



NEW BRUNSWICK
ENERGY & UTILITIES BOARD

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

DÉCISION

EN L'AFFAIRE CONCERNANT Un examen
découlant de l'abrogation de la majoration
liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation
des prix des produits pétroliers*.

(Instance no PT-005-2025)

Le 13 mai 2026

Instance PT-005-2025 – Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*.

EN L’AFFAIRE CONCERNANT Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*. (Instance PT-005-2025)

AUDIENCE ORALE: Le 24 février 2026

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

Président	Christopher J. Stewart
Membre	Kenneth B. McCulloch, c.r.
Membre	Michael Pickup

PARTICIPANTS:

Power Plus Technology Inc., Canadian Energy Marketers Association, Conseil canadien de l’industrie des dépanneurs	David Knight
Association canadienne des carburants	Carol Montreuil
Clark Oil Co. (2010) Ltd.	Peter Clark
Irving Oil Limited	James MacDuff
Oil Heat Association of New Brunswick	Matthew LeRoy
Pétroles Cadeko Inc.	Jeff McLeod
The 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.....	2
3	Effets négatifs de l’élimination de la majoration liée au coût du carbone	4
4	Solutions pour assurer la continuité de l’approvisionnement	6
4.1	Option 1	6
4.2	Option 2	6
4.3	Option 3	7
5	Compétence.....	8
6	Solution privilégiée en matière d’atténuation	9
7	Décision sommaire	12

1 Introduction et conclusions sommaires

- [1] Les modifications apportées à la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* (la « *Loi* ») et au *Règlement général – Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* (le « *Règlement général* ») sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2025. Ces modifications ont supprimé le mécanisme, précédemment prévu par la loi, de majoration liée au coût du carbone, qui avait été instaurée par des modifications apportées à la *Loi* et au *Règlement général* en 2022 afin de permettre aux grossistes et aux détaillants de répercuter sur les consommateurs les coûts supportés par les fournisseurs principaux pour se conformer au *Règlement sur les combustibles propres* (le « *RCP* ») du gouvernement fédéral. À la suite des modifications apportées en 2025, Power Plus Technology Inc. a demandé une révision du mécanisme actuel de fixation des prix repères pour l’essence et le diesel.
- [2] Dans l’attente de l’examen demandé, Power Plus Technology Inc. a sollicité des mesures provisoires en vertu de l’article 13.2 de la *Loi*.
- [3] La demande de mesures provisoires a été examinée le 24 novembre 2025. Au cours de l’audience, Power Plus Technology Inc. a demandé des mesures provisoires de substitution par le biais du mécanisme d’ajustement de la marge bénéficiaire maximale des grossistes et des détaillants ou de tout autre mécanisme réglementaire. Le 28 novembre 2025, la Commission a rendu une décision provisoire. Pour les raisons invoquées dans cette décision, la Commission a conclu que :
- (a) les éléments de preuve présentés à la première audience ont démontré que les grossistes et les détaillants de carburant auto subiraient des répercussions négatives en cas d’élimination de la majoration liée au coût du carbone;
 - (b) le mécanisme d’ajustement du marché ne prévoit aucun mécanisme permettant de combler le vide laissé par l’élimination de la majoration liée au coût du carbone;
 - (c) l’augmentation provisoire de la marge bénéficiaire des grossistes d’un montant équivalent à la valeur alors en vigueur de la majoration liée au coût du carbone constituait un moyen raisonnable d’assurer la continuité de l’approvisionnement en carburant auto des Néo-Brunswickois jusqu’à ce que la Commission rende une autre ordonnance.

Instance PT-005-2025 – Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*.

En conséquence, la Commission a fixé la marge bénéficiaire des grossistes à 17,41 cents le litre (¢/l) pour l’essence et à 20,32 ¢/l pour le diesel, jusqu’à ce qu’une décision définitive soit prise en la matière ou jusqu’à ce que la Commission rende une autre ordonnance.

- [4] L’instance s’est tenue le 24 février 2026.
- [5] Pour les raisons suivantes, la Commission ordonne que les coûts supportés par les fournisseurs principaux pour se conformer au RCP soient pris en compte dans la marge bénéficiaire maximale des grossistes. La valeur de cette composante de coût sera ajustée à compter de la première fixation régulière des prix de chaque mois. Les ajustements mensuels de l’allocation pour les coûts de conformité au RCP seront fondés sur la moyenne des prix quotidiens des coûts de conformité au RCP du Canada au cours du mois précédent, tels qu’ils sont publiés par Argus Media dans le rapport *Argus Americas Biofuels*.

