

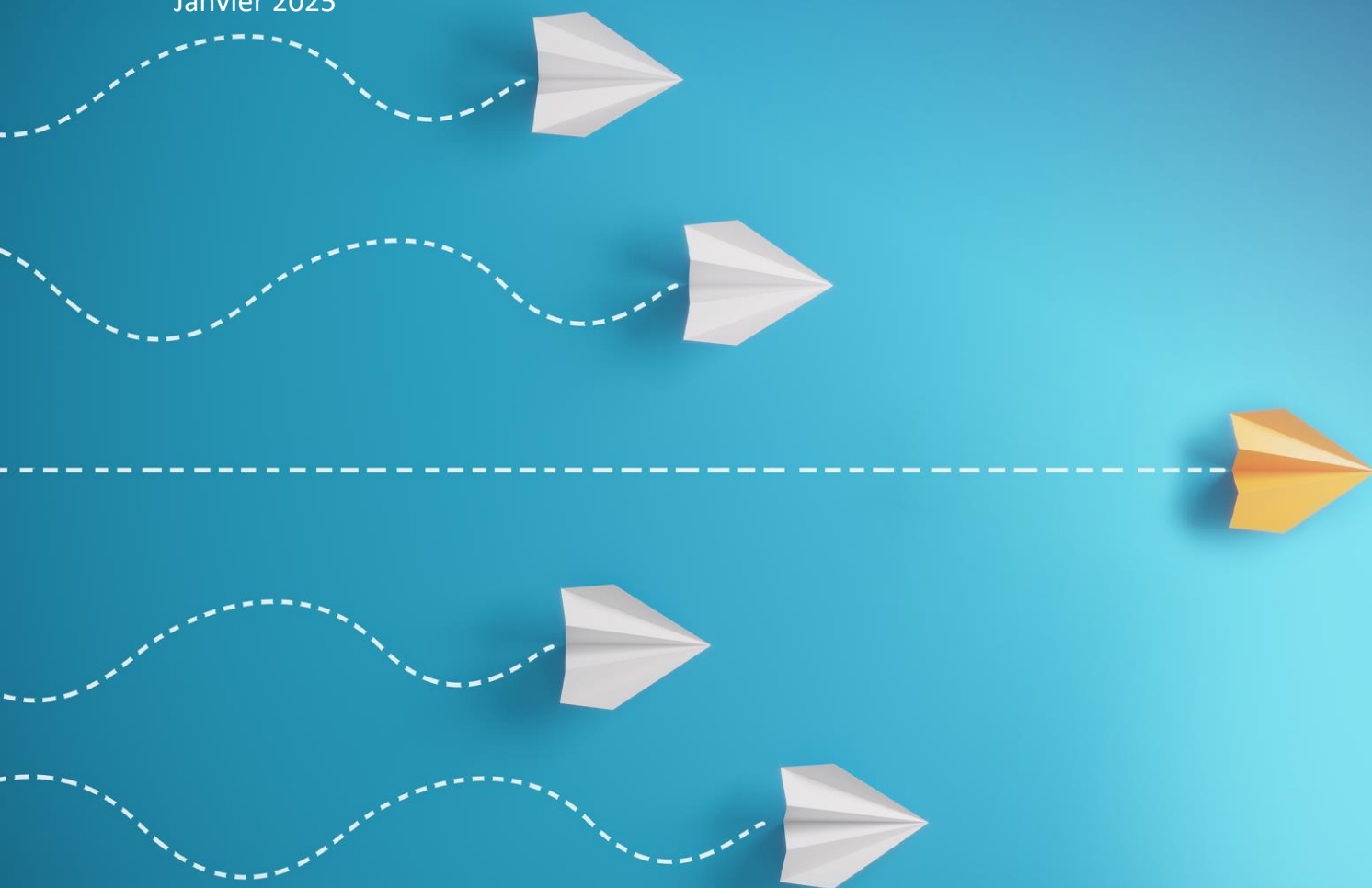
ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

PRÉLIMINAIRE

**Amendements au projet de loi n° 69 – Loi assurant la gouvernance responsable des
ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives – Transparence
des prix de l'essence et du carburant diesel**

Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie

Janvier 2025



PRÉFACE

Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente

La Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente, adoptée par décret (décret 1668-2022), s'inscrit dans le cadre des actions du gouvernement visant à réduire le fardeau réglementaire et administratif des entreprises.

Cette politique s'applique à l'ensemble des ministères et organismes publics. Ainsi, tous les projets et avant-projets de loi, les projets de règlement, les projets d'orientation, de politique ou de plan d'action qui sont soumis au Conseil exécutif et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les entreprises doivent faire l'objet d'une analyse d'impact réglementaire (AIR). Celle-ci doit être conforme aux exigences de la Politique et rendue accessible sur le site Web des ministères ou organismes concernés.

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Définition du problème

À l'automne 2023, à la demande du ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, la Régie de l'énergie (Régie) a produit deux avis qui confirment que les prix et les marges de commercialisation de l'essence sur certains marchés du Québec ont augmenté vers la fin de 2021 et sont restés élevés depuis. Elle observait aussi une plus forte concentration de