢/litre).

³⁷ [Règlement d'application de la Loi concernant la taxe sur les carburants](#)

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*³⁸.

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 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 Québec³⁹.

³⁸ [Exemption fiscale des Indiens en matière de taxe sur les carburants](#)

³⁹ [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 TVQ⁴⁰.

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*⁴¹.

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. 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.

⁴⁰ [TPS/TVH et TVQ](#)

⁴¹ [Vente aux Indiens](#)

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 dossier R-3787-2012⁴², ce montant a été fixé à 3,5 ¢ et 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

Le montant de 3,5 ¢/litre a été reconduit dans le plus récent dossier R-3928-2015⁴³.

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.

⁴² [R-3787-2012](#)

⁴³ [R-3928-2015](#)

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 Québécoise des Indépendants du Pétrole.

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

Le nouvel échantillon du relevé sur les prix du mazout léger inclut la presque 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 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.

Note 5 : 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.