



DÉCISION

EN L'AFFAIRE CONCERNANT un examen des marges bénéficiaires maximales, des coûts de livraison maximums et des frais de service complet maximums effectué en application de l'article 14(1) de la Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers (L.N.-B., chapitre P-8.05)

28 juin 2011

**COMMISSION DE L'ÉNERGIE ET DES SERVICES PUBLICS
DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

EN L'AFFAIRE CONCERNANT un examen des marges bénéficiaires maximales, des coûts de livraison maximums et des frais de service complet maximums effectué en application de l'article 14(1) de la *Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers* (L.N.-B., chapitre P-8.05)

**COMMISSION DE L'ÉNERGIE ET DES SERVICES PUBLICS DU
NOUVEAU-BRUNSWICK (« LA COMMISSION ») :**

PRÉSIDENT : Raymond Gorman, c.r.

MEMBRES: Pat Darrah
Connie Morrison
Terry Totten

SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION : Lorraine Légère

CONSEILLÈRE JURIDIQUE : Ellen Desmond

PARTICIPANTS INSCRITS :

Atlantic Convenience Stores Association	Brian Barnett
Accommodation Victoria Détaillant Irving	Benoît Bossé
Bathurst Mainstop Inc.	Stephen Ashe
Association canadienne du chauffage au mazout, et Association canadienne du chauffage au mazout/Clark Oil	William Gould
Clark Oil	Peter Clark
Cooke's Quick Mart	Jeff Cooke
Coop Atlantique	Peter T. Zed, QC
Épicerie St-Charles Ltée	Roger Richard
Evans 2000	Heather Bird
Fundy Energy Ltd.	Jim Gould
Gateway Petroleum	Jamie Fox
Global Fuels Inc. / Les Pétroles Global Inc.	Guy Gaudet

Hunter's One Stop	Eldon Hunter
Irving Oil Marketing Limited	Len Hoyt, QC
La Station du Carrefour	Gilles Thibodeau
Magnetic Hill Esso	Jason Lutes
Murray's Irving	Calvin Grant
Nashwaak Convenience	Lillian Canning
Ministère de l'Énergie du Nouveau-Brunswick	Patrick Ervin
New Brunswick Korean Convenience Stores Association	Nick Pitre
Norton One Stop	Steven Frits
Notre-Dame Express (Esso)	Jim McDowell
Point Park Petro-Canada	Brian LeBlanc
Salisbury Gas and Convenience	Ted Nicholson
Scholten's Group (Scholten's Oromocto Ltd., 031019 NB Ltd., Scholten's City Limits)	James Scholten
Sunbury Drive Grocery Ltd.	Darren Brooks
Taylor Petroleum	Ivan Douglas
Ultramar Ltd.	Warren Maynard
Village Convenience	Dale Dyker
Westmount Esso	Ronald Roy
XTR Energy Company Ltd.	Dave Duboit
Intervenant public	Yassin Choukri, c.r.

Introduction

La présente est une décision de la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick (ci-après dénommée « la Commission ») concernant un examen des marges bénéficiaires maximales, des coûts de livraison maximums et des frais de service complet maximums au chapitre des carburants auto et des combustibles de chauffage vendus au Nouveau-Brunswick. Cet examen a été effectué aux termes de l'article 14(1) de la *Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers*, laquelle autorise la Commission sur sa propre motion à effectuer un tel examen afin de veiller à ce que les marges, les coûts et les frais imputés soient justifiés. Une fois un examen complété, la Commission peut ordonner que les marges, les coûts ou les frais imputés soient rajustés.

Les marges bénéficiaires maximales, les coûts de livraison et les frais de service complet ont été établis par le ministre de l'Énergie le 1^{er} juillet 2006. La Commission a mené un premier examen en vertu de l'article 14(1) en 2008 et, à ce moment-là, elle a approuvé un ajustement d'un demi-cent aux frais de livraison maximums pour les carburants auto. Aucun autre ajustement n'a été fait dans le cadre de l'examen de 2008.

La Commission a émis un avis public annonçant qu'elle allait mener son deuxième examen en vertu de l'article 14(1) de la *Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers*, avec l'intention de tenir une audience publique sur cette question. Pour appuyer le processus d'examen, la Commission a émis une demande de proposition et a, par la suite, retenu les services d'un expert indépendant, Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd. (Gardner Pinfold), d'Halifax. Gardner Pinfold a reçu instruction de rencontrer les parties de l'industrie intéressées, d'effectuer une analyse du marché pétrolier et de déposer un rapport (le rapport Gardner Pinfold) sur les questions à l'étude.