2 Aperçu

- [6] La *Loi* a été adoptée en 2006 pour permettre aux consommateurs du Nouveau-Brunswick de se procurer des produits pétroliers aux prix les plus bas possibles sans que la continuité de l’approvisionnement de ces produits soit compromise. La *Loi* et le *Règlement général* ont mis en place un mécanisme de fixation des prix de détail maximums pour les produits pétroliers au Nouveau-Brunswick. Concrètement, la Commission a calculé les prix maximums à partir d’une moyenne sur sept jours des prix de la marchandise déclarés sur le marché au comptant du port de New York, puis en convertissant les unités en unités métriques et les valeurs en dollars canadiens afin d’établir un prix repère pour chaque produit pétrolier. Au prix repère ont été ajoutés les marges bénéficiaires maximales des grossistes et des détaillants, les frais de livraison et les taxes afin de fixer les prix de gros et de détail maximums pour chaque produit.
- [7] Le mécanisme de fixation des prix prévu obligeait la Commission à calculer les prix repères à partir des prix quotidiens des produits de base énumérés aux annexes A et A.1 du *Règlement général*, tels qu’ils sont publiés sur le marché au comptant du port de New York – une plaque tournante majeure pour les produits pétroliers –, selon les données du rapport *Platts US Marketscan*, et, pour le propane, à Sarnia, selon le *Bloomberg Oil Buyer’s Guide*.
- [8] En 2022, la *Loi* et le *Règlement général* ont été modifiés afin de donner à la Commission le pouvoir discrétionnaire de calculer les prix repères des produits pétroliers sur la base de tout rapport sur les prix des produits pétroliers qu’elle juge pertinents, y compris ceux publiés par Argus Media, Platts et la société Oil Price Information Service.

Instance PT-005-2025 – Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*.

- [9] Depuis 2024, la Commission calcule les prix repères des carburants et des combustibles en se fondant sur les prix du port de New York pour les produits de base énumérés aux annexes A et A.1 du *Règlement général*, tels qu'ils sont publiés par Argus. Elle a calculé les prix repères pour le propane à partir des prix à Sarnia, comme publiés dans l'infolettre d'OPIS.
- [10] Les exigences de réduction de l'intensité en carbone (IC) du RCP, entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2023, imposent aux fournisseurs principaux de produits pétroliers de réduire progressivement l'intensité en carbone sur l'ensemble du cycle de vie des carburants liquides qu'ils vendent, ou d'acheter des unités à d'autres fournisseurs en mesure de réduire leurs émissions de manière plus rentable. Les réductions de l'IC exigées par le RCP augmentent progressivement jusqu'en 2030, l'objectif étant de réduire l'IC de 15 % par rapport au niveau de référence de 2016. D'une manière ou d'une autre, les fournisseurs principaux supportent le coût de la conformité au RCP, soit en réduisant l'IC des carburants qu'ils vendent, soit en achetant des unités.
- [11] Au Nouveau-Brunswick, les exigences de conformité au RCP ne visent que les carburants auto, soit l'essence et le diesel.
- [12] La Commission n'a pas compétence pour réglementer les prix des produits pétroliers facturés par les fournisseurs principaux aux grossistes et aux détaillants. Les prix à la rampe, c'est-à-dire les prix auxquels les carburants sont achetés et vendus en vrac aux grossistes et aux détaillants à un poste, intègrent, dans une mesure ou une autre, le coût de la conformité au RCP pour le fournisseur principal.
- [13] Comme indiqué ci-dessus, le mécanisme actuel de fixation des prix repères des produits pétroliers repose sur les prix des produits de référence au port de New York. Comme le RCP ne concerne que les fournisseurs principaux canadiens, les prix au port de New York ne tiennent pas compte des coûts liés à la conformité au RCP.
- [14] Pour atténuer les effets sur les grossistes et les détaillants des coûts pour la conformité au RCP supportés par les principaux fournisseurs de produits pétroliers liquides, la *Loi* a été modifiée en décembre 2022 afin d'imposer à la Commission de fixer une majoration liée au coût du carbone et de l'ajouter au calcul des prix maximums de gros et de détail des carburants auto.
- [15] De juillet 2023 au 1^{er} décembre 2025, le coût présumé de la conformité au RCP pour les fournisseurs principaux de carburants auto a été répercuté sur les consommateurs par

Instance PT-005-2025 – Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*.

l’ajout d’une majoration liée au coût du carbone au calcul des prix de gros et de détail maximum des carburants effectué par la Commission, comme le prévoit la loi.

