



NEW BRUNSWICK
ENERGY & UTILITIES BOARD

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

DÉCISION

EN L'AFFAIRE CONCERNANT un examen des marges bénéficiaires maximales de détail, des plafonds des coûts de livraison et des plafonds des frais de service complet pour les carburants auto et le mazout.

(Instance N° PT-001-2026)

Le 23 septembre 2026

Instance PT-001-2026 – Examen de la marge pétrolière au détail

EN L’AFFAIRE CONCERNANT un examen des marges bénéficiaires maximales de détail, des plafonds des coûts de livraison et des plafonds des frais de service complet pour les carburants auto et le mazout.

(Instance PT-001-2026)

AUDIENCE PUBLIQUE: le 10 août 2026

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

Président	Christopher J. Stewart
-----------	------------------------

Membre	John P. Logan
--------	---------------

Membre	Michael A. Pickup
--------	-------------------

PARTICIPANTS:

Conseil Canadien de l’industrie des dépanneurs - et- Canadian Energy Marketers Association	David Knight
---	--------------

Clark Oil Co. (2010) Ltd.	Peter Clark
---------------------------	-------------

Irving Oil Limited	James MacDuff
--------------------	---------------

Oil Heat Association of New Brunswick	William LeRoy
---------------------------------------	---------------

Park Fuels Ltd.	Matthew LeRoy
-----------------	---------------

Scholten Group	Jerry Scholten Chris Scholten
----------------	----------------------------------

Shoreline Fuels Inc.	Nadine Hébert
----------------------	---------------

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

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

Table des matières

1	Introduction et conclusion sommaire	1
2	Aperçu.....	1
3	Questions.....	3
4	Pertinence de la méthodologie	4
5	Carburant auto	5
5.1	Données représentatives.....	5
5.2	Résultats de l'examen de la marge bénéficiaire de détail de GP	5
6	Plafond des coûts de livraison	8
6.1	Plafond des frais de service complet	8
7	Mazout.....	9
7.1	Données représentatives.....	9
7.2	Marge bénéficiaire de détail.....	10
7.3	Plafond des coûts de livraison	11
8	La participation de l'industrie doit augmenter	12
9	Conclusion	13

1 Introduction et conclusion sommaire

- [1] La Commission réglemente les marges bénéficiaires maximales de détail et les plafonds des coûts de livraison et des frais de service complet pour le carburant auto ainsi que les marges bénéficiaires maximales de détail et les plafonds des coûts de livraison pour le mazout.
- [2] De sa propre initiative, en vertu de l'article 14 de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*, la Commission a entamé un examen visant à déterminer si les marges bénéficiaires maximales de détail et les plafonds des coûts de livraison qu'elle a fixés le 12 septembre 2025 (en vigueur depuis le 19 septembre 2025) demeurent justifiés ou doivent être ajustés. La Commission a choisi d'effectuer cet examen environ un an après sa dernière décision en raison de la nature changeante du contexte mondial dans lequel évoluent ces marchés et dans l'objectif de procéder à un examen régulier de ces marges.
- [3] Pour les raisons ci-dessous, la Commission approuve :
 - a. une baisse de la marge bénéficiaire maximale de détail de 0,74 cent par litre (« ¢/l ») pour le carburant auto, ce qui la porte à 9,92 ¢/l;
 - b. un maintien du plafond des coûts de livraison pour le carburant auto à 4,75 ¢/l;
 - c. un maintien du plafond des frais de service complet pour le carburant auto à 3,0 ¢/l;
 - d. un maintien de la marge bénéficiaire maximale de détail pour le mazout à 36,24 ¢/l; et
 - e. un maintien du plafond des coûts de livraison pour le mazout à 5,00 ¢/l.