Le mandat du rapport Gardner Pinfold incluait la collecte de l'information financière pertinente sur l'industrie pétrolière du Nouveau-Brunswick par le biais de questionnaires aux détaillants et grossistes en pétrole et au moyen d'entrevues avec les grossistes et les détaillants de combustibles de chauffage. Les questionnaires exigeaient les

données touchant les dépenses annuelles des années 2005 à 2009. La Commission a jugé que les données des détaillants et des grossistes déposées auprès de Gardner Pinfold aux fins de l'examen allaient être classifiées confidentielles.

Dans le cadre de cet examen, la Commission a invité tous les grossistes et les détaillants en pétrole à assister à une séance d'information portant sur le processus d'examen. Cette séance d'information s'est tenue à Fredericton dans la soirée du 28 septembre 2010. À ce moment-là, le personnel de la Commission et M. Michael Gardner, président de Gardner Pinfold, ont été en mesure de répondre aux questions et de fournir des orientations au sujet du processus qui allait se dérouler. Les participants ont été encouragés à collaborer avec le consultant indépendant. Ils ont été, en outre, informés de leur droit de déposer des éléments probants dans le cadre de l'instance et de contester les éléments probants déposés par les autres.

Une audience publique sur l'affaire a été prévue pour janvier 2011. À la requête de plusieurs parties, elle a été reportée en avril 2011 afin de permettre la participation pleine et entière des détaillants en pétrole, des parties de l'industrie intéressées et du grand public. L'audience a été tenue à Fredericton du 4 au 6 avril 2001.

Participants

Trente-et-une entreprises et organisations se sont inscrites comme participantes à cette instance. En outre, le procureur général a nommé un intervenant public pour participer à cet examen conformément à l'article 49(3) de la *Loi sur la Commission de l'énergie et des services publics*.

Quatre participants ont déposé des éléments probants, à savoir :

- The Atlantic Convenience Store Association
- Coop Atlantique
- The Scholten Group

- L'intervenant public

Plusieurs participants ont contre-interrogé les témoins et présenté des plaidoiries à la conclusion de l'instance. En outre, la Commission a reçu des mémoires de la Gateway Petroleum et de l'Association canadienne du chauffage au mazout.

La justification et les représentations des participants contenaient une grande variété de vues et d'opinions. Ces intervenants faisant affaire dans le marché pétrolier recherchaient une augmentation des marges bénéficiaires, tant pour les carburants auto que pour les combustibles de chauffage.

L'intervenant public a déposé le rapport de MJ Ervin & Associates de Calgary (le rapport Ervin) et s'est appuyé sur le témoignage expert de M. Michael Ervin. Ce rapport présentait une analyse critique du rapport Gardner Pinfold, mais n'offrait aucune solution de rechange.

Le rapport Gardner Pinfold

Gardner Pinfold a déposé son rapport en format bilingue auprès de la Commission le 9 décembre 2010. Le rapport a été amendé le 14 décembre 2010, afin de faire concorder des différences mineures entre les versions anglaise et française. Gardner Pinfold a déposé un autre rapport révisé le 21 février 2011, intégrant des données additionnelles reçues des détaillants. En résumé, les recommandations découlant du rapport Gardner Pinfold étaient les suivantes :

	Gros		Détail	
	Carburant auto	Combustible de chauffage	Carburant auto	Combustible de chauffage
Marges bénéficiaires maximales	0	0	0,82	0
Coûts de livraison	0	S/O	S/O	0
Frais de service avec pompiste	S/O	S/O	0,5	S/O

On notera que M. Gardner a modifié son opinion durant son témoignage à l'audience. Lorsque le président lui a demandé sa recommandation finale relative aux marges bénéficiaires des carburants auto, M. Gardner a déclaré, à la page 243 de la transcription (traduction) :

« La recommandation ultime serait un chiffre... de l'ordre de 0,8 à 0,9 cent par litre. »

Enjeux

Les enjeux devant la Commission en cette affaire consistent à établir si un rajustement serait justifié en ce qui concerne :

les carburants auto

- a. les marges bénéficiaires maximales des grossistes et des détaillants
- b. le coût de livraison maximum
- c. les frais maximums de service avec pompiste

les combustibles de chauffage (huile de chauffage et propane)

- a. les marges bénéficiaires maximales des grossistes et des détaillants
- b. le coût de livraison maximum.