- [16] La *Loi* a été modifiée, avec effet au 1^{er} décembre 2025, par la *Loi concernant la fixation des prix des produits pétroliers*, afin de supprimer toute référence à la majoration liée au coût du carbone; le *Règlement général* a été modifié en conséquence. Ces modifications ont eu pour résultat que, bien que les coûts de conformité au RCP continuent d’être reflétés dans les prix payés par les grossistes et les détaillants aux fournisseurs principaux de carburants, il n’existait plus de disposition législative explicite exigeant que ces coûts soient inclus dans les prix de gros et de détail et, par conséquent, répercutés sur les consommateurs.
- [17] La *Loi* impose à la Commission, dans l’exercice de ses compétences et de son mandat en matière de fixation des prix, des marges, des frais de livraison ou des frais de service complets, de veiller à ce que les consommateurs bénéficient des prix les plus bas possibles sans que la continuité de l’approvisionnement en produits pétroliers aux consommateurs soit compromise.
- [18] L’objectif de la présente instance est de déterminer si l’élimination de la majoration liée au coût du carbone compromet la continuité de l’approvisionnement en carburants auto et, dans l’affirmative, si la Commission a compétence pour remédier à ce risque. Enfin, si la Commission dispose de la compétence nécessaire, elle doit déterminer comment l’exercer.

3 Effets négatifs de l’élimination de la majoration liée au coût du carbone

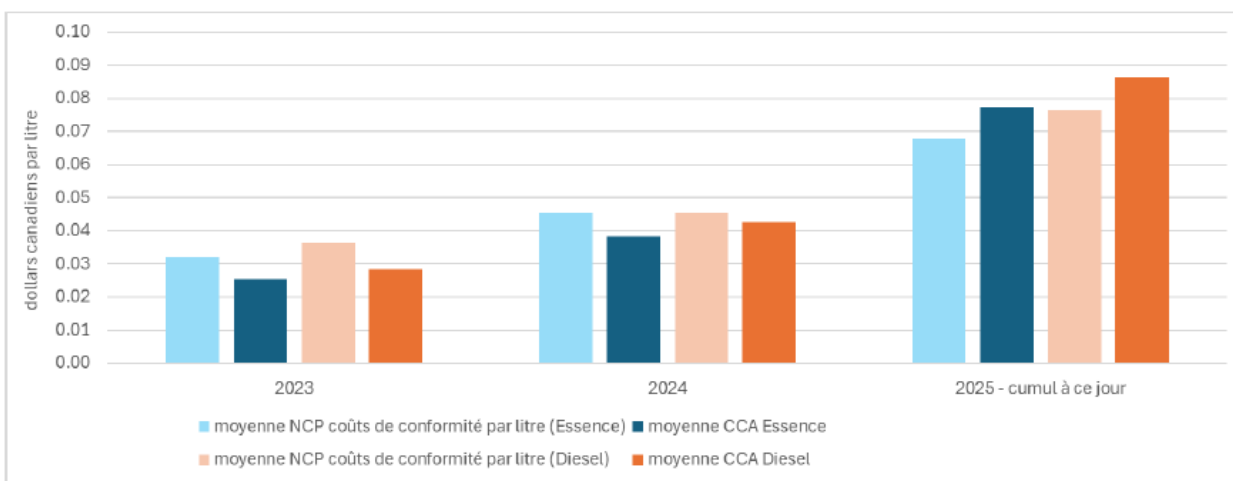
- [19] Les éléments de preuve dans cette instance démontrent clairement que les fournisseurs principaux de carburants supportent des coûts réels liés à la conformité au RCP, que ces coûts sont répercutés par les fournisseurs principaux sur les grossistes et les détaillants dans les prix à la rampe et que, à moins que les grossistes et les détaillants ne disposent d’un moyen de répercuter ces coûts sur les consommateurs, la continuité de l’approvisionnement risque d’être compromise.
- [20] La Commission a mandaté Jason Parent, un expert qualifié pour témoigner dans les domaines des marchés pétroliers, de l’économie et de la fixation des prix des produits pétroliers, pour examiner la marge bénéficiaire maximale actuelle sur la marge bénéficiaire maximale des grossistes et le mécanisme de fixation des prix maximums des carburants auto, en visant à intégrer les coûts liés à la conformité au RCP. M. Parent s’est appuyé sur des données qui lui ont été communiquées à titre confidentiel par trois fournisseurs principaux menant leurs activités au Nouveau-Brunswick. L’information recueillie