2 Aperçu

- [4] L'article 1.1 de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* (la « Loi ») impose à la Commission de s'assurer que tout ajustement aux marges bénéficiaires de détail, aux coûts et aux frais est justifié et que les consommateurs bénéficient des plus bas prix possibles sans pour autant nuire à l'approvisionnement continu en produits pétroliers.
- [5] Afin de déterminer si un ajustement des marges bénéficiaires maximales de détail est justifié, le *Règlement général – Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* (le « Règlement ») impose à la Commission de tenir compte des points suivants :

Instance PT-001-2026 – Examen de la marge pétrolière au détail

- a. un changement aux 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;
 - b. un changement au volume des ventes;
 - c. un changement aux frais de stockage;
 - d. un changement à la rotation des stocks;
 - e. un changement aux redevances applicables et aux coûts d'assurance; et
 - f. tout autre facteur jugé pertinent par la Commission.
- [6] Afin de déterminer si un ajustement des plafonds des coûts de livraison est justifié, le *Règlement* impose à la Commission de tenir compte des points suivants :
- a. le coût du carburant;
 - b. le coût des assurances;
 - c. les coûts d'immobilisation du capital;
 - d. le volume des ventes; et
 - e. tout autre facteur jugé pertinent par la Commission.
- [7] Pour l'aider dans son examen actuel, la Commission a retenu les services de Gardner Pinfold Consultants Inc. (« GP ») afin d'analyser les facteurs qui influent sur les marges bénéficiaires maximales de détail et les plafonds des coûts de livraison pour le carburant auto et le mazout (combustible de chauffage), de même que ceux des frais de service complet pour le carburant auto. GP a déposé son rapport définitif auprès de la Commission le 5 juin 2026 (le « rapport GP »). Ce rapport contient les recommandations et les commentaires de GP quant à la manière dont la Commission pourrait souhaiter procéder dans cette instance.
- [8] L'intervenant public a déposé un rapport préparé par Doane Grant Thornton, qui examine les marges bénéficiaires maximales de détail ainsi que les plafonds des coûts de livraison et des frais de service complet du carburant auto et du combustible de chauffage et contient un examen des modèles utilisés dans les autres provinces du Canada Atlantique pour le carburant auto et le combustible de chauffage (le « rapport DGT »).

Instance PT-001-2026 – Examen de la marge pétrolière au détail

- [9] Les témoins experts présents à l’audience étaient Michael Gardner et Gregor MacAskill, de Gardner Pinfold Consultants Inc., et Angie Brown, de Doane Grant Thornton. La Commission a déclaré MM. Gardner et MacAskill experts dans le domaine de l’économie, de la structure du marché et du comportement concurrentiel au sein des industries connexes. M^{me} Brown a été déclarée experte de l’examen de la fixation des prix des produits pétroliers réglementés.
- [10] Le Conseil canadien de l’industrie des dépanneurs (« CCID ») et la Canadian Energy Marketers Association (« CEMA ») ont déposé un témoignage écrit commun, et David Knight, consultant principal du CCID et de la CEMA, a témoigné en leurs noms lors de l’audience.
- [11] Le groupe Scholten a déposé un témoignage écrit, et Jerry Scholten a témoigné au nom de l’entreprise lors de l’audience.
- [12] Clark Oil Co. (2010) Ltd. et Irving Oil Limited ont participé activement à l’audience et ont présenté des observations finales par l’entremise de Peter Clark, au nom de Clark Oil Co. (2010) Ltd., et de James MacDuff, au nom de Irving Oil Limited.
- [13] Shoreline Fuels, représentée par Nadine Hébert, était présente pour une partie de l’audience, mais n’a déposé aucun témoignage écrit ni présenté de dernières observations. Bien que le statut d’intervenant leur ait été accordé dans cette instance, la Oil Heat Association of New Brunswick et Park Fuels Limited ne se sont pas présentés à l’audience et n’ont pas fourni d’explication quant à leur absence.

3 Questions

- [14] Au cours de ce type d’examen, la responsabilité de la Commission consiste à s’assurer que les marges bénéficiaires maximales de détail ainsi que les plafonds des coûts de livraison et des frais de service complet, dans le cas du carburant auto, qui sont en vigueur sont justifiés et à apporter les ajustements qu’elle juge nécessaires. Tout ajustement approuvé peut faire augmenter ou diminuer les marges maximales et les plafonds précédemment établis.
- [15] En ce qui concerne l’incidence des ajustements sur les consommateurs, il peut être utile d’examiner un exemple. À la suite de l’examen précédent, la marge bénéficiaire maximale de détail pour le carburant auto approuvée par la Commission était de 10,66 ¢/l à partir du 19 septembre 2025. Ainsi, pour un consommateur qui fait le plein d’un réservoir moyen de 50 litres, la part de la marge bénéficiaire de détail du prix maximal établi par la Commission est de 5,33 \$ par réservoir. Cela signifie qu’une augmentation hypothétique de 10 % de la