Législation

Les articles suivants de la *Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers* sont pertinents pour le présent processus d'examen :

Prix et marges bénéficiaires maximums

3(1) *La Commission est chargée de faire ce qui suit :*

(a) fixer les prix maximums de détail et de gros que peuvent exiger les grossistes et les détaillants pour les produits pétroliers ;

(b) *fixer les marges bénéficiaires maximales entre le prix de gros à verser par le détaillant et le prix de détail à verser par le consommateur de produits pétroliers.*

Éléments du prix maximum

4(1) *Pour chaque type de combustible de chauffage et chaque type de carburant auto, le prix maximum de gros représente la somme de ce qui suit :*

- (a) *le prix repère établi ou ajusté selon les articles 10 et 11 ;*
- (b) *la marge bénéficiaire maximale du grossiste ;*
- (c) *les taxes applicables.*

4(2) *Pour chaque type de combustible de chauffage et chaque type de carburant auto, le prix maximum de gros représente la somme de ce qui suit :*

- (a) *le prix repère établi ou ajusté selon les articles 10 et 11 ;*
- (b) *la marge bénéficiaire maximale totale qui est permise et qui représente l'addition de la marge bénéficiaire maximale du grossiste et de la marge bénéficiaire maximale du détaillant ;*
- (c) *les taxes applicables.*

Examen par la Commission

14(1) *La Commission peut, de sa propre initiative, faire un examen des marges bénéficiaires maximales, des plafonds des coûts de livraison ou des plafonds des frais de service complet pour s'assurer qu'ils sont justifiés et peut ordonner un ajustement de ces marges, coûts ou frais après la fin de l'examen.*

Considération par la Commission

1.1 *La Commission doit, en prenant une décision sous le régime de la présente loi quant aux prix, aux marges et aux coûts de livraison tenir compte du fait que les consommateurs devraient bénéficier des plus bas*

prix possibles sans pour autant nuire à l'approvisionnement continu en produits pétroliers.

En outre, les articles ci-après du règlement du N.-B. 2006-41 (le règlement général), en vertu de la *Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers*, sont pertinents :

Demande de rajustement des marges bénéficiaires maximales

9(1) *La Commission doit, lorsqu'elle est saisie d'une demande prévue par l'article 12 de la Loi dans le but de faire changer la marge bénéficiaire maximale qui peut être exigée par un grossiste ou un détaillant, prendre en considération ce qui suit :*

(a) *le fait que depuis que la marge bénéficiaire maximale a été fixée pour la dernière fois, un ajustement est justifié ou non à la suite d'un changement à un des postes suivants :*

(i) *les coûts de transport du combustible de chauffage ou du carburant auto, du port de New York ou, dans le cas du propane de Sarnia, jusqu'à la province,*

(ii) *le volume des ventes,*

(iii) *les frais de stockage,*

(iv) *la rotation des stocks,*

(v) *les redevances applicables et les coûts d'assurance ;*

(b) *tout autre facteur jugé pertinent par la Commission.*

Ajustement du plafond des coûts de livraison

11 *La Commission doit, lorsqu'elle est saisie d'une demande prévue par l'article 13 de la Loi dans le but de faire changer le plafond des coûts de livraison qui peuvent être exigés par un grossiste ou un détaillant, prendre en considération ce qui suit :*

(a) *le coût du carburant ;*

(b) *le coût des assurances ;*

(c) *les coûts d'immobilisation du capital ;*

- (ii) le volume des ventes ;
- (e) dans le cas d'une demande pour obtenir un plafond des coûts de livraison qui lui est propre, le rapport coût-efficacité des opérations du demandeur ;
- (f) tout autre facteur jugé pertinent par la Commission.

Examen par la Commission

12 Lorsque la Commission procède à l'examen prévu à l'article 14 de la Loi, elle doit prendre en considération les mêmes facteurs que ceux mentionnés à l'article 9, dans le cas d'un examen des marges bénéficiaires maximales et ceux mentionnés à l'article 11 dans le cas d'un examen du plafond des coûts de livraison.

La présente décision abordera d'abord les marges bénéficiaires, les coûts et les frais appropriés aux carburants auto. Les combustibles de chauffage seront pris en considération plus loin au cours de cette décision.

A. Carburants auto

1. Marges bénéficiaires maximales

Lorsqu'elle traite la question de savoir si les marges bénéficiaires des grossistes ou des détaillants sont appropriées, la Commission doit prendre en considération les facteurs spécifiquement énumérés à l'article 9(1)(a) du règlement général. Ces facteurs incluent le coût du transport du carburant à partir du port de New York (ou Sarnia) jusqu'au Nouveau-Brunswick, le volume des ventes, les coûts d'entreposage, le taux de rotation des stocks et les prélèvements et coûts d'assurance applicables.