Instance PT-005-2025 – Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*.

comprenait des données quantitatives détaillées, ainsi que des commentaires sur certaines stratégies, les hypothèses de coûts et l’évolution des coûts au cours de la période 2023-2025, ainsi que les coûts engagés liés à la mise en conformité au RCP sur cette même période, accompagnés des données sur les volumes nécessaires pour convertir ces coûts en une mesure par litre.

- [21] L’analyse par M. Parent des renseignements obtenus auprès des fournisseurs principaux l’a amené à conclure que la conformité au RCP entraîne des coûts clairs et précis. Selon lui, ces coûts sont entièrement intégrés dans les prix à la rampe payés par les grossistes au Nouveau-Brunswick et ils correspondent plus ou moins, à environ un cent par litre près, aux majorations liées au coût du carbone appliquées par la Commission pour la période 2023-2025, selon l’année. Les conclusions de M. Parent sont illustrées à la figure 15 de son rapport, pièce SEC 1.02, qui est reproduite ci-dessous.

Figure 15 : Coûts annuels annuels de conformité moyenne pondérée en volume par rapport à la composante annuelle moyenne de la CCA



Source : Calculs de Signal et données CESPNO

- [22] M. Parent a également conclu que, à moins que les coûts de conformité au RCP puissent être répercutés sur les consommateurs de carburants auto, ils devraient être absorbés dans les marges bénéficiaires des grossistes et des détaillants. Comparativement aux marges de la rampe au détail les plus faibles enregistrées entre 2011 et 2023, les marges effectives pour l’essence auraient été réduites de « plus de 60 % » pour l’essence et de « plus de 140 % » pour le diesel sans la majoration liée au coût du carbone. M. Parent a conclu que « dans ce scénario, les marges bénéficiaires sur l’essence et le diesel seraient nettement inférieures à celles des marchés de référence et se situeraient dans une fourchette susceptible de nuire à la viabilité de la poursuite des activités tant pour les grossistes que pour les détaillants ». Il n’y avait aucune preuve contradictoire, et cette conclusion a été acceptée par l’intervenant public ainsi que par tous les autres intervenants.

Instance PT-005-2025 – Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*.

- [23] L’analyse de M. Parent a confirmé l’efficacité du mécanisme utilisé par la Commission pour calculer la majoration liée au coût du carbone, comme adopté par celle-ci dans l’instance 549.
- [24] La Commission constate que les coûts liés à la conformité au RCP sont réels et qu’ils sont inclus dans les prix à la rampe payés par les grossistes et les détaillants aux fournisseurs principaux pour les carburants auto. À moins que ce coût puisse être répercuté sur les consommateurs, les grossistes et les détaillants devront les absorber. Il en découlerait une réduction effective des marges bénéficiaires. Pour 2025, la marge effective de la rampe au détail pour l’essence serait réduite pour s’établir à environ 3 ¢/L et à –3 ¢/L pour le diesel. Les marges bénéficiaires chuteraient bien en dessous de celles des marchés de référence, et la viabilité de la chaîne d’approvisionnement risquerait d’être compromise.

4 Solutions pour assurer la continuité de l’approvisionnement

- [25] M. Parent a proposé trois options pour atténuer les effets néfastes de la suppression de la majoration liée au coût du carbone : intégrer les coûts de la conformité au RCP dans la marge bénéficiaire fixe des grossistes, mettre en place une composante variable de la marge bénéficiaire des grossistes ou passer à un mécanisme d’étalonnage fondé sur les prix à la rampe. Chaque option est résumée ci-dessous.

4.1 Option 1

- [26] L’intégration des coûts de la conformité au RCP dans les marges bénéficiaires fixes des grossistes pour l’essence et le diesel présente l’avantage d’être simple sur le plan administratif et repose sur une approche déjà familière pour les acteurs du marché et pour la Commission. La Commission a retenu cette approche dans la décision provisoire du 28 novembre 2025. Cette option est quelque peu maladroite, dans la mesure où elle assimile les coûts des fournisseurs principaux à des coûts de grossiste (main-d’œuvre, capital et frais généraux), alors qu’ils n’en sont pas. Elle pourrait nécessiter des interventions périodiques fréquentes afin de s’adapter aux fluctuations du marché des unités de conformité au RCP, à l’économie du mélange des produits et à des limites d’IC progressivement plus strictes dans le cadre du RCP.