marge bénéficiaire de détail correspondrait à un total de 53,3 cents sur un achat de 50 litres d'essence sans plomb. Le plafond des coûts de livraison approuvé par la Commission le 19 septembre 2025 était de 4,75 ¢/l, ce qui équivaut à des frais de livraison totaux de 2,38 \$ pour un achat de 50 litres. Selon le même calcul, une augmentation de 10 % de la marge bénéficiaire reviendrait à une variation de 23,8 cents pour un achat de 50 litres. Évidemment, plus les achats sont importants ou fréquents, plus ces montants s'additionnent, autant pour les détaillants que pour les consommateurs.

- [16] Ensemble, la marge bénéficiaire de détail et les frais de livraison s'élèvent, depuis les ajustements approuvés du 19 septembre 2025, à 15,41 ¢/l du prix total payé à la pompe par le consommateur. Si le prix maximum de l'essence sans plomb d'une journée donnée était de 1,80 \$ le litre, ces éléments représenteraient jusqu'à 8,6 % du montant payé.

4 Pertinence de la méthodologie

- [17] Les ajustements effectués lors du dernier examen de la Commission se fondaient sur des données provenant de la période se terminant en 2024. Dans la présente instance, l'examen se fonde sur des données de la période allant de 2024 à 2025, la première étant l'année de référence utilisée pour calculer les changements de coûts. Les intervenants n'ont pas contesté les principes de base de cette méthode, qui correspond à celle utilisée lors des examens précédents de la Commission.
- [18] L'ajustement éventuel des marges maximales repose sur la conviction de la Commission que les coûts d'exploitation des détaillants ont changé de manière importante pendant la période visée, en l'occurrence de 2024 à 2025. Il incombe à l'industrie de démontrer que les coûts d'exploitation ne sont plus les mêmes en présentant des preuves fondées sur des données de coûts réels et non en s'appuyant simplement sur des données indirectes sous forme de coût des intrants (comme l'augmentation du salaire minimum).
- [19] L'analyse de Gardner Pinfold utilise les données suivantes pour étayer ses conclusions :
1. les données sur les volumes fournies par le ministère des Finances et Conseil du Trésor du Nouveau-Brunswick et Statistique Canada;
 2. les données relatives aux dépenses d'exploitation soumises directement à la Commission par les détaillants de carburant auto et de mazout;
 3. le salaire minimum, le salaire moyen, les prix du carburant et les tarifs des services publics, afin de servir de guide pour confirmer (ou non) la fiabilité et l'uniformité des données fournies relatives aux coûts.

- [20] Les renseignements relatifs aux coûts demandés aux détaillants comprennent les dépenses liées aux frais de cartes de crédit, aux réparations et à l'entretien, aux primes d'assurance, aux services publics ainsi qu'à la rémunération et aux avantages sociaux.
- [21] La Commission conclut que cette méthode, qui consiste à comparer les données les plus récentes sur les coûts et les volumes des détaillants à celles disponibles au moment de la dernière fixation de la marge, demeure pertinente pour déterminer si un ajustement de la marge bénéficiaire maximale de détail est justifié.

