



NEW BRUNSWICK
ENERGY & UTILITIES BOARD

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

DÉCISION

EN L'AFFAIRE CONCERNANT un
examen de la marge maximale de gros
pour le carburant auto et le mazout
domestique.

(Instance n° PT-002-2025)

Le 26 septembre 2025

Instance PT-002-2025 – Examen de la marge de gros

EN L’AFFAIRE CONCERNANT un examen de la marge maximale de gros pour le carburant auto et le mazout domestique.

AUDIENCE ORALE: Le 8 septembre 2025

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

Président	Christopher J. Stewart
Membre	Heather Black
Membre	Michael Pickup

PARTICIPANTS:

Association canadienne des carburants	Carol Montreuil
Canadian Energy Marketers Association et Conseil canadien de l’industrie des dépanneurs	David Knight
Clark Oil Co. (2010) Ltd.	Peter Clark
Irving Oil Limited	James MacDuff
Scholten Group	Jerry Scholten

INTERVENANT PUBLIC:	J.M. Alain Chiasson
----------------------------	---------------------

PERSONNEL DE LA COMMISSION:	Mara Mallory
------------------------------------	--------------

Table des matières

1	Introduction et conclusions sommaires.....	1
2	Aperçu	1
3	Questions	2
4	Variation des coûts et des volumes des grossistes.....	2
4.1	Augmentation de 2,93 ¢/l des coûts associés à la vente en gros du carburant auto et du mazout domestique.....	4
4.2	Le coût d’acquisition relatif est un élément pertinent devant être pris en considération par la Commission	6
4.3	Les coûts d’acquisition devraient être ajustés pour exclure le coût du carbone	7
4.4	Augmentation des coûts d’acquisition ajustés de 0,1 ¢/l pour l’essence et de 2,1 ¢/l pour le diesel.....	7
5	L’augmentation des marges de 3,0 ¢/l pour l’essence, de 5,0 ¢/l pour le diesel et de 2,9 ¢/l pour le mazout domestique sont justifiée	9
6	Participation de l’industrie.....	10
7	Conclusions	10

1 Introduction et conclusions sommaires

- [1] La Commission réglemente les marges bénéficiaires maximales des grossistes pour le carburant auto et le mazout domestique. La marge bénéficiaire maximale du grossiste est l'un des éléments de la formule établie en vertu de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* (la « Loi ») pour la détermination des prix maximum des produits pétroliers réglementés au Nouveau-Brunswick.
- [2] De sa propre initiative, la Commission a entrepris un examen visant à déterminer s'il convient d'ajuster les marges bénéficiaires maximales des grossistes pour le carburant auto et le mazout domestique qui sont entrées en vigueur le 7 mars 2013.
- [3] Pour les raisons énoncées ci-dessous, la Commission approuve l'augmentation des marges bénéficiaires maximales des grossistes, comme suit :
- i. 3,0 cents le litre pour l'essence;
 - ii. 5,0 cents le litre pour le diesel; et
 - iii. 2,9 cents le litre pour le mazout domestique.

2 Aperçu

- [4] La Commission est responsable de déterminer les prix maximums pour le carburant auto et le combustible de chauffage à l'aide de la formule établie en vertu du *Règlement général – Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* (le « Règlement »). Cette décision s'appuie sur l'un des éléments de la formule de prix, à savoir : la marge bénéficiaire maximale du grossiste.
- [5] La marge bénéficiaire maximale du grossiste est fixée à 6,51 cents le litre (¢/l) pour chaque type de carburant auto et à 5,50 ¢/l pour le mazout domestique.
- [6] La *Loi* impose à la Commission de s'assurer que tout ajustement des marges bénéficiaires des grossistes est justifié et que les consommateurs bénéficient du prix le plus bas possible sans que la continuité de l'approvisionnement en produits pétroliers soit compromise.
- [7] Afin de déterminer si un ajustement de la marge bénéficiaire maximale du grossiste est justifié, le *Règlement* impose à la Commission de tenir compte des points suivants :
- a. 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;

Instance PT-002-2025 – Examen de la marge de gros

- b. le volume des ventes;
- c. les frais de stockage;
- d. la rotation des stocks;
- e. les redevances applicables et les coûts d'assurance; et
- f. tout autre facteur jugé pertinent par la Commission.

- [8] La Commission a demandé à Signal Energy Consulting de l'aider à réaliser cet examen, en analysant les facteurs qui influent sur les marges bénéficiaires maximales des grossistes pour le carburant auto et le mazout domestique. Signal a déposé son rapport définitif auprès de la Commission le 13 juin 2025 (le « rapport Signal »).
- [9] L'intervenant public a déposé un rapport préparé par Doane Grant Thornton, qui a examiné les marges bénéficiaires maximales des grossistes pour le carburant auto et le mazout domestique (le « rapport DGT »).
- [10] Les témoins experts présents à l'audience étaient Jason Parent, président de Signal Energy Consulting et auteur du rapport Signal, et Angie Brown, associée chez Doane Grant Thornton et autrice principale du rapport DGT. M. Parent a été déclaré expert dans les domaines des marchés, de l'économie et de la fixation des prix des produits pétroliers. M^{me} Brown a été déclarée experte de l'examen de la fixation des prix des produits pétroliers réglementés.
- [11] La Canadian Energy Marketers Association, l'Association canadienne des carburants, le Conseil canadien de l'industrie des dépanneurs, Clark Oil Co. (2010) Ltd., Irving Oil Limited et The Scholten Group ont participé activement à l'audience et ont présenté des observations finales.

3 Questions

- [12] Compte tenu de la preuve concernant l'évolution des coûts et des volumes des grossistes, est-il justifié d'ajuster les marges bénéficiaires des grossistes pour le carburant auto et le mazout domestique établies par la Commission et en vigueur depuis le 7 mars 2013?

4 Variation des coûts et des volumes des grossistes

- [13] Signal a demandé à 29 grossistes de fournir les données suivantes pour chaque année de 2011 à 2024 :

- a. les volumes de ventes, selon l'année et le type de produit;
 - b. les coûts d'acquisition (ou le prix à la rampe réduit), selon l'année et le type de produit;
 - c. les coûts détaillés associés à la vente en gros des produits réglementés au Nouveau-Brunswick, selon l'année et les éléments qui permettraient au consultant de classer les coûts par catégorie comme étant liés aux coûts associés au stockage et aux stocks, coûts d'immobilisation, redevances applicables et coûts d'assurance, autres coûts d'exploitation et d'entretien;
 - d. le cas échéant, une ventilation détaillée des coûts associés à la conformité au *Règlement sur les combustibles propres* et/ou à tout autre mécanisme de tarification du carbone; et
 - e. tout autre renseignement pertinent au sujet de la vente en gros des combustibles réglementés au Nouveau-Brunswick entre 2011 et 2024.
- [14] Onze grossistes ont fourni des données à Signal pour au moins une partie de la période d'évaluation. Signal estime que ces grossistes forment un échantillon largement représentatif des participants au marché de gros, puisqu'ils comptent pour la majeure partie du volume vendu au Nouveau-Brunswick. Dans le rapport Signal, cet échantillon est considéré comme très représentatif.
- [15] Signal a utilisé ces données pour analyser la variation des coûts associés à la vente en gros ainsi que la variation des coûts associés à l'acquisition de produits pétroliers par rapport aux prix repères, ce que Signal considère comme les principaux facteurs à prendre en compte dans l'évaluation du besoin d'ajuster les marges. Ces deux analyses portent sur les changements depuis 2011, soit l'année la plus récente pour laquelle les données sur les coûts engagés par les grossistes ont été examinées par la Commission.
- [16] Sur la base du rapport Signal et pour les raisons énoncées aux sections 4 et 5 de la présente décision, la Commission estime que, depuis la dernière fois où les marges bénéficiaires des grossistes ont été fixées :
- i. les coûts associés à la vente en gros du carburant auto et du mazout domestique ont augmenté de 2,93 ¢/l; et
 - ii. les coûts associés à l'acquisition de carburant auto par rapport aux prix repères ont augmenté de 0,1 ¢/l pour l'essence et de 2,1 ¢/l pour le diesel. La Commission ne

dispose pas d'un fondement probant suffisant pour soutenir une conclusion concernant les coûts associés à l'acquisition de mazout domestique.

4.1 Augmentation de 2,93 ¢/l des coûts associés à la vente en gros du carburant auto et du mazout domestique

- [17] Neuf grossistes ont fourni des données sur les coûts associés à la vente en gros pour au moins une partie de la période d'évaluation, principalement concentrées vers les dernières années. M. Parent a exprimé sa confiance que ces grossistes comptent pour « bien plus de la moitié » du volume vendu en gros au Nouveau-Brunswick.
- [18] La Commission est satisfaite que les grossistes qui ont fourni des données sont représentatifs du marché du Nouveau-Brunswick. Toutefois, étant donné que les données étaient incomplètes et que Signal a tenu compte d'hypothèses qui ne sont pas tout à fait conformes à la méthodologie habituelle de la Commission, il incombe à la Commission de déterminer si les données correspondent raisonnablement aux types de coûts associés à la vente en gros engagés par les grossistes du Nouveau-Brunswick, en plus de déterminer si le résultat représente raisonnablement la variation des coûts pendant la période d'évaluation.
- [19] L'objectif de l'analyse de Signal consiste à évaluer la variation des coûts associés à la vente en gros des combustibles au Nouveau-Brunswick depuis 2011. Après avoir supprimé des données de chaque grossiste, les coûts non visés par la portée et ceux présentés de manière incohérente, Signal a calculé un coût consolidé par litre pour chacune des années pour lesquelles les grossistes ont fourni des données. Puisque la plupart des grossistes n'ont pas fourni de données pour chacune des années de la période d'évaluation, Signal a calculé la variation annuelle moyenne des coûts à l'aide des données sur la première année, puis a extrapolé le résultat afin d'estimer la variation des coûts pendant toute la période d'évaluation. L'analyse montre une hausse moyenne des coûts pondérée par le volume du coût de 2,93 ¢/l entre 2011 et 2024.
- [20] Bien que DGT n'ait pas eu accès aux données des grossistes, M^{me} Brown a examiné le rapport Signal et les réponses aux demandes de renseignements et n'a découvert aucune raison de contredire l'analyse ou les conclusions de Signal.
- [21] L'approche adoptée par Signal est compatible avec la méthodologie habituelle de la Commission pour l'examen des marges, dans la mesure où elle compare la variation des coûts et des volumes entre deux années représentatives afin de déterminer si un ajustement des marges est justifié. Cependant, les données sur les coûts ne sont

généralement pas présentées à la Commission en tant que valeur consolidée unique, et la Commission n’a pas envisagé d’estimer ou d’extrapoler les coûts par le passé.

- [22] La Commission est satisfaite que les données sur les coûts consolidés présentées dans le rapport Signal correspondent raisonnablement aux types de coûts engagés par les grossistes pour le carburant auto et le mazout domestique et que Signal n’a exclu aucune donnée pertinente de son analyse. Même si les données fournies à Signal étaient ventilées par catégorie de coûts, Signal a dû consolider les données à des fins d’analyse et de présentation en raison du manque d’uniformité dans la gestion par les grossistes des catégories de coûts. Les réponses de M. Parent aux demandes de renseignements montrent que les données rendent compte des types de coûts qui, selon les intervenants, devaient être inclus, spécifiquement les dépenses en immobilisations pour assurer la conformité réglementaire, les coûts de financement, les frais d’amortissement et les exigences relatives aux fonds de roulement.
- [23] La Commission conclut aussi que l’extrapolation faite par Signal est raisonnable, puisque la preuve appuie son hypothèse sous-jacente selon laquelle les coûts associés à la vente en gros ont changé selon un taux constant pendant la période d’évaluation. Dans le rapport Signal, M. Parent explique qu’il a pris la décision d’utiliser une telle approche en s’appuyant sur sa conclusion selon laquelle la variation des coûts par litre de chaque grossiste était associée à une « tendance relativement constante » pendant la période d’évaluation. De plus, les résultats extrapolés de la variation des coûts par litre de chaque grossiste se situent dans une fourchette étroite, bien qu’ils ne reposent pas sur des données pour la même période, ce qui indique une certaine constance dans l’évolution annuelle des coûts entre les grossistes.
- [24] Maître MacDuff, avocat d’Irving Oil Limited, a remis en question l’hypothèse de Signal selon laquelle les coûts associés à la vente en gros ont changé selon un taux constant pendant la période d’évaluation. Il s’est appuyé sur la preuve au dossier montant une variation des coûts de 2,87 ¢/l entre 2017 et 2024, conformément aux données des grossistes seulement, alors que la variation des coûts estimée par Signal pour toute la période d’évaluation est de 2,93 ¢/l.
- [25] La Commission conclut que cette preuve ne remet pas en doute le caractère raisonnable de l’analyse de Signal, puisqu’elle ne témoigne pas d’une sous-estimation par Signal de la variation des coûts au cours de la période d’évaluation. La Commission accepte la recommandation de M. Parent, qui déconseille de comparer les deux valeurs en raison des différences dans l’échantillon et dans la pondération en fonction du volume.

- [26] En conséquence, la Commission conclut que les résultats consolidés et extrapolés de l'analyse de Signal correspondent raisonnablement à la variation des coûts associés à la vente en gros du carburant auto et du mazout domestique au Nouveau-Brunswick pendant la période d'évaluation.

4.2 Le coût d'acquisition relatif est un élément pertinent devant être pris en considération par la Commission

- [27] Le rapport Signal examine l'écart entre les coûts d'acquisition et les prix repères réglementés, ce qui, selon M. Parent, peut avoir une grande incidence sur les marges bénéficiaires réalisées par les participants au marché.
- [28] Les prix repères constituent l'élément fondamental des prix des produits pétroliers réglementés en vertu de la *Loi*. Dans le cas du carburant auto et du mazout domestique, les prix repères sont calculés en fonction des prix publiés du marché au port de New York.
- [29] Les grossistes se procurent généralement des produits auprès d'un fournisseur principal sur la base d'un prix ajusté par rapport au prix de gros publié localement, selon la prime ou le rabais prévu à leur contrat, ce que l'on appelle le prix à la rampe. Les prix à la rampe au Nouveau-Brunswick dépendent des prix du marché au port de New York, mais sont aussi influencés par des facteurs locaux qui n'influent pas sur les prix du marché au port de New York, comme les différences structurelles, les dynamiques régionales du marché et l'impact de la réglementation applicable.
- [30] Une hausse des coûts d'acquisition par rapport au prix repère peut faire baisser la marge pouvant être réalisée par les grossistes, puisque leur capacité de compenser les coûts d'acquisition plus élevés par la chaîne d'approvisionnement est limitée par le prix maximum, qui dépend du prix repère. Selon M. Parent, il serait juste de remédier à cette contrainte en ajustant la marge bénéficiaire du grossiste pour permettre aux participants au marché de recouvrer les coûts d'acquisition qui ne sont pas pris en compte par d'autres éléments de la formule.
- [31] En s'appuyant sur l'examen présenté dans le rapport Signal qui traite des répercussions sur les grossistes de l'écart entre le prix à la rampe et le prix repère, la Commission conclut que l'écart entre les coûts d'acquisition des grossistes et les prix repères est pertinent au moment d'évaluer les changements relatifs aux coûts qui ne sont pas pris en compte par d'autres éléments de la formule de prix.

4.3 Les coûts d'acquisition devraient être ajustés pour exclure le coût du carbone

- [32] Dans le rapport Signal, M. Parent montre que le coût du carbone est une cause importante de l'élargissement récent du fossé entre le prix à la rampe et le prix repère. Aux fins de son analyse des coûts d'acquisition, M. Parent a supprimé des données tous les coûts de ce type, parce qu'ils sont pris en compte par un autre élément de la formule de prix, à travers la majoration liée au coût du carbone.
- [33] Le rapport Signal explique que le coût du carbone est intégré aux prix à la rampe pour le carburant auto au Nouveau-Brunswick, mais pas aux prix repères. Le coût de la conformité au *Règlement sur les combustibles propres* pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* fait partie des coûts des intrants du principal fournisseur de produits raffinés au Canada, mais n'exerce pas la même influence sur les prix repères, parce que le marché du port de New York n'est pas assujetti à cette réglementation.
- [34] Étant donné que la formule de prix neutralise les répercussions du coût du carbone sur les grossistes au moyen d'une majoration distincte liée au coût du carbone, M. Parent a supprimé ces coûts de l'analyse par Signal de l'écart entre le prix à la rampe et le prix repère ainsi que des données sur les coûts d'acquisition des grossistes après s'être assuré que la majoration liée au coût du carbone prend raisonnablement en compte le coût du carbone.
- [35] La Commission considère que cet ajustement est une étape essentielle pour éviter un surecouvrement des coûts par les grossistes, ainsi que pour veiller à ce que la formule de prix soit conforme à l'intention du législateur. La *Loi* n'envisage pas d'inclure le coût du carbone dans les marges des grossistes ou des détaillants.

4.4 Augmentation des coûts d'acquisition ajustés de 0,1 ¢/l pour l'essence et de 2,1 ¢/l pour le diesel

- [36] Sept grossistes ont fourni des données sur les coûts d'acquisition pour au moins une partie de la période d'évaluation.
- [37] La Commission accepte le point de vue de M. Parent, qui est d'avis que ces grossistes forment un échantillon représentatif des participants de l'industrie au marché du Nouveau-Brunswick. Toutefois, étant donné que les données des grossistes étaient incomplètes et que Signal a tenu compte d'hypothèses qui ne sont pas tout à fait conformes à la méthodologie habituelle de la Commission, il incombe à la Commission de

Instance PT-002-2025 – Examen de la marge de gros

déterminer si les résultats de Signal correspondent raisonnablement à la variation des coûts d'acquisition relatifs engagés par les grossistes pour l'essence et le diesel au cours de la période d'évaluation.

- [38] L'objectif de l'analyse des coûts d'acquisition réalisée par Signal consiste à évaluer la variation des coûts d'acquisition des produits réglementés par rapport au prix repère depuis 2011. Signal a comparé les coûts d'acquisition de 2022 à 2024 déclarés par les grossistes avec le prix repère moyen. Dans les cas où un grossiste a fourni le rabais prévu à son contrat par rapport au prix à la rampe au lieu des coûts réels, Signal a supposé que le prix à la rampe pour l'année en question fût égal au prix à la rampe moyen au poste de Saint John pour cette même année. L'analyse montre une hausse moyenne des coûts relatifs pondérée en fonction du volume de 0,1 ¢/l pour l'essence et de 2,1 ¢/l pour le diesel.
- [39] Malgré les importants efforts déployés par M. Parent pour communiquer avec les grossistes et mener des consultations de suivi, trop peu de données sur les coûts d'acquisition du mazout domestique ont été fournies à Signal pour générer une analyse des coûts d'acquisition du mazout domestique.
- [40] Bien que DGT n'ait pas eu accès aux données des grossistes, M^{me} Brown a examiné le rapport Signal et les réponses aux demandes de renseignements et n'a découvert aucune raison de contredire l'analyse ou les conclusions de Signal.
- [41] L'approche adoptée par Signal est compatible avec la méthodologie habituelle de la Commission pour l'examen des marges, dans la mesure où elle compare la variation des coûts et des volumes entre deux années représentatives afin de déterminer si un ajustement des marges est justifié. Toutefois, Signal n'a pris en compte que les données sur les coûts d'acquisition de 2022 à 2024, parce que dans l'opinion de Signal les données antérieures sont insuffisantes pour être considérées comme représentatives. Signal n'a pas observé d'uniformité suffisante dans les résultats d'une année à l'autre de l'analyse des coûts d'acquisition pour pouvoir faire une extrapolation pour toute la période d'examen.
- [42] Malgré le fait que seules les données de 2022 à 2024 ont été utilisées, la Commission conclut que les résultats correspondent raisonnablement à la variation relative des coûts d'acquisition pendant toute la période d'évaluation. Cette conclusion est basée sur l'avis de M. Parent selon lequel l'analyse couvre la période durant laquelle les grossistes étaient le plus susceptibles d'avoir connu une évolution relative des coûts, et elle est appuyée par l'écart entre le prix à la rampe et le prix de référence illustré dans le rapport Signal,

qui montre une accélération de la hausse des coûts pour l'essence et le diesel à partir de 2022, après une stabilité relative depuis 2011.

5 L'augmentation des marges de 3,0 ¢/l pour l'essence, de 5,0 ¢/l pour le diesel et de 2,9 ¢/l pour le mazout domestique sont justifiées

- [43] Ayant trouvé que les coûts associés à la vente en gros des produits pétroliers au Nouveau-Brunswick ont augmenté depuis la dernière fois où les marges bénéficiaires des grossistes ont été fixées et s'appuyant sur l'opinion commune de M. Parent et de M^{me} Brown, qui sont tous deux d'avis que le fait de ne pas prendre pleinement en compte la variation des coûts et d'autres facteurs connexes au moment d'établir les marges bénéficiaires des grossistes peut compromettre la continuité de l'approvisionnement, la Commission conclue que l'augmentation des marges bénéficiaires des grossistes est justifiée.
- [44] La Commission conclut que l'augmentation de 3,0 ¢/l pour l'essence, de 5,0 ¢/l pour le diesel et de 2,9 ¢/l pour le mazout domestique permettra aux clients de bénéficier du prix le plus bas possible sans que la continuité de l'approvisionnement en produits pétroliers soit compromise. La Commission souligne que l'intervenant public est satisfait de l'ajustement recommandé des marges. Dans ses observations, il a signalé que l'augmentation des marges bénéficiaires des grossistes donnerait lieu à une hausse des coûts pour les clients, mais a aussi signalé que les recommandations de Signal sont bien étayées par la preuve sous-jacente et sont suffisamment justifiées, puisqu'elles ont été examinées dans le cadre d'un processus transparent auquel l'industrie et les intervenants ont pris part.
- [45] La Commission n'alignera pas les marges bénéficiaires des grossistes sur celles en vigueur en Nouvelle-Écosse, comme certains intervenants l'ont demandé. Bien que la Commission soit d'accord avec le point de vue présenté dans le rapport DGT selon lequel la prise en compte de ce qui se fait dans les autres provinces du Canada atlantique est utile pour la Commission, notamment en raison des similitudes sur le plan de la situation économique, des problèmes de distribution et de la réglementation des produits pétroliers, il n'existe aucun fondement probant pour harmoniser les deux marges bénéficiaires des grossistes. M. Parent a déclaré qu'il s'attend à ce qu'il y ait un écart entre les marges en vigueur dans les deux provinces et a formulé une mise en garde contre l'utilisation des marges en vigueur en Nouvelle-Écosse pour évaluer l'exactitude des marges en vigueur au Nouveau-Brunswick, puisqu'elles sont basées sur les données de la Nouvelle-Écosse.

6 Participation de l'industrie

- [46] Un examen de cette nature nécessite la participation de l'industrie afin de fournir à la Commission les données nécessaires pour qu'elle puisse déterminer si un ajustement des marges est justifié. C'est en raison d'une participation insuffisante de l'industrie que les examens des marges bénéficiaires des grossistes entrepris par la Commission en 2017 et en 2019 n'ont pas pu être terminés.
- [47] La Commission remercie les grossistes qui ont fourni des données à Signal dans le cadre de la présente instance et encourage l'industrie à participer pleinement aux futurs examens des marges.

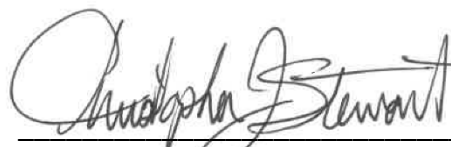
7 Conclusions

- [48] Le tableau ci-dessous présente les ajustements effectués et les nouvelles marges en vigueur à compter de la fixation des prix par la Commission, à 0h01 le vendredi 3 octobre 2025.

Marge bénéficiaire maximale du grossiste	Avant la présente décision (¢/l)	Ajustement (¢/l)	Après l'ajustement (¢/l)
Essence	6,51	3,00	9,51
Diesel	6,51	5,00	11,51
Mazout domestique	5,50	2,90	8,40

Instance PT-002-2025 – Examen de la marge de gros

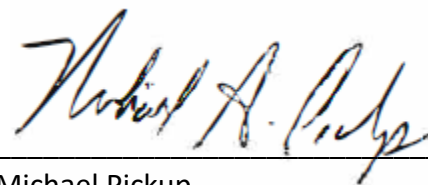
Fait à Saint John, au Nouveau-Brunswick, ce 26^e jour de septembre 2025.

A handwritten signature in black ink, reading "Christopher J. Stewart", written over a horizontal line.

Christopher J. Stewart
Président

A handwritten signature in black ink, reading "Heather Black", written over a horizontal line.

Heather Black
Membre

A handwritten signature in black ink, reading "Michael A. Pickup", written over a horizontal line.

Michael Pickup
Membre