4.2 Option 2

- [27] La mise en place d’une composante variable de la marge bénéficiaire des grossistes impliquerait de concevoir une méthodologie utilisant un indicateur de substitution variable pour les coûts de la conformité au RCP, d’une façon semblable à celle dont la majoration liée au coût du crédit a été calculée. L’idée serait que la composante de la marge

Instance PT-005-2025 – Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*.

bénéficiaire des grossistes attribuée aux coûts liés à la conformité au RCP soit ajoutée directement à la marge fixe existante pour chaque cycle de fixation des prix maximums.

- [28] Power Plus Technology Inc., le Conseil canadien de l’industrie des dépanneurs et la Canadian Energy Marketers Association ont exprimé la crainte que cette approche ajoute de la complexité au cadre de fixation des prix et qu’il soit plus difficile pour les parties prenantes de comprendre comment les prix sont établis, en fusionnant les coûts d’exploitation des grossistes avec les coûts de la conformité au RCP des fournisseurs principaux.

4.3 Option 3

- [29] M. Parent recommande d’adopter un mécanisme d’étalonnage fondé sur les prix à la rampe. À première vue, cette option semble intéressante. Elle est simple et permet d’éviter l’exercice complexe consistant à convertir les unités américaines en unités métriques, les dollars américains en dollars canadiens, ainsi qu’à calculer un indicateur de substitution des coûts de conformité au RCP à partir du marché d’échange d’unités de conformité à la Norme sur les combustibles faibles en carbone en Californie, qui demeure le principal marché établi d’échange de crédits de carbone en Amérique du Nord.
- [30] Un mécanisme fondé sur les prix à la rampe est en vigueur depuis un certain temps à l’Île-du-Prince-Édouard, et les intervenants ont fait valoir qu’il semblait bien fonctionner pour les grossistes et les détaillants de cette province.
- [31] L’intervenant public et les autres intervenants sont également favorables à la mise en place d’un mécanisme d’étalonnage fondé sur les prix à la rampe. Power Plus Technology Inc., le Conseil canadien de l’industrie des dépanneurs et la Canadian Energy Marketers Association soulignent à juste titre que les coûts liés à la conformité au RCP sont inhérents au prix du produit; il est donc plus logique d’en tenir compte dans la composante de coût de référence. Ils soutiennent que les transactions de gros au Nouveau-Brunswick sont généralement négociées sous forme de rabais ou de primes par rapport aux prix à la rampe affichés. Les prix de rampe intègrent déjà les coûts de conformité au RCP, l’économie du mélange des produits, ainsi que les facteurs logistiques et les conditions d’approvisionnement régionales. L’adoption d’un étalonnage fondé sur les prix à la rampe permettrait d’éviter le recours à des ajustements axés sur des indicateurs de substitution qui sont au cœur du mécanisme actuel de fixation des prix, refléterait les conditions réelles du marché de gros au Nouveau-Brunswick, contribuerait à la transparence et éliminerait les recalibrages fréquents des marges bénéficiaires.