5 Carburant auto

5.1 Données représentatives

- [22] Les données recueillies par la Commission et utilisées dans le rapport GP constituent les bases sur lesquelles repose la majorité de l'analyse effectuée. Par conséquent, la Commission doit s'assurer qu'elles sont représentatives des coûts engagés par les détaillants du Nouveau-Brunswick, un facteur essentiel pour déterminer si un ajustement de la marge bénéficiaire maximale de détail est justifié.
- [23] Selon le rapport GP, 405 points de vente ont réalisé des ventes en 2025, mais huit ont arrêté la vente de carburant au cours de l'année, ce qui signifie qu'il y avait 397 points de vente en activité à la fin de l'année. Gardner Pinfold a reçu des données de 264 points de vente et a conclu que les données de 154 de ces points de vente étaient utilisables aux fins d'analyse. Un manque de données, que ce soit pour l'année de référence (2024) ou pour 2025, est la raison de l'exclusion des 110 autres points de vente.
- [24] L'analyse de Gardner Pinfold, qui porte sur environ 39 % des points de vente (154 sur un total de 397) et 50 % du volume total de la province, utilise légèrement plus de données sur les coûts d'exploitation et les volumes que l'analyse utilisée dans le cadre de l'examen de 2025. La Commission estime que les données provenant de 154 détaillants de carburant auto sur les coûts d'exploitation et les volumes sont suffisamment représentatives du marché néo-brunswickois. La Commission est également heureuse de constater l'augmentation du pourcentage de données de points de vente utilisables par rapport à l'année précédente.

5.2 Résultats de l'examen de la marge bénéficiaire de détail de GP

- [25] Selon le rapport GP, les coûts d'exploitation des détaillants ont augmenté de 0,6 % depuis la dernière fixation de la marge bénéficiaire maximale de détail par la Commission dans l'instance PT-001-2025 tandis que le volume des ventes au détail a augmenté de 8,0 % par

rapport à 2024. Il s'agit donc d'un recul net de 6,9 % des dépenses des détaillants. En conséquence, GP recommande d'abaisser la marge bénéficiaire maximale de détail de 0,74 ¢/l pour la faire passer de 10,66 à 9,92 ¢/l.

- [26] Des intervenants ont argumenté pendant l'audience que l'augmentation totale de 0,6 % des dépenses et la hausse du volume de 8,0 % sur un an n'avaient peut-être pas de sens et que la Commission devrait prendre du recul pour juger si les changements étaient raisonnables.
- [27] Les salaires et les avantages sociaux ont été mis de l'avant comme une dépense déclarée, mais aucune partie n'a été en mesure d'expliquer pourquoi cette dépense, qui représente environ 75 % des dépenses déclarées, a diminué de 0,7 % en 2025 par rapport à 2024. Le représentant du CCID et de la CEMA, David Knight, le groupe Scholten, Clark Oil Co. (2010) Ltd. et l'intervenant public ont spéculé sur les causes, mais aucune partie n'a fourni de preuve expliquant la baisse ou démontrant que ce chiffre était inexact. Quant aux autres dépenses déclarées, elles ont toutes augmenté, y compris les frais de cartes de crédit, dont la hausse de 0,2 % figure à l'extrémité inférieure de la fourchette, et les coûts d'assurance, dont la hausse de 15,5 % se trouve à l'autre extrémité. Très peu de discussions ont eu lieu sur ces augmentations. Par conséquent, la Commission juge valides toutes les dépenses déclarées aux fins de l'examen.
- [28] L'augmentation de 8,0 % du volume des ventes entre 2024 et 2025 a fait l'objet de nombreuses discussions lors de l'audience. David Knight, du CCID et de la CEMA, le groupe Scholten et Clark Oil Co. Ltd. ont contesté la hausse rapportée de 8,0 % du volume des ventes en 2025 par rapport à 2024. Ils ont soutenu que cette hausse pourrait ne pas être durable et que la Commission devrait évaluer si la recommandation de GP est raisonnable compte tenu des volumes historiques des dernières années. Les données historiques sur les volumes ont été présentées, et bien que la quantité rapportée par GP en 2025 soit supérieure aux volumes des quelques dernières années, la situation n'est ni extraordinaire ni inhabituelle lorsque l'on considère les tendances sur une période prolongée. Aucune partie n'a présenté de preuve indiquant que le volume utilisé par GP dans son examen était erroné de quelque façon. La Commission accepte donc le volume utilisé par GP dans ses calculs.
- [29] Pendant l'audience, une question a été soulevée quant à ce qui arriverait si le quartile inférieur de l'échantillon des détaillants (le groupe ayant le volume le plus faible) était retiré de l'échantillon complet utilisé par GP. GP a refait son analyse pendant l'audience en retirant ce quartile et a conclu que le résultat serait une baisse des coûts d'exploitation de 1,8 % plutôt que la baisse de 6,9 % obtenue en utilisant l'échantillon complet. En contre-