Dans le cadre de ces facteurs spécifiques, la seule justification fournie était sur le coût du transport. Dans son rapport, Gardner Pinfold déclare à la page 24(traduction) :

« L'écart entre le prix disponible au port de New York et le prix affiché au dépôt de Saint John est souvent utilisé comme approximation pour le coût du transport... »

Le rapport Gardner Pinfold mentionne que, bien que l'écart entre le prix du port de New York et le prix affiché au dépôt de Saint John se soit élargi de 0,3 cents par litre depuis que la réglementation a été instituée, on n'a pas jugé bon d'ajuster les marges bénéficiaires du carburant auto. Le rapport mentionne, à la page 25 (traduction) :

« ...les données n'attestent pas le bien-fondé de rajuster les marges du carburant auto. L'augmentation de l'écart entre le prix du disponible au port de New York et le prix affiché au dépôt de Saint John n'indique pas nécessairement une réduction de la marge commerciale globale. »

Aucune autre justification n'a été présentée au sujet des facteurs spécifiquement énumérés en vertu de l'article 9(1)(a).

L'article 9(1)(b) du règlement général stipule que la Commission devrait également prendre en considération « tout autre facteur qui, selon elle, serait pertinent ». Dans une décision datée du 19 décembre 2008, la Commission a examiné quels « autres facteurs » devraient être considérés comme pertinents en ce qui a trait aux ajustements des marges bénéficiaires maximales et a soutenu ce qui suit (aux pages 5 et 6) (traduction) :

« Ces 'autres facteurs' se rapportent à la structure de coûts de l'industrie et incluent des éléments tels que : frais d'investissement, coûts d'entretien, niveaux de dotation et le partage des coûts entre les affaires pétrolières et autres affaires transigées sur le même emplacement... Pour pouvoir justifier tout changement aux marges bénéficiaires maximales, la Commission doit être convaincue que le coût d'exploitation a changé de manière significative durant la période qui s'est écoulée depuis l'entrée en vigueur de la réglementation ».

Au cours du présent examen, les intervenants n'ont pas présenté d'éléments probants relatifs à leur structure de coûts. Gardner Pinfold a reçu un certain nombre de réponses à ses questionnaires et a eu l'occasion d'analyser les données de l'industrie. Ces données ont permis à la Commission d'examiner attentivement l'impact de certains coûts. Bien que le nombre de réponses fournies par l'industrie ne constituait pas un échantillon « statistiquement important », toute justification pertinente devant la

Commission peut être évaluée de façon critique et en tenant compte de la pondération appropriée.

Dans le présent cas, la justification présentée par les intervenants et Gardner Pinfold relative à la marge bénéficiaire des détaillants était perspicace et convaincante.

(a) Marge bénéficiaire maximale des grossistes

En ce qui concerne la marge bénéficiaire maximale des grossistes, peu d'éléments probants ont été présentés. Comme on l'a vu plus haut, Gardner Pinfold a examiné le coût du transport mais n'a recommandé aucun rajustement à la marge bénéficiaire maximale des grossistes. Aucune des autres parties à l'instance n'a présenté de justification relative à cette question.

La Commission arrive à la conclusion que la marge bénéficiaire maximale des grossistes actuelle de 6,0 cents par litre est justifiée et que, par conséquent, aucun ajustement n'est nécessaire.

(b) Marge bénéficiaire maximale des détaillants

La justification déposée par les intervenants abordait deux facteurs principaux affectant leur coût d'exploitation au détail, à savoir (i) les changements aux salaires et avantages sociaux et (ii) les changements aux frais de cartes de crédit. De façon similaire, M. Gardner a rapporté que ces deux facteurs ont eu un impact sur les marges bénéficiaires des détaillants existantes.

La Commission trouve que ces facteurs sont pertinents aux fins du présent examen et traitera chaque facteur séparément au cours de la présente décision.

(i) *Salaires et avantages sociaux*

En ce qui concerne la question des salaires et des avantages sociaux, M. Gardner a témoigné qu'au cours de la période sous examen (2005-2009), les coûts des salaires et des avantages sociaux pour les concessionnaires détaillants de carburant auto ont augmenté parfois jusqu'à 25 pour cent. Ces augmentations de coûts étaient dictées, en grande partie, par des augmentations du salaire minimum imposées par la loi. Utilisant le profil des postes d'essence pour le Nouveau-Brunswick, M. Gardner a établi que les salaires et avantages sociaux représentaient plus de la moitié du total des dépenses d'exploitation pour ce secteur d'activité et qu'ils avaient eu un impact sur la marge bénéficiaire de l'essence au détail. Dans le rapport révisé du 21 février, cet impact a été calculé comme étant approximativement de 0,65 cents par litre.

M. Ervin, témoignant au nom de l'intervenant public, a examiné à fond les recommandations de Gardner Pinfold. M. Ervin a fait remarquer qu'il y avait une variabilité importante dans les données sur les salaires examinées par Gardner Pinfold, certains concessionnaires ayant connu des augmentations salariales supérieures à 100 pour cent durant la période examinée, indiquant que les augmentations salariales n'étaient pas strictement liées aux ventes de produits pétroliers. En outre, on a fait remarquer qu'aucun ajustement n'avait été fait pour prendre en compte l'augmentation des débits de pétrole au niveau des postes d'essence.

Coop Atlantique a également présenté des éléments probants sur la question des salaires et avantages sociaux et cette justification abordait, en partie, les préoccupations de l'intervenant public. Coop Atlantique incluait les données volumétriques et de dépenses de douze des postes d'essence de la compagnie. Les sites sélectionnés par Coop Atlantique ont été identifiés comme étant des exploitations « dédiées à l'essence seulement », c'est-à-dire, des sites avec un nombre restreint de marchandises non pétrolières disponibles à la vente. Sur la question des salaires et avantages sociaux, la justification déposée au préalable par Coop Atlantique, basée sur son expérience depuis le 1^{er} juillet 2006, appuyait une augmentation de la marge bénéficiaire des détaillants pour les carburants auto de 0,68 cents par litre.

La Commission accepte le fait que les salaires et avantages sociaux ont augmenté depuis 2006. La Commission accepte, en outre, le fait que les salaires et avantages sociaux ont un impact significatif sur la marge bénéficiaire des détaillants et, en conséquence, qu'il s'agit d'un facteur à prendre en considération pour déterminer si oui ou non un rajustement de la marge bénéficiaire maximale est justifié.

(ii) Frais de cartes de crédit

L'utilisation des cartes de crédit exerce un impact sur la marge bénéficiaire des détaillants de trois façons : les frais de carte de crédit, le prix du carburant et la proportion des transactions payées avec une carte de crédit. L'impact des cartes de crédit sur la rentabilité des détaillants d'essence a fait l'objet de nombreuses préoccupations au cours de la présente instance, particulièrement concernant la proportion des transactions payées par carte de crédit.

Gardner Pinfold a examiné les changements aux frais que les détaillants de carburant auto ont payés aux fournisseurs de cartes de crédit sur une base annuelle. Le rapport révisé concluait que le coût total avait augmenté en moyenne de 31 pour cent, avec un effet de 3 pour cent sur les coûts d'exploitation totaux. Bien que M. Gardner se référât à, et s'appuyât sur, les résultats fournis par Statistique Canada, il a également déclaré que ces résultats étaient selon toute vraisemblance sous-évalués.

Au cours de son témoignage, M. Ervin a exprimé sa préoccupation au sujet des données utilisées dans le rapport Gardner Pinfold, faisant remarquer qu'il existait un degré élevé de variabilité dans les données au cours des années et dans les tailles d'échantillons. Comme dans le cas des salaires et avantages sociaux, M. Ervin a souligné que les données utilisées par Gardner Pinfold ne faisaient pas de distinction entre les frais de cartes de crédit pour les transactions de carburant et ceux pour les transactions non pétrolières.

Bien que le rapport Ervin conteste la méthodologie utilisée par M. Gardner, le rapport déclare en outre, à la page 6 (traduction) :

« Nous ne contestons pas que les frais de carte de crédit (ainsi que les frais d'autres cartes) soient une préoccupation majeure pour l'industrie de l'essence au détail et qu'ils devraient être examinés au cours de tout examen des coûts d'exploitation dans le contexte des marges bénéficiaires permmissibles ».

La justification de Coop Atlantique est utile à cet égard, vu qu'elle s'appuie sur ses sites « dédiés à l'essence seulement ». Coop Atlantique fait valoir qu'en se basant sur son expérience, les augmentations des frais de cartes de crédit ont affecté leurs coûts et réduits leurs marges bénéficiaires. Selon elle, une augmentation de la marge bénéficiaire maximale des détaillants d'au minimum 0,15 cent le litre était justifiée. De façon similaire, d'autres intervenants ont fourni des preuves empiriques à l'effet qu'une augmentation de l'utilisation des cartes de crédit a eu un impact sur leurs coûts et leur marge bénéficiaire au détail.

La Commission accepte le fait qu'il y a eu une augmentation des frais de cartes de crédit depuis l'adoption du règlement sur le pétrole. Il s'agit d'un facteur qui devrait être pris en considération pour déterminer si oui ou non un rajustement de la marge bénéficiaire maximale est justifié.

Continuité de l'approvisionnement

Bien que la Commission soit convaincue qu'il y a eu des changements dans la structure de coûts pour l'industrie des détaillants de carburant auto, tout changement doit être examiné à la lumière de l'article 1.1 de la *Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers*. La Commission se doit d'équilibrer les intérêts de l'industrie avec ceux du consommateur. Tel qu'il est stipulé à l'article 1.1, les consommateurs devraient bénéficier du « plus bas prix possible sans compromettre l'approvisionnement en produits pétroliers ».

La question « approvisionnement » a été abordée en détail par l'Atlantic Convenience Store Association (ACSA). Dans sa justification, l'ACSA a présenté une liste de sites de détaillants de carburant auto (dont plusieurs étaient localisés dans des régions rurales)

qui ont fermé leurs portes au Nouveau-Brunswick depuis 2005. Un certain nombre de raisons ont été suggérées pour ces fermetures, y compris le fait que renouveler l'infrastructure était trop coûteux.

L'ACSA a fait valoir que le taux de fermetures pour les sites de détaillants de carburants auto au Nouveau-Brunswick était plus élevé que dans les autres juridictions réglementées de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard et que le taux élevé de fermetures de sites met en péril la continuité des approvisionnements en produits pétroliers, en particulier dans les régions rurales.

Bien que le nombre de sites de détaillants soit en déclin depuis plusieurs années, ceci ne suggère pas nécessairement que la « continuité de l'approvisionnement » soit compromise. Les détaillants d'essence continueront d'entrer et de sortir des affaires pétrolières pour une variété de raisons. La structure de l'industrie va changer au fil du temps. En soi, la nature changeante du marché ne met pas en péril la « continuité des approvisionnements ».

Dans le cadre de sa justification, l'ACSA a présenté un rapport qui examinait l'économie du marché de l'essence de la Nouvelle-Écosse. À la page 52, les auteurs de ce rapport citent ce qui suit (traduction) :

« Les volumes dans de nombreuses communautés rurales sont inadéquats pour supporter tous les postes d'essence en concurrence pour une part de marché. Certains se retireront des affaires. Dans la majorité des régions, cela signifie que les consommateurs auront moins de choix, ce qui ne veut pas dire qu'ils n'auront aucun choix. Les régions les plus susceptibles de perdre des postes d'essence sont les communautés engorgées de stations-service, et non les régions les plus isolées. »

Les détaillants en pétrole vont, selon toute vraisemblance, trouver l'industrie plus difficile dans un contexte où la marge bénéficiaire est fixe. Toutefois, en même temps, bon nombre de concessionnaires ne profitent pas de la pleine marge disponible en vertu du règlement parce qu'ils estiment devoir rester compétitifs par rapport aux autres détaillants. Avec des volumes d'essence et de carburant moteur qui sont demeurés

stables depuis l'introduction du règlement, la Commission n'est pas convaincue que l'« approvisionnement » soit mis en péril dans le contexte actuel.

La Commission a soigneusement examiné et soupesé tous les éléments probants présentés sur la question des marges bénéficiaires du carburant auto. La Commission reconnaît effectivement la nature changeante de la structure de coûts et l'impact que ces coûts ont eu sur le marché de détail. En équilibrant ces facteurs énumérés à l'article 1.1, la Commission arrive à la conclusion qu'une augmentation de 0,9 cent par litre est justifiée et rajuste la marge bénéficiaire maximale des détaillants de 5,0 cents par litre à 5,9 cents par litre.

2. Coûts de livraison maximums

La Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers autorise les grossistes à recouvrer le coût de livraison du carburant auto à l'intérieur du Nouveau-Brunswick à partir d'un site utilisé par le grossiste jusqu'à un point de vente utilisé par un détaillant. Ce coût est séparé du prix maximum du carburant auto et ne fait pas partie intégrante des marges bénéficiaires du grossiste ou du détaillant. Seul le coût de livraison maximum est régi par la Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers.

Lorsqu'elle traite de la question de la pertinence des coûts de livraison, la Commission doit prendre en considération les facteurs spécifiquement énumérés à l'article 11 du règlement général. Ceux-ci incluent coûts du carburant, coûts d'assurance, coûts d'immobilisation du capital, volume de ventes, l'efficacité en termes de coût d'une exploitation individuelle (s'il y a lieu) et tout autre facteur jugé pertinent par la Commission.

Dans son rapport, Gardner Pinfold a examiné les frais de transport pour la livraison du carburant auto à l'intérieur du Nouveau-Brunswick et a exprimé l'avis que le coût de livraison maximum de 2,5 cents par litre était justifié et n'avait pas besoin d'être ajusté. Aucune autre partie n'a présenté d'éléments probants ou n'a invoqué d'argument en faveur d'un changement du coût de livraison maximum.

Comme il a été indiqué auparavant, ce coût a, en fait, été ajusté à la suite de l'examen de 2008. Aucun élément probant au cours du présent examen n'a suggéré la nécessité d'un nouvel ajustement. La Commission arrive à la conclusion que le coût de livraison maximum de 2,5 cents par litre est justifié.

3. Frais maximums de service avec pompiste

La *Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers* autorise les détaillants de carburant auto d'exiger une prime quand il y a un pompiste de service. En 2006, le ministre a établi cette prime à 2,5 cents par litre.

Dans son analyse, Gardner Pinfold a établi qu'en raison des coûts des salaires et des avantages sociaux pour les détaillants de carburant auto, les frais de service complet actuels n'étaient pas adéquats. Se basant sur l'augmentation du coût des salaires et des avantages sociaux, Gardner Pinfold recommandait un ajustement de 0,5 cent le litre, haussant les frais de service complet à 3,0 cents par litre.

Aucun autre élément probant n'a été présenté à ce chapitre bien que plusieurs témoins aient contesté l'efficacité d'établir un plafond pour le service complet, étant donné que peu de postes d'essence offraient le service complet. Coop Atlantique et l'intervenant public ont tous deux abordé cette question dans leurs exposés définitifs, recommandant que la Commission avise le gouvernement de hausser le plafonnement du prix pour ces postes d'essence qui offrent le service complet.

Compte tenu des éléments probants déposés sur cette question, la Commission adopte la recommandation de Gardner Pinfold et arrive à la conclusion qu'une augmentation de 0,5 cent par litre est justifiée et elle rajuste les frais maximums de service complet, les faisant passer de 2,5 cents par litre à 3,0 cents par litre.

B. Combustibles de chauffage

L'huile de chauffage et le propane sont réglementés en tant que combustibles de chauffage aux termes de la *Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers*. À l'instar des carburants auto, la Commission ne fait qu'établir les prix maximums pour ces produits. Le marché néo-brunswickois du combustible de chauffage, toutefois, est beaucoup plus petit que le marché du carburant auto en termes de volumes de produits vendus et du nombre de compagnies impliquées. Par exemple, il existe moins de quarante détaillants qui commercialisent l'huile de chauffage et le propane aux fins de chauffage domestique au Nouveau-Brunswick, alors qu'il existe plus de 400 détaillants qui commercialisent le carburant auto auprès de la clientèle néo-brunswickoise. Néanmoins, les normes législatives concernant l'examen des marges bénéficiaires et des coûts de livraison maximums pour les combustibles de chauffage sont les mêmes que pour l'examen des carburants auto.

Gardner Pinfold a envoyé des questionnaires aux 35 détaillants d'huile de chauffage faisant affaire au Nouveau-Brunswick et a mené des entrevues auprès des deux principaux agents de commercialisation du propane de la province. En se basant sur le nombre restreint de réponses au questionnaire de la part des concessionnaires d'huile de chauffage, Gardner Pinfold disposait de données insuffisantes pour faire des recommandations concernant la marge bénéficiaire des grossistes, la marge bénéficiaire des détaillants ou le coût de livraison maximum pour l'huile de chauffage. En conséquence, aucun ajustement n'a été recommandé.

De façon similaire, dans le cas du propane, Gardner Pinfold n'a reçu aucune donnée sur les coûts d'exploitation de la part de l'industrie et, en conséquence, n'a trouvé aucune base sur laquelle ajuster les marges bénéficiaires des grossistes comme des détaillants.

Bien qu'aucune autre partie n'ait déposé de justification concernant les combustibles de chauffage, l'Association canadienne du chauffage au mazout a effectivement présenté des observations à la Commission concernant l'état du marché de l'huile de chauffage depuis l'adoption de la réglementation des prix en 2006. La présentation faisait valoir

que les marges bénéficiaires des grossistes et des détaillants établies en 2006 étaient inadéquates et recommandait la déréglementation des prix de l'huile de chauffage.

L'intervenant public a abordé les combustibles de chauffage uniquement dans son exposé définitif, déclarant à la page 517 de la transcription (traduction) :

« ...qu'il y ait examen par la province du Nouveau-Brunswick pour aborder les préoccupations au sujet de ces secteurs (combustible de chauffage domestique et propane) en ce qui a trait aux dispositions initiales... afin de voir si des ajustements quelconques à la hausse ou à la baisse devraient être faits ».

Aux fins de cet examen prévu à l'article 14(1) de la *Loi sur la fixation du prix des produits pétroliers*, la Commission doit fonctionner à l'intérieur du cadre législatif existant. Compte tenu du manque d'éléments probants déposés sur la question des combustibles de chauffage, la Commission ne fait aucun ajustement aux marges bénéficiaires ou aux coûts de livraison pour les combustibles de chauffage et le propane.

Décision

Après avoir soigneusement examiné les éléments probants et pris en considération les argumentations des participants, la Commission fait les constatations et émet les ordonnances ci-après :

1. Carburants auto – marge bénéficiaire des détaillants

La Commission arrive à la conclusion qu'une augmentation de 0,9 cent par litre pour la marge bénéficiaire maximale des détaillants est justifiée et elle ordonne qu'à compter du 30 juin 2011, la marge bénéficiaire des détaillants pour les carburants auto soit de 5,9 cents par litre.

2. Carburants auto – frais maximums de service avec pompiste

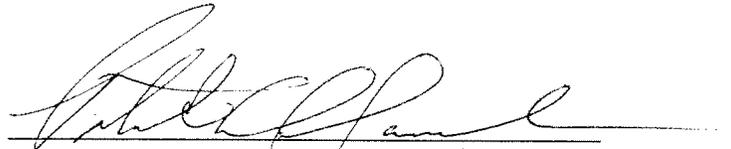
La Commission arrive à la conclusion qu'une augmentation de 0,5 cent par litre pour les frais maximums de service avec pompiste est justifiée et elle ordonne qu'à compter du 30 juin 2001, les frais maximums de service avec pompiste passent à 3,0 cents par litre.

Enfin, la Commission a entendu plusieurs représentations de parties demandant que le processus d'examen soit harmonisé dans l'avenir. Les intervenants ont fait valoir qu'on devrait établir un processus permettant la collecte et l'analyse de données et donnant lieu à une audience plus efficace et moins coûteuse. La Commission travaillera avec l'industrie pétrolière du Nouveau-Brunswick au cours des mois à venir afin d'explorer un processus plus harmonisé pour la conduite des examens futurs en vertu de l'article 14(1). Au cours de tout examen futur, la Commission encouragerait tous les intervenants à fournir des données à la Commission ou à ses consultants. Il en va de l'intérêt de tous les participants de l'industrie pétrolière du Nouveau-Brunswick de présenter des données permettant à la Commission de déterminer de manière appropriée les changements à apporter aux coûts des détaillants et des grossistes.

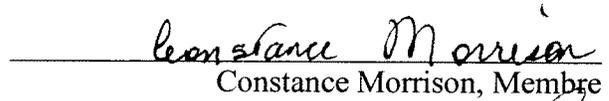
Fait à Saint John, Nouveau-Brunswick, ce 28^{ieme} jour de *juin* 2011.



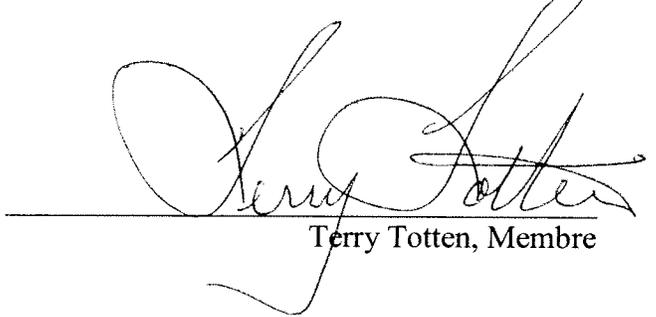
Raymond Gorman, c.r., Président



Pat Darrah, Membre



Constance Morrison, Membre



Terry Totten, Membre