5 Compétence

- [32] Toute réflexion sur le passage à un mécanisme d’étalonnage fondé sur les prix à la rampe soulève la question de savoir si la Commission a compétence pour le faire.
- [33] Le paragraphe 10(1) de la *Loi* impose à la Commission d’établir le prix repère pour chaque type de carburant « en appliquant les critères et la procédure que prescrivent les règlements ». Le paragraphe 4(1) du *Règlement général* définit la manière dont la Commission doit déterminer le prix repère pour chaque type de produit pétrolier.
- [34] L’analyse comparative est établie à partir des prix déclarés pour les produits de base. Dans le cas de l’essence, les produits de base prévus dans le *Règlement général* sont l’essence de base pour mélange oxygéné et l’éthanol. Pour le diesel, il s’agit du carburant diesel à très faible teneur en soufre (DTFTS), du kérosène à très faible teneur en soufre et du B100, une forme de biodiesel.
- [35] Par exemple, le *Règlement général* prévoit le mécanisme suivant pour le calcul du prix repère de l’essence : le prix repère constitue le prix de référence hebdomadaire de l’essence E10. Le prix de référence hebdomadaire désigne « la moyenne des prix de référence quotidiens [...] pour la période de sept jours, excluant la fin de semaine, depuis la dernière publication de son prix repère ». Le *Règlement général* définit le prix de référence quotidien comme suit : « relativement à l’essence E10, de la somme soit des prix médians, soit des prix quotidiens, selon le cas, de chacun de ses produits de base, multipliée par le pourcentage pertinent indiqué à l’annexe A pour chacun ». Le terme *produit de base* s’entend « soit d’un produit pétrolier ou d’un type de produit pétrolier indiqué à l’annexe A ou A.1 pour lequel un prix est donné par un rapport sur les prix de produits pétroliers que sélectionne la Commission ».
- [36] Le même mécanisme est utilisé pour l’étalonnage des prix du diesel.
- [37] M. Parent recommande à la Commission de consulter le *Canadian Rack Report* de l’OPIS pour connaître les prix de référence quotidiens et hebdomadaires. À noter que le rapport n’indique pas les prix à la rampe des produits de base que sont l’éthanol, l’essence de base pour mélange oxygéné, le DTFTS, le kérosène à très faible teneur en soufre ou le B100; il ne s’agit donc pas d’un rapport sur les prix des produits pétroliers que la Commission pourrait raisonnablement juger pertinent.
- [38] La Commission n’a pas compétence pour passer à un mécanisme d’étalonnage fondé sur les prix à la rampe. L’établissement d’un prix repère pour l’essence ou le diesel sur la base

Instance PT-005-2025 – Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*.

du *Canadian Rack Report* constituerait un écart marqué par rapport au mécanisme de fixation des prix des produits de base prévu par le règlement pour les prix repères. Seul le lieutenant-gouverneur en conseil est habilité à modifier ce mécanisme. La *Loi* prévoit la possibilité qu’une modification du mécanisme réglementé puisse s’avérer nécessaire. En vertu du paragraphe 14(3), le ministre de l’Énergie est autorisé à demander à la Commission d’examiner la pertinence du mécanisme de fixation des prix et de formuler des recommandations à ce sujet.

- [39] Sans se prononcer sur les recommandations qui pourraient découler d’un tel examen, la Commission pourrait devoir prendre en considération des préoccupations telles que celles soulevées par l’intervenant public et M. Parent lui-même dans cette instance, du fait qu’elles découlent de l’adoption d’un mécanisme d’étalonnage principalement contrôlé par les fournisseurs, par opposition au mécanisme actuel d’étalonnage des prix des produits de base. Comme le souligne l’intervenant public, le passage à un étalonnage fondé sur les prix à la rampe devrait s’accompagner d’un mécanisme de surveillance clairement défini et appliqué de manière cohérente, afin d’éviter toute influence disproportionnée sur le marché de la part des fournisseurs principaux, dont les prix à la rampe constitueraient le fondement de cet étalonnage. Il conviendrait de déterminer si la Commission dispose, ou pourrait se voir déléguer, les pouvoirs de surveillance et les moyens d’intervention nécessaires pour garantir que l’objectif consistant à offrir aux consommateurs le prix le plus bas possible sans compromettre la continuité de l’approvisionnement en produits pétroliers soit respecté. Une telle compétence serait nécessaire pour contrer le contrôle accru et le pouvoir de marché qu’un petit nombre de fournisseurs principaux détiendraient dans un régime d’étalonnage fondé sur les prix à la rampe.
- [40] Quoi qu’il en soit, le ministre n’ayant pas demandé de révision; la question est donc sans intérêt.

6 Solution privilégiée en matière d’atténuation

- [41] Tous les participants ont reconnu que les coûts de la conformité au RCP devaient être répercutés d’une manière ou d’une autre sur les consommateurs, soit par le passage à un mécanisme d’étalonnage fondé sur les prix à la rampe, soit par le biais de la marge bénéficiaire maximum des grossistes. Comme expliqué précédemment, la Commission n’est actuellement pas habilitée à passer à un mécanisme d’étalonnage fondé sur les prix à la rampe. Il ne reste donc que l’ajustement des marges bénéficiaires maximales des grossistes comme seul mécanisme viable pour répondre aux préoccupations relatives à la continuité de l’approvisionnement.

Instance PT-005-2025 – Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*.