interrogatoire, GP a affirmé que la meilleure façon de procéder demeurerait d'utiliser son analyse utilisant l'échantillon complet, car elle brosse le portrait le plus complet à l'échelle de la province et est conforme à la méthode utilisée lors des examens précédents. De plus, la suppression de données de l'échantillon constituerait une modification à la méthodologie utilisée, ce qui pourrait soulever des questions sur la fiabilité statistique des résultats en découlant. Des préoccupations seraient également soulevées quant à la validité de modifier les ensembles de données lors d'une année où la baisse des marges est importante. Par conséquent, la Commission estime que la méthode utilisée par GP consistant à utiliser tous les quartiles demeure la meilleure méthode pour calculer les changements recommandés.

- [30] Pendant l'audience, l'intervenant public a retiré son acceptation initiale de la baisse recommandée de 6,9 % de GP pour soutenir la baisse de 1,8 % fondée sur l'exclusion du quartile inférieur des répondants susmentionnée. Pour les raisons énoncées, la Commission n'accepte pas l'opinion de l'intervenant public selon laquelle l'inclusion du quartile inférieur des coûts produit des résultats non représentatifs.

- [31] Le CCID et la CEMA, le groupe Scholten et Clark Oil Co. (2010) Ltd. ont tous soutenu que la Commission devrait maintenir la marge bénéficiaire maximale de détail de 2025 sans ajustement pour 2026. S'ils ne contestent pas l'exactitude des chiffres et de la méthode utilisée, ils sont d'avis que davantage de temps est nécessaire pour déterminer si la hausse des volumes de ventes observée en 2025 par rapport à 2024 durera. Bien qu'ils aient commenté de manière générale le risque à la continuité de l'approvisionnement, ils n'ont présenté aucune preuve ni analyse indiquant que la baisse en question contribuait à ce risque. La Commission estime que la baisse recommandée est conforme à l'objectif d'assurer le prix le plus bas possible pour les consommateurs, sans compromettre la continuité de l'approvisionnement.

- [32] La baisse de la marge bénéficiaire de détail témoigne des preuves d'une légère augmentation des dépenses accompagnée d'une forte hausse des volumes et du fait que les consommateurs devraient bénéficier des plus bas prix possibles, tout en reconnaissant que rien n'indique qu'il existe un risque réel à la continuité de l'approvisionnement. La Commission estime qu'une baisse de la marge bénéficiaire maximale de détail de 0,74 ¢/l, de 10,66 à 9,92 ¢/l, est justifiée. Cette baisse fera économiser 37 cents aux consommateurs sur un achat de 50 litres.

6 Plafond des coûts de livraison

- [33] La Commission a le pouvoir d'ajuster le plafond des coûts de livraison que les détaillants peuvent facturer, si elle estime qu'il est justifié de le faire.
- [34] Les coûts de livraison visent à refléter les coûts réels assumés par chaque détaillant pour la livraison de carburant auto. Un détaillant n'est pas autorisé à facturer aux consommateurs un montant supérieur au moindre de ses coûts réels de livraison et du plafond des coûts de livraison fixé par la Commission.
- [35] D'après l'examen des coûts de livraison de carburant auto soumis par les détaillants, GP a constaté que le plafond actuel des coûts de livraison de 4,75 ¢/l, entré en vigueur le 19 septembre 2025, était suffisant en 2025 pour les 284 stations-service qui ont déclaré leurs dépenses (72 % des 397 au total). GP a également indiqué que les coûts de livraison de 4,75 ¢/l pourraient ne pas être suffisants pour les 113 autres stations-service (28 % des 397 au total) qui n'ont pas déclaré leurs coûts de livraison.
- [36] Contrairement à l'examen de 2025, aucune preuve n'a été présentée suggérant la présence d'un écart concernant les marges de coûts de livraison observées par les détaillants de petites collectivités ni aucune recommandation formulée à cet effet. Par conséquent, il n'y a aucune raison de ne pas maintenir le plafond de coûts de livraison comme il est indiqué au paragraphe 35.
- [37] L'intervenant public a appuyé la recommandation de GP de maintenir les coûts de livraison à 4,75 ¢/l. Le CCID et la CEMA, le groupe Scholten, Clark Oil Co. (2010) Ltd. et Irving Oil Limited n'ont pas contredit le fondement du maintien des coûts de livraison de 2025 sans toutefois accepter explicitement la recommandation de GP.
- [38] La Commission estime que le plafond actuel des coûts de livraison de carburant auto est suffisant et conclut qu'aucun ajustement au plafond des coûts de livraison de 4,75 ¢/l n'est justifié. De plus, la Commission estime que les coûts de livraison de carburant auto de 5,75 ¢/l pour la paroisse de Grand Manan sont suffisants et qu'aucun ajustement n'est justifié.

6.1 Plafond des frais de service complet

- [39] La législation permet aux stations-service offrant un service complet aux consommateurs de facturer un montant supplémentaire pour ce service. GP a constaté que la plupart des points de vente qui offrent un service complet fixent leur prix de 1 à 2 ¢/l au-dessus du prix

libre-service, ce qui est sous le maximum permis de 3,00 ¢/l. GP souligne que ce prix est principalement établi pour des raisons de concurrence.

- [40] Gardner Pinfold a recommandé de maintenir les frais de service complet de 3,00 ¢/l. L'intervenant public était d'accord avec les recommandations, et les autres parties ne se sont pas prononcées sur cette question. Aucune justification ni preuve n'a été présentée par les autres parties en contradiction de la recommandation de GP.
- [41] La Commission conclut qu'aucun ajustement au plafond des frais de service complet de 3,00 ¢/l n'est justifié.

7 Mazout

7.1 Données représentatives

- [42] La Commission doit s'assurer que les données actuelles sont représentatives du marché du mazout au Nouveau-Brunswick. Pour ce faire, la Commission a obtenu des données de la part des détaillants au moyen d'une déclaration simplifiée demandant des renseignements relatifs aux coûts des dépenses suivantes : frais de cartes de crédit, frais bancaires, réparation et entretien, primes d'assurance, dépenses liées aux véhicules et au carburant, salaires et rémunération (personnel de direction et d'exploitation).
- [43] Des données ont été recueillies auprès de 15 détaillants, deux de plus qu'en 2025. Cependant, selon GP, seuls sept détaillants ont fourni des données utilisables, soit deux de moins qu'en 2025. Gardner Pinfold a indiqué que ces sept détaillants représentent environ 26 % du marché du mazout en volume au Nouveau-Brunswick. GP a indiqué que si les sept étaient représentatifs de l'industrie, il s'agirait d'une coïncidence.
- [44] Malgré le fait que les données fournies par les sept détaillants peuvent ne pas être représentatives du marché du mazout, GP a souligné qu'elles suggéraient une hausse de 0,5 % du volume de mazout en 2025 par rapport à 2024 et une augmentation de 18,4 % des dépenses pour ces sept détaillants, ce qui se traduit par une augmentation de 17,7 %. Compte tenu de la petite taille de l'échantillon utilisable de détaillants, d'importantes fluctuations sont possibles. Comme il est abordé ci-dessous, la situation illustre l'importance de disposer d'information fiable d'une plus grande proportion des détaillants de mazout.

7.2 Marge bénéficiaire de détail

- [45] La Commission peut ajuster la marge bénéficiaire maximale de détail pour le mazout si elle est convaincue qu'un ajustement est justifié en raison d'une variation des coûts des détaillants.
- [46] Selon GP et les renseignements à sa disposition, les données sont insuffisantes pour étayer une analyse de marge et une recommandation valide concernant un ajustement de la marge bénéficiaire de détail pour le mazout. Selon les données utilisables disponibles, l'échantillon a indiqué une hausse des volumes de 0,5 % tandis que le rapport GP a indiqué une baisse générale des volumes de ventes de 3,7 % à l'échelle de la province entre 2024 et 2025. Cet exemple démontre l'utilité limitée d'un échantillon aussi petit.
- [47] La Commission doit évaluer si l'absence d'un ajustement de la marge bénéficiaire maximale de détail en 2026 par rapport aux montants de 2025 permettrait toujours d'offrir aux consommateurs les plus bas prix possibles tout en assurant la continuité de l'approvisionnement.
- [48] En général, dans le contexte changeant du marché actuel, la diminution du volume des ventes à l'échelle provinciale entraîne une hausse des coûts pour servir les clients qui continuent d'utiliser du mazout.
- [49] Selon le rapport GP, à la page 10, « *une augmentation de la marge pourrait être envisagée afin d'éviter que les fournisseurs de combustible de chauffage ne soient limités et ne cessent leurs livraisons* ». Le rapport mentionne également que même si les données étaient disponibles pour appuyer un ajustement, il serait peu utile de le faire, puisque les prix sont largement limités par le marché. Cependant, rien n'a été présenté pour indiquer que les détaillants pourraient sortir du marché sans augmentation de la marge bénéficiaire de détail.
- [50] L'intervenant public a approuvé les conclusions de GP et n'a formulé aucune recommandation concernant un changement à la marge bénéficiaire de détail pour le mazout. Irving Oil Limited a soutenu qu'il devrait y avoir une hausse de la marge bénéficiaire de détail en fonction des résultats de l'échantillon afin que les détaillants qui ont fourni les données demandées ne soient pas pénalisés parce que la majorité des détaillants ne l'ont pas fait. Le CCID et la CEMA, le groupe Scholten et Clark Oil Co. (2010) Ltd. n'ont pas explicitement pris de position sur la conclusion de GP selon laquelle il ne pouvait pas réaliser une analyse adéquate ni formuler de recommandation. Il est largement admis que la baisse générale du volume provincial a des répercussions à long terme sur la continuité de l'approvisionnement. Cela dit, comme indiqué ci-dessus, très peu de

détaillants de mazout ont donné suite à la demande de données de la Commission visant à lui permettre de réaliser une analyse statistique et de prendre des décisions éclairées.

- [51] La Commission conclut qu'aucun ajustement à la marge bénéficiaire de détail n'est justifié. Celle-ci demeurera au taux de 36,24 ¢/l fixé en 2025. La Commission s'attend à ce que l'industrie collabore davantage à l'avenir et transmette les données demandées afin que des décisions puissent être prises en fonction de données plus exhaustives. Il est dans l'intérêt de l'industrie et des consommateurs que la Commission ait accès à un portrait complet pour ses futurs examens.
- [52] Bien que la Commission ait augmenté la marge bénéficiaire pour le mazout en 2025 sans avoir accès à des données suffisantes, elle a également souligné dans cette décision que d'autres augmentations seraient improbables à l'avenir en l'absence de données suffisantes et fiables. La sécurité de l'approvisionnement est tributaire d'ajustements appropriés de la marge bénéficiaire de détail afin que les changements ne soient pas déconnectés de la réalité des détaillants. La Commission a été claire dans sa décision de 2025; la décision de ne pas ajuster cette marge en l'absence de données fiables ne devrait pas être surprenante. Il reviendra aux détaillants de mazout de fournir les données demandées sur leurs coûts d'exploitation pour permettre à la Commission d'évaluer si un ajustement futur de la marge est justifié. La Commission ne peut plus s'appuyer sur des indications indirectes ou anecdotiques de coûts plus élevés ou de volumes en baisse et des données qui ne sont pas statistiquement fiables.

7.3 Plafond des coûts de livraison

- [53] Le plafond actuel des coûts de livraison pour le mazout est de 5,00 ¢/l, taux initialement fixé en 2006 et maintenu dans la décision du 12 septembre 2025 de la Commission.
- [54] Aucune partie n'a présenté de preuve ni formulé de recommandation quant à un ajustement du plafond des coûts de livraison du mazout.
- [55] Sans élément de preuve, la Commission ne peut pas conclure qu'un tel ajustement est justifié, et le plafond des coûts de livraison du mazout demeurera à 5,00 ¢/l.
- [56] Comme pour la marge bénéficiaire de détail, la Commission n'envisagera aucun ajustement futur de ce plafond sans données statistiquement fiables. Il reviendra encore une fois aux détaillants de coopérer et de fournir les renseignements nécessaires pour qu'un ajustement soit envisagé à l'avenir.

8 La participation de l'industrie doit augmenter

- [57] La Commission a clairement indiqué par le passé, et tout récemment dans sa décision du 12 septembre 2025, qu'un examen de cette nature nécessite la forte participation de l'industrie afin qu'elle dispose des données nécessaires pour déterminer si un ajustement est justifié. La Commission remercie les détaillants qui ont accédé à sa demande de données, mais elle remarque que ses encouragements précédents visant à faire participer l'industrie plus activement aux examens futurs n'ont pas porté leurs fruits.
- [58] Des intervenants ont suggéré pendant l'audience qu'il serait peut-être temps d'envisager le recours à des pénalités ou à d'autres mesures punitives afin de forcer une participation accrue. Plutôt que d'entreprendre des démarches juridiques et autres qui sont fastidieuses pour toutes les parties, la Commission explorera de nouvelles solutions pour encourager l'industrie à participer plus activement.
- [59] À la suite de sa décision du 12 septembre 2025, la Commission a procédé à un examen de ses formulaires et de ses processus et a apporté des changements visant à favoriser une augmentation de la participation des détaillants de carburant auto et de mazout, ainsi que la transmission efficace et efficiente de leurs données sur les coûts. Ces changements n'ont pas eu l'effet désiré sur la participation des détaillants de mazout.
- [60] La Commission explorera d'autres changements à apporter à sa méthode de collecte de données des détaillants et à la façon dont ceux-ci pourraient participer plus activement à la transmission de ces données. Même si les détaillants sont responsables de communiquer les données sur les coûts, et qu'il est résolument dans leur propre intérêt de le faire, la Commission pourrait envisager d'agir sur ce qui suit : le moment de la collecte des données; la nature et le format des données à fournir; les séances de formation et d'information; la communication directe avec les détaillants, sa méthode planifiée d'analyse des données, y compris la collaboration avec les détaillants; et d'autres mesures qu'elle peut juger utiles. La Commission s'efforcera d'adopter une approche plus proactive pour réaliser cet objectif, mais elle aura besoin de partenaires dans l'industrie prêts à l'aider. Si la participation n'est pas plus importante lors du prochain examen, la Commission pourrait être contrainte d'adopter des mesures supplémentaires pour encourager la conformité.
- [61] La Commission entend tenir un autre examen des marges bénéficiaires de détail en 2027.

9 Conclusion

- [62] Le tableau ci-dessous indique les ajustements apportés ainsi que les nouvelles marges bénéficiaires qui entreront en vigueur à l'établissement des prix de la Commission le vendredi 25 septembre 2026, à 00 h 01.

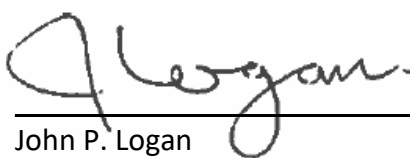
Marge bénéficiaire de détail, coût ou frais (sans la TVH)	Avant la présente décision (¢/l)	Ajustement (¢/l)	Prix ajusté (¢/l)
Carburant auto			
Marge bénéficiaire maximale des détaillants	10,66	- 0,74	9,92
Plafond des coûts de livraison	4,75	–	4,75
Plafond des coûts de livraison (Grand Manan)	5,75	–	5,75
Frais de service complet – carburant auto	3,00	–	3,00
Mazout			
Marge bénéficiaire maximale des détaillants	36,24	–	36,24
Plafond des coûts de livraison	5,00	–	5,00
Plafond des coûts de livraison (Grand Manan)	5,00	–	5,00

Instance PT-001-2026 – Examen de la marge pétrolière au détail

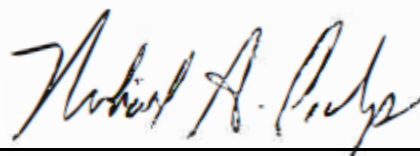
Fait à Saint John, au Nouveau-Brunswick, ce 23^e jour de septembre 2026.



Christopher J. Stewart
Président



John P. Logan
Membre



Michael A. Pickup
Membre