



DÉCISION

EN L'AFFAIRE CONCERNANT un examen des marges bénéficiaires maximales des détaillants, des coûts de livraison et des frais de service complet pour l'essence et autres produits pétroliers mené en vertu du paragraphe 14(1) de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*, L.N.-B. 2006, ch. P-8.05.

(Instance n° 338)

Le 5 mai 2017

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

EN L'AFFAIRE CONCERNANT un examen des marges bénéficiaires maximales des détaillants, des coûts de livraison et des frais de service complet pour l'essence et autres produits pétroliers mené en vertu du paragraphe 14(1) de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*, L.N.-B. 2006, ch. P-8.05. (Instance n° 338)

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

Président : Raymond Gorman, c.r.

Vice-président : François Beaulieu

Membres : Michael Costello

Patrick Ervin

John Patrick Herron

Conseillère juridique : Ellen Desmond, c.r.

Greffière en chef : Kathleen Mitchell

INTERVENANTS :

Atlantic Convenience Stores Association : David Knight

Canadian Oil Heat Association : William Gould

Peter Clark

Irving Oil Marketing G.P. : Len Hoyt, c.r.

Scholten Group : Jerry Scholten

Chris Scholten

Intervenante publique : Heather Black

A. Introduction

- [1] La Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick (Commission) a procédé à un examen des marges bénéficiaires maximales de détail, des plafonds des coûts de livraison et des plafonds des frais de service complet de carburants auto et de combustibles de chauffage (produits pétroliers). Cet examen a été mené en vertu du paragraphe 14(1) de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*, L.N.-B. 2006, ch. P-8.05 (Loi).
- [2] Conformément au *Règlement général – Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*, le Règlement du Nouveau-Brunswick 2006-41 (Règlement), la Commission doit décider si des redressements à chaque marge bénéficiaire maximale de détail, plafond des coûts de livraison et plafond des frais de service complet sont justifiés en conséquence des changements depuis la dernière fois où ils ont été fixés.
- [3] Le dernier examen de la marge de détail a été mené en 2013 entraînant l'approbation par la Commission :
- a) d'une augmentation de 0,5 cent le litre de la marge bénéficiaire des détaillants de carburants auto, ce qui a donné lieu à une marge bénéficiaire maximale de détail de 6,4 cents le litre; et
 - b) d'une augmentation de 5,2 cents le litre de la marge bénéficiaire des détaillants de mazout, ce qui a donné lieu à une marge bénéficiaire maximale de détail pour ce produit pétrolier de 18,2 cents le litre.
- [4] La Commission a engagé un consultant indépendant, Michael Gardner, président de Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd. (Gardner Pinfold ou M. Gardner), pour préparer un rapport lié à la marge bénéficiaire maximale de détail, au plafond des coûts de livraison et aux plafonds des frais de service complet faisant l'objet de l'examen, et pour formuler des recommandations à savoir si des redressements sont nécessaires.
- [5] Dans le cadre de cet examen, des réunions avec des détaillants de carburant auto et de combustible de chauffage ont été organisées dans divers endroits au Nouveau-Brunswick. Les réunions étaient tenues afin de présenter M. Gardner et d'informer les participants de l'industrie de la nature et de la portée du processus d'examen et d'encourager la participation à l'audience. L'objectif des réunions était d'encourager l'industrie à fournir des données sur les coûts

opérationnels dans un sondage et aussi à participer ainsi qu'à déposer des preuves à titre d'intervenants.

- [6] À la suite de ces réunions, M. Gardner a préparé un sondage qu'il a distribué aux détaillants de produits pétroliers. Dans son rapport daté d'octobre 2016 (Rapport Gardner Pinfold), les données ont été analysées et comparées à divers indicateurs de marché. Ses conclusions et ses recommandations sont principalement fondées sur les résultats du sondage. Divers facteurs ont été utilisés pour émettre des recommandations de redressement des marges de détail et des coûts de livraison.
- [7] Trois des intervenants ont présenté des preuves dans cette instance : l'Atlantic Convenience Stores Association (ACSA), le Scholten Group et l'intervenante publique.

B. Législation

- [8] Plusieurs dispositions de la Loi sont pertinentes à ce processus d'examen, y compris les suivantes :

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, aux coûts de livraison et aux frais de service complet 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.

Éléments du prix maximum

4(2) Pour chaque type de combustible de chauffage et chaque type de carburant auto, le prix maximum de détail 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.

Plafonds des coûts de livraison

5(1) La Commission est chargée de fixer les plafonds des coûts de livraison qui peuvent être exigés du détaillant par le grossiste pour la livraison d'un type de carburant auto et des plafonds des coûts de livraison qui peuvent être exigés d'un consommateur par un détaillant pour la livraison d'un type de combustible de chauffage selon ce qui suit :

- a)* pour la livraison dans la province, ailleurs que dans la paroisse de Grand Manan;
- b)* dans la paroisse de Grand Manan.

Plafonds des frais de service complet

5.1(1) La Commission est chargée de fixer les plafonds des frais de service complet qui peuvent être exigés d'un consommateur par un détaillant pour la vente de carburant auto avec service complet.

Interdictions

9(4) Il est interdit à un détaillant d'exiger d'un consommateur des coûts de livraison pour le carburant auto supérieurs au moindre des montants suivants :

- a)* le montant qu'il a versé au grossiste;
- b)* lorsque la livraison est effectuée par quelqu'un autre qu'un grossiste, les coûts qu'il a effectivement engagés;
- c)* le montant du plafond des coûts de livraison fixé par le ministre ou la Commission selon le cas, pour le carburant auto qui peut être exigé du détaillant par le grossiste.

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.

[9] Les dispositions suivantes du Règlement sont aussi pertinentes :

Demande d'ajustement 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;
- d) 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.

C. Enjeux

- [10] Cette décision aborde le sujet à savoir si les redressements sont justifiés conformément :
1. aux marges bénéficiaires maximales de détail, aux plafonds des coûts de livraison et des frais de service complet des carburants auto (essence et carburant diesel); et
 2. aux marges bénéficiaires maximales de détail et aux plafonds des coûts de livraison du combustible de chauffage (mazout et propane).
- [11] Quelques intervenants ont présenté leurs inquiétudes par rapport à des questions de politiques hors de la portée de cet examen et de la Loi. La Commission ne peut pas régler les enjeux en dehors de son rôle prescrit par la Loi.

D. Analyse

1. Carburants auto (essence et carburant diesel)

a) Échantillon du sondage

- [12] Le sondage de Gardner Pinfold avait pour but de recueillir des données sur les coûts opérationnels des détaillants titulaires d'un permis au Nouveau-Brunswick de carburant auto. M. Gardner a reçu 137 réponses, dont 126 étaient suffisamment complètes pour être prises en compte dans l'analyse. Ces répondants comprennent 32 des 332 détaillants indépendants (9,6 %) et 94 des 106 entreprises de détail (88,7 %).
- [13] L'analyse des données du sondage est fondée sur les coûts totaux opérationnels de l'exploitation pétrolière et non pétrolière. M. Gardner distingue les détaillants qui ont connu un changement dans leurs coûts opérationnels basés sur l'exploitation normale et les détaillants dont les coûts opérationnels ont augmenté en raison d'une « modification dans leurs modalités d'exploitation » telle que l'expansion des activités.
- [14] Dans ce contexte, M. Gardner a conclu que 21 entreprises de détail et un détaillant indépendant avaient modifié leurs modalités d'exploitation depuis le dernier examen. Il a exclu ces 22 détaillants et appuyé ses recommandations sur les données des 104 détaillants sondés restant, c'est-à-dire 31 indépendants et 73 entreprises de détail (groupe des 104 détaillants).

- [15] Dans ses éléments de preuve déposés au préalable, l'ACSA a conclu que les réponses au sondage étaient représentatives de la population des *entreprises de détail* de la province désignées comme n'ayant pas modifié leurs modalités d'exploitation. L'ACSA a déclaré cependant que les réponses des détaillants *indépendants* au sondage représentaient seulement 9,3 % de cette population et qu'elles n'étaient pas représentatives des détaillants indépendants. Elle a demandé que les données sur les détaillants indépendants soient exclues de l'évaluation et que la Commission se fie uniquement aux données des entreprises de détail pour arriver à sa conclusion.
- [16] M. Robert Knecht a préparé des preuves au nom de l'intervenante publique. Dans une réponse à une demande de renseignements, il a conclu qu'exclure les réponses des détaillants indépendants serait moins représentatif de la population générale à laquelle s'applique la marge bénéficiaire de détail. Il a déconseillé d'exclure les résultats du sondage des détaillants indépendants.
- [17] La Commission admet que le sondage de Gardner Pinfold ne représente pas un échantillon aléatoire de la population, puisque les détaillants ont choisi d'y répondre ou non. En l'absence de meilleures données, la Commission se fiera donc aux données recueillies par M. Gardner pour l'examen actuel. Plus précisément, la Commission se repose sur les résultats des données sur les coûts fournies par le groupe des 104 détaillants.

b) Année de référence

- [18] Les marges maximales ont été fixées pour la dernière fois par la Commission en 2014, selon les données jusqu'à 2012 inclusivement. Deux enjeux ont été soulevés par M. Knecht en ce qui a trait à l'année de référence de l'examen de Gardner Pinfold. Le premier est associé à la période de l'étude de M. Gardner, qui utilise 2012 comme année de référence et qui examine les changements des coûts de 2013 à 2015 (période de l'étude).
- [19] Le paragraphe 9(1) du Règlement peut être interprété de sorte que 2014 représente l'année de référence du prochain examen de la marge, puisque c'est la date à laquelle la marge a été fixée pour la dernière fois. M. Knecht a insinué cependant qu'utiliser 2012 comme année de référence « [traduction] cadre avec le sens d'interprétation commun de la loi ». La Commission constate que la Loi prévoit la considération de l'augmentation des coûts selon la dernière fois où ils ont été mesurés, et non selon la date de la décision précédente. Par conséquent, la Commission conclut que 2012 sera l'année de référence appropriée.

[20] Le second enjeu est associé au fait que M. Gardner utilise les coûts de l'industrie de 2015 pour répartir les facteurs de pondération aux coûts opérationnels qui découlent des résultats du sondage. M. Knecht a déclaré que c'est techniquement incorrect et que l'année de référence 2012 devrait être utilisée pour la répartition des coûts de la pondération. M. Gardner a admis, lors de son témoignage, que l'utilisation des facteurs de pondération pour 2012 était plus juste. La Commission conclut que les coûts de l'année de référence 2012 devraient être utilisés afin de déterminer les facteurs de pondération des coûts pendant la période de l'étude.

c) Effets en volume

[21] Le volume des ventes est un facteur à prendre en compte lors de l'examen des marges bénéficiaires de détail. À cause des marges unitaires fixes, le volume influence la capacité à récupérer les frais généraux. Des volumes élevés ont tendance à faire augmenter cette capacité, alors que des volumes faibles ont tendance à la faire baisser. Un changement dans les coûts opérationnels moyens dans l'ensemble de l'industrie pourrait, par conséquent, être redressé pour tout changement important dans les volumes moyens pendant la période de l'étude.

[22] Dans son analyse, M. Gardner s'est fondé sur les données en volume soumises à la Commission par les grossistes et les détaillants en vertu des rapports à produire du Règlement. Le sondage ne demandait pas les données en volume des répondants.

[23] M. Gardner a évalué l'impact des changements de volume pendant la période de l'étude fondé sur les volumes moyens des détaillants de l'ensemble de la province, en plus des changements de volume des détaillants répondant au sondage. D'après les données de l'ensemble de la province, les volumes moyens ont augmenté de 1,9 %. Selon M. Gardner, les volumes des ventes du groupe des 104 détaillants ont été stables, affichant une modeste augmentation de 0,3 % pendant la période de l'étude. Il a conclu que toute base pour un redressement de la marge ne serait pas touchée par les considérations sur le volume.

[24] M. Knecht considère que le changement de volume dans l'ensemble de la province est important pour les changements des coûts mesurés dans le sondage. Il a conclu que toutes augmentations de coût « [traduction] devraient être ramenées à un niveau plus modeste » pour refléter les conséquences à l'échelle de la province.

[25] Plus tôt dans la décision, il a été établi que les données du groupe des 104 détaillants représentaient un échantillon adéquat, donnant une augmentation du volume de 0,3 %. Il ne

s'agit pas d'un changement important. La Commission conclut que les effets en volume sont essentiellement neutres et elle ne redressera pas, dans cet examen, les coûts des effets en volume en ce qui a trait aux carburants auto.

d) Écart entre le prix repère et le prix à la rampe

[26] Un enjeu dans la présente procédure est centré sur la différence entre le prix repère du port de New York et le prix à la rampe à Saint John. La différence moyenne entre les deux prix a augmenté au cours des dernières années. Selon M. Gardner, cela aurait comme conséquence de réduire les marges de détail pour « tout détaillant dont le coût d'acquisition était régi par une relation fixe au prix à la rampe ». M. Gardner n'a pas donné de raison définitive à cette tendance.

[27] L'ACSA a comparé l'écart moyen mensuel entre la période d'étude précédente (2010-2012) et la présente. Elle a conclu que le prix différentiel à la rampe à Saint John pour les revendeurs (p. ex. grossistes et détaillants) dans la présente période d'étude était plus élevé de 0,72 cent le litre. Scholten Group s'est aussi dit préoccupé par l'augmentation de l'écart et a affirmé que les détaillants perdaient de la marge à cause de cette tendance. Il a affirmé qu'une majorité des détaillants achètent des produits pétroliers selon une variable fixe du prix à la rampe à Saint John. Les deux parties ont recommandé que la Commission augmente la marge de détail en conséquence, en plus de tout autre redressement.

[28] Il est important de remarquer que lorsque les revendeurs choisissent d'acheter un produit selon une variable fixe du prix à la rampe, ils ont souvent décidé de « ne pas adhérer » à la réglementation. Le paragraphe 4(4) de la Loi, qui permet de « ne pas adhérer », prévoit que :

4(4) Nonobstant le fait qu'une marge maximale de grossiste et qu'une marge maximale de détaillant sont établies, un grossiste et un détaillant peuvent convenir de se répartir la marge bénéficiaire maximale totale comme ils l'entendent.

[29] Une question fondamentale doit être réglée. Si les parties choisissent de « ne pas adhérer » à la réglementation, la Commission doit-elle considérer l'impact d'une différence entre le prix repère du port de New York et celui à la rampe à Saint John lors de la fixation de la marge bénéficiaire ? (p. ex. Est-ce un facteur pertinent à considérer, comme le prévoit la législation ?)

[30] Les commentaires de M. Gardner sur le sujet dans une partie du paragraphe 56 de son rapport sont comme suit :

Cette source de marge bénéficiaire réduite n'est pas le résultat de l'augmentation des coûts des intrants, mais un reliquat du cadre de réglementation lui-même. Trouver une manière de l'aborder dans le cadre d'un examen de la marge bénéficiaire pose un défi, car elle n'est régie par aucun des facteurs précisés dans la législation. On pourrait l'examiner en vertu du sous-alinéa 9(1)(a)(i) du règlement – le coût du transport de l'essence entre le PNY et la province – mais

seulement si cela est interprété comme faisant référence à tous les facteurs pouvant influencer l'écart des prix (le coût peut être un facteur, mais il n'est pas nécessairement le plus pertinent).

- [31] De la même manière, M. Knecht a déclaré à la page 14 de son rapport qu'il « [traduction] n'est pas certain que cette tendance soit un problème important pour les détaillants. Ces conséquences ne serviront qu'à réduire les marges quand un détaillant a choisi de ne pas acheter de provisions au prix de gros réglementé. »
- [32] Cette importante question n'a pas été suffisamment traitée dans cet examen et demeure une question à trancher. Il vaut mieux réserver à un examen futur des marges bénéficiaires, lorsque les marges de détail et de gros seront examinées, la question à savoir si la Commission devrait, ou en fait aie l'autorité de se pencher sur cette question.
- [33] En outre, si la Commission devait décider que c'est un facteur pertinent, des renseignements plus détaillés seraient nécessaires. Dans cet examen, on n'a pas fourni à la Commission d'élément de preuve quant au nombre de détaillants qui ont choisi d'acheter leurs produits sur une variable fixe du prix à la rampe ni les raisons de le faire. La Commission ne possède pas de données du sondage qui établissent les prix de gros en vigueur (pour les détaillants qui ont choisi de ne pas adhérer) et leur lien avec les prix de gros réglementés maximaux.
- [34] Enfin, les données sur le prix à la rampe à Saint John reposent sur le seul prix à la rampe accessible au public dans la province, car les autres grossistes ne publient pas leurs prix à la rampe. Par conséquent, aucune preuve n'existe à savoir si les autres prix à la rampe affichent le même comportement quant au prix repère du port de New York, comme le décrit la preuve de M. Gardner.
- [35] Une analyse plus en profondeur serait nécessaire, si la Commission décide qu'il est pertinent d'étudier cette question. Aux fins du présent examen, aucun redressement ne sera fait relativement à la différence entre le prix repère du port de New York et celui à la rampe à Saint John.

e) Redressement — Marge bénéficiaire maximale de détail

- [36] D'après les données du sondage du groupe des 104 détaillants, et sans mettre en pratique un redressement du volume tel qu'il est conclu précédemment, M. Knecht a calculé que les coûts des détaillants ont augmenté de 0,04 cent le litre pendant la période de l'étude.
- [37] L'ACSA affirme que la marge maximale de détail devrait augmenter de 0,3 cent le litre, selon les données du sondage des entreprises de détail seulement. La Commission a rejeté cette méthodologie, tel qu'il est mentionné précédemment. La Commission a également refusé un

redressement supplémentaire basé sur l'écart entre le prix repère du port de New York et le prix à la rampe à Saint John.

[38] Scholten Group a également recommandé une augmentation basée sur l'écart élargi entre le prix repère du port de New York et le prix à la rampe à Saint John, ainsi qu'une augmentation de 0,37 cent le litre basée sur la pondération des coûts de 2015. La Commission n'accepte pas ces redressements, pour les raisons mentionnées précédemment.

[39] Dans son rapport, M. Knecht a conclu qu'il ne semble pas y avoir de preuves évidentes qu'une augmentation des marges des détaillants pour le carburant auto soit justifiée, selon les résultats du sondage de Gardner Pinfold. En arrivant à cette conclusion, il a pris en considération la nature fixe des coûts des détaillants et les préjugés potentiels associés à la participation volontaire au sondage de Gardner Pinfold. Il a calculé que le redressement par l'utilisation du groupe des 104 détaillants et de la pondération de 2012 serait de 0,04 cent le litre. M. Knecht a déclaré que si l'effet en volume à l'échelle de la province était utilisé, cela causerait une petite réduction de la marge bénéficiaire maximale de détail.

[40] Selon les conclusions précédentes en ce qui a trait à l'échantillon du sondage, la pondération de l'année de référence et les effets en volume, la Commission conclut que le changement dans les coûts des détaillants pendant la période de l'étude est de 0,04 cent le litre. Les redressements sont normalement faits par échelon d'un dixième de cent le litre. Le fait d'arrondir à la baisse fait en sorte que les détaillants ne récupéreront pas l'augmentation de coût. La Commission augmentera donc la marge de détail de 0,1 cent le litre.

[41] La Commission conclut qu'une augmentation de 0,1 cent le litre à la marge bénéficiaire des détaillants de carburant auto en vigueur est justifiée et ordonne qu'à compter du 11 mai 2017, la marge bénéficiaire maximale des détaillants de carburant auto soit redressée à 6,5 cents le litre.

f) Redressement — Plafond des coûts de livraison

[42] Le Rapport Gardner Pinfold fait remarquer que les frais de livraison en vigueur sont inadéquats pour environ 11 % des détaillants, dont la plupart sont situés dans le nord de la province. Il a recommandé une augmentation du plafond des coûts de livraison de 0,5 cent le litre. Aucune partie n'a contesté la nécessité d'un redressement.

- [43] En ce qui concerne le plafond des coûts de livraison dans la paroisse de Grand Manan, M. Gardner a affirmé, en réponse à une demande de renseignements, que les données indiquaient que les frais de livraison en vigueur sont adéquats pour couvrir les coûts actuels de livraison. Il n'y a eu aucune autre preuve ou présentation sur ce point.
- [44] Les frais de livraison de certains détaillants de la province sont plus élevés que les plafonds des coûts de livraison en vigueur de 2,5 cents le litre. Le paragraphe 9(4) de la Loi prévoit qu'un détaillant ne peut facturer que les coûts de livraison réels ou le montant du plafond des coûts de livraison, selon la moins élevée de ces options. Toute augmentation n'aurait une incidence que sur un faible pourcentage des détaillants.
- [45] La Commission conclut qu'une augmentation de 0,5 cent le litre du coût de livraison en vigueur sur le carburant auto est justifiée et ordonne qu'à compter du 11 mai 2017, le plafond des coûts de livraison du carburant auto soit redressé à 3,0 cents le litre, exception faite de la paroisse de Grand Manan.

g) Redressement — Plafonds des frais de service complet

- [46] La Loi prévoit que les détaillants facturent des frais supplémentaires pour les carburants auto servis par un pompiste. Selon M. Gardner, il ne semble pas y avoir d'argument pour redresser le plafond des frais de service complet du niveau établi en 2011. Aucune partie n'a fait valoir ni présenté de preuve pour un redressement.
- [47] La Commission ne trouve aucun élément de preuve afin de justifier un redressement au plafond des frais de service complet des carburants auto. Les frais seront maintenus à 3,0 cents le litre.

2. Combustible de chauffage

a) Mazout

- [48] M. Gardner a envoyé un sondage aux 32 détaillants actifs de mazout qui mènent des opérations au Nouveau-Brunswick. Sept de ces détaillants y ont répondu. Les réponses au sondage de six détaillants étaient suffisamment détaillées pour être comprises dans son analyse. Les données sur le volume des ventes des détaillants répondants ont été obtenues à partir de la base de données de la Commission des rapports annuels remplis par les détaillants de mazout. Les données sur le volume des ventes dans l'ensemble de la province ont été obtenues auprès du ministère des Finances du Nouveau-Brunswick.

- [49] Dans son rapport, M. Gardner a affirmé que l'échantillon n'était pas nécessairement représentatif de l'industrie parce qu'il ne comprenait que 20 % de la population des détaillants et de leurs ventes, et parce que les détaillants n'ont pas été sélectionnés aléatoirement.
- [50] En se fondant sur les résultats du sondage et en utilisant les facteurs de pondération de 2015, M. Gardner a indiqué que les coûts opérationnels avaient augmenté de 1,1 %, alors que le total des volumes des ventes du sondage avait augmenté de 1,4 % pendant la période de l'étude. M. Gardner a conclu que l'augmentation des coûts opérationnels était insuffisante pour avoir un impact significatif sur les marges, étant donné l'augmentation compensatrice du volume total des participants au sondage. M. Gardner n'a pas recommandé de redressement à la marge bénéficiaire de détail.
- [51] M. Knecht était en accord avec les recommandations de M. Gardner. Les preuves de M. Knecht montrent que, en utilisant les pondérations de 2012, les coûts ont baissé de 0,4 % pendant la période de l'étude. M. Knecht a conclu également que la Commission n'avait pas suffisamment de données dans l'examen en vigueur pour émettre des conclusions.
- [52] La Commission est en accord avec messieurs Gardner et Knecht sur le fait que le sondage n'est pas nécessairement représentatif de l'ensemble de l'industrie. L'augmentation des volumes des ventes des participants de l'industrie comprise dans le sondage diffère des données de l'ensemble de la province qui montrent une baisse de 1,7 %. La Commission se fondera sur les données sur le volume de l'ensemble de la province aux fins du présent examen. Ces données sont plus fiables, parce qu'elles sont tirées des rapports obligatoires préparés par les détaillants pour le ministère des Finances du Nouveau-Brunswick.
- [53] M. Gardner a affirmé que les détaillants de mazout subissent de la pression de la part des technologies et des carburants concurrents. Ces détaillants opèrent dans un milieu où les coûts sont élevés, caractérisé par moins de clients et souvent une densité faible en clients. L'exploitation dans les régions rurales entraîne des coûts opérationnels particulièrement élevés. M. Gardner a affirmé que le premier enjeu est l'approvisionnement continu dans les régions rurales. Selon lui, les régions urbaines sont rentables, mais la rentabilité dans les régions rurales est marginale.
- [54] M. Knecht a répété les inquiétudes de M. Gardner. Il a affirmé que les coûts de livraison varient considérablement entre les détaillants des régions rurales et ceux des régions urbaines. Selon lui, établir la marge bénéficiaire maximale des détaillants de mazout en se basant sur les coûts

moyens des détaillants exposerait un risque à l'approvisionnement continu. M. Knecht est aussi en accord avec les inquiétudes de M. Gardner sur le fait qu'une augmentation des prix des carburants « [traduction] pourrait causer une augmentation rapide des coûts de livraison des marchands ruraux, et que le délai réglementaire pourrait menacer la viabilité économique des marchands avant le redressement des marges ». M. Knecht a affirmé que la Commission « [traduction] tirerait avantage à établir des marges de mazout trop élevées plutôt que trop faibles ».

[55] La Commission accepte les observations de messieurs Gardner et Knecht sur le fait que l'industrie est en déclin depuis 2005. Ce déclin peut avoir un impact sur l'approvisionnement continu pour laquelle les clients ont un intérêt vital. En prenant en considération le déclin des volumes dans l'ensemble de la province, l'augmentation des coûts pour les participants au sondage pendant la période de l'étude et les risques dans l'approvisionnement continu, surtout pour les marchands ruraux, la Commission conclut qu'un redressement de 0,3 cent le litre est justifié.

b) Redressement - Marge bénéficiaire maximale de détail et le plafond des coûts de livraison pour le mazout

[56] La Commission conclut qu'une augmentation de 0,3 cent le litre de la marge bénéficiaire des détaillants de mazout en vigueur est justifiée et ordonne qu'à compter du 11 mai 2017, la marge bénéficiaire maximale des détaillants de mazout soit redressée à 18,5 cents le litre.

[57] Des données insuffisantes ont été fournies pour justifier un redressement du plafond des coûts de livraison. La Commission déduit qu'aucun redressement au plafond des frais de livraison en vigueur sur le mazout n'est justifié dans la province. Les frais seront maintenus à 5,0 cents le litre.

c) Propane

[58] M. Gardner n'a reçu qu'une réponse et il a conclu qu'elle ne constituait pas une base suffisante pour une recommandation. En outre, aucun intervenant n'a apporté de preuve ni fait de présentation en ce qui a trait au propane pendant l'audience.

[59] En raison des éléments de preuve insuffisants associés à la marge bénéficiaire maximale des détaillants de propane et au coût de livraison du propane, la Commission conclut qu'aucun

redressement n'est justifié. La marge bénéficiaire maximale de détail et le plafond des frais de livraison seront respectivement maintenus à 25 cents le litre et à 10 cents le litre.

E. Conclusion

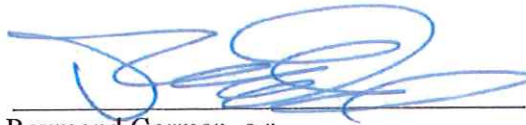
[60] Pendant l'audience, les intervenants ont indiqué un besoin d'améliorer le processus de collecte de données à des fins d'examen de marge. Le manque d'échantillon significatif des réponses a été un problème durant cette procédure et durant les procédures d'examen de marge précédentes. Des améliorations dans le processus de collecte de données, y compris le moment choisi pour les sondages et la fréquence, pourraient permettre de recueillir de meilleures données et d'en recueillir davantage pour fin d'analyse. La coopération de l'industrie est cruciale dans toute initiative d'amélioration du processus.

[61] Ce qui suit résume les conclusions de la Commission :

| Marge et frais | En vigueur | Redressement | Révisé Le 11 mai 2017 |
|---|-------------------|---------------------|----------------------------------|
| Marge bénéficiaire maximale de détail — Carburants auto | 6,4 cl* | 0,1 cl | 6,5 cl |
| Plafond des coûts de livraison — Carburants auto | 2,5 cl | 0,5 cl | 3,0 cl |
| Plafond des coûts de livraison — Carburants auto, paroisse de Grand Manan | 5,0 cl | - | 5,0 cl |
| Plafond des frais de service complet — Carburants auto | 3,0 cl | - | 3,0 cl |
| Marge bénéficiaire maximale de détail — Mazout | 18,2 cl | 0,3 cl | 18,5 cl |
| Plafond des coûts de livraison — Mazout | 5,0 cl | - | 5,0 cl |
| Marge bénéficiaire maximale de détail — Propane | 25,0 cl | - | 25,0 cl |
| Plafond des coûts de livraison — Propane | 10,0 cl | - | 10,0 cl |

*cents le litre

FAIT à Saint John, Nouveau-Brunswick, ce 5^e jour de mai 2017.



Raymond Gorman, c.r.
Président



François Beaulieu
Vice-président



Michael Costello
Membre



Patrick Ervin
Membre



John Patrick Herron
Membre