- [42] Les prix à la rampe sont déterminés par les fournisseurs principaux. La Commission ne dispose d’aucun élément probant sur la manière dont les différents fournisseurs primaires au Nouveau-Brunswick satisfont à leurs exigences de conformité au RCP ni sur les coûts associés. On sait seulement qu’ils s’y conforment et qu’il existe un coût de conformité intégré aux prix à la rampe.
- [43] Depuis la décision provisoire de la Commission du 28 novembre 2025, les coûts liés à la conformité au RCP sont comptabilisés dans la marge bénéficiaire des grossistes. Ces coûts étaient fondés sur les prix sur le marché des unités de conformité à la Norme sur les combustibles faibles en carbone en Californie en date du 28 novembre 2025. Par conséquent, sur la marge bénéficiaire de 17,41 ¢/L pour l’essence, 7,90 ¢/L sont imputables aux coûts présumés liés à la conformité au RCP; sur la marge bénéficiaire de 20,32 ¢/L pour le diesel, 8,81 ¢/L sont imputables aux coûts présumés liés à la conformité au RCP.
- [44] Avant les modifications apportées en 2025 à la *Loi* et au *Règlement général*, la Commission considérait le prix sur le marché des unités de conformité à la Norme sur les combustibles faibles en carbone en Californie comme l’indicateur de substitution le plus pertinent pour évaluer les coûts de la conformité au RCP. Au moment de l’introduction de la majoration liée au coût du carbone en 2023, il n’existait pas au Canada de marché établi et liquide pour l’échange d’unités de conformité liées à l’IC. Dans cette instance, Angie Brown, experte habilitée à témoigner dans le domaine de la fixation des prix des produits pétroliers réglementés, a fait remarquer que l’adoption du prix sur le marché des unités de conformité à la Norme sur les combustibles faibles en carbone en Californie n’était considérée que comme une mesure provisoire. Elle a déclaré que, même aujourd’hui, le volume d’activité du marché canadien de compensation des unités n’atteint pas le niveau nécessaire pour qu’elle puisse conclure qu’il reflète véritablement les conditions réelles du marché. Elle a indiqué que, dans ce pays, la plupart des unités de conformité liées à l’IC sont négociées sur une base contractuelle, en dehors du marché canadien de compensation des unités. Selon M^{me} Brown, il est désormais généralement admis parmi les acteurs de l’industrie que le prix de substitution fondé sur la Californie pour le coût de conformité au RCP est très élevé et non justifié. Elle a indiqué que les parties prenantes qu’elle avait consultées lui avaient fait savoir qu’elles prenaient des décisions à l’échelle nationale en matière de conformité au RCP, et non des décisions propres à une province ou à une région. Lorsqu’on l’a interrogée à ce sujet, elle n’a relevé aucune raison pour laquelle les coûts de conformité au RCP du Canada publié par Argus Media ne devrait pas être utilisé comme indicateur de substitution approprié du coût de conformité au RCP au Nouveau-Brunswick.

Instance PT-005-2025 – Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*.

- [45] Le Commission estime que le recours continu à un indicateur fondé sur le prix en Californie pour évaluer les coûts de la conformité au RCP n’est plus de mise et que les coûts de conformité au RCP du Canada publié par Argus Media dans son rapport *Americas Biofuels* constituent un indicateur plus utile et pertinent pour la fixation des coûts de la conformité au RCP au Nouveau-Brunswick.
- [46] La transition du substitut fondé sur la Californie pour la conformité au RCP vers les coûts de conformité au RCP du Canada éliminera la nécessité d’ajuster les contributions aux programmes enregistrés de financement de réduction des émissions puisque, bien que le prix de la Californie ne tenait pas compte des programmes canadiens, la Commission présume que les coûts de conformité au RCP du Canada reflètent déjà ces contributions.
- [47] Dans son témoignage, M. Parent a indiqué que, au cours de la période visée par son analyse, les coûts de conformité au RCP semblent avoir affiché une volatilité et une inflation nettement plus élevées que les autres coûts que la Commission étudie dans le cadre habituel de ses processus d’examen et d’établissement des marges bénéficiaires. Il a fait remarquer que le fait d’intégrer l’incidence des coûts liés à la conformité au RCP dans le processus habituel d’examen des marges bénéficiaires de la Commission et dans le cycle d’établissement des marges bénéficiaires maximales fixes autorisées risque de conduire à une estimation inexacte des coûts futurs de cette conformité. Il pourrait en découler des périodes prolongées de surcompensation ou de sous-compensation entre les examens des marges bénéficiaires et, en cas de sous-compensation, des risques pour la sécurité de l’approvisionnement.
- [48] Pour éviter les périodes potentiellement longues de sous-compensation des coûts liés à la conformité au RCP et la menace qui en découle pour la continuité de l’approvisionnement, la Commission préconise l’intégration d’une composante variable liée à la conformité au RCP dans les marges bénéficiaires maximales autorisées pour les grossistes. C’est également l’option privilégiée par l’intervenant public s’il n’est pas possible d’établir un mécanisme d’étalonnage fondé sur les prix à la rampe pour l’instant.
- [49] En évoquant sa deuxième option, qui consiste à inclure les coûts de la conformité au RCP comme composante variable des marges bénéficiaires maximales des grossistes, M. Parent a proposé d’actualiser ces coûts à chaque cycle de fixation des prix. De l’avis de la Commission, les préoccupations liées au risque de périodes prolongées durant lesquelles les prix déclarés de conformité au RCP s’écartent de la composante de coût de conformité au RCP peuvent être atténuées par une mise à jour mensuelle de cette composante dans les marges bénéficiaires des grossistes.

7 Décision sommaire

[50] La Commission estime que :

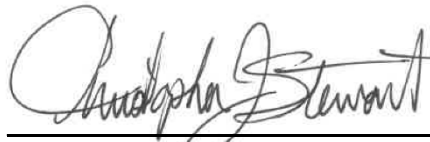
- (a) les fournisseurs principaux d’essence et de carburant diesel doivent supporter des coûts liés à la conformité au RCP, et ces coûts sont entièrement répercutés dans les prix à la rampe payés par les grossistes et les détaillants de ces produits pétroliers au Nouveau-Brunswick;
- (b) les coûts liés à la conformité au RCP ne sont pas pris en compte dans les prix de référence des carburants auto;
- (c) les coûts liés à la conformité au RCP n’ont jusqu’à présent pas été considérés comme des coûts d’exploitation aux fins de la fixation des marges bénéficiaires des grossistes et des détaillants;
- (d) en l’absence d’un mécanisme permettant de répercuter les coûts de conformité au RCP sur les consommateurs, les grossistes et les détaillants devront les absorber, ce qui entraînera une réduction paralysante de leurs marges effectives, menaçant ainsi la viabilité de la chaîne d’approvisionnement en essence et en diesel et compromettant la continuité de l’approvisionnement;
- (e) le seul mécanisme dont dispose la Commission en vertu de la *Loi* et du *Règlement général* actuels consiste à inclure une composante relative aux coûts de conformité au RCP dans les marges bénéficiaires maximales des grossistes et de détaillants; et
- (f) le montant exact des coûts liés à la conformité au RCP pour les fournisseurs principaux n’est pas connu avec certitude, mais les prix quotidiens des coûts de conformité au RCP du Canada publiés par Argus Media dans le rapport *Americas Biofuels* constituent un indicateur de substitution raisonnable de ces coûts.

[51] Par conséquent, la Commission ordonne que le coût présumé de la conformité au RCP pour les fournisseurs principaux soit intégré dans les marges bénéficiaires maximales des grossistes. La valeur de cette composante de coût sera ajustée mensuellement, à compter de la première fixation régulière des prix de chaque mois. La Commission utilisera la moyenne des prix quotidiens des coûts de conformité au RCP du Canada du mois précédent, tels qu'ils sont publiés par Argus Media dans le rapport *Argus Americas Biofuels*, comme indicateur de substitution des coûts de conformité au RCP intégrés dans les prix à la rampe payés par les grossistes.

Instance PT-005-2025 – Un examen découlant de l’abrogation de la majoration liée au coût du carbone de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*.

[52] Ces changements entreront en vigueur à compter de l’établissement hebdomadaire des prix par la Commission le vendredi 15 mai 2026.

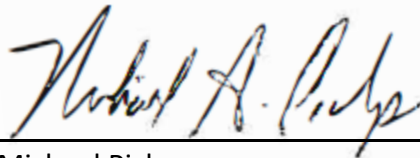
Fait à Saint John, au Nouveau-Brunswick, ce 13^e jour de mai 2026.



Christopher J. Stewart
Président



Kenneth B. McCulloch, c.r.
Membre



Michael Pickup
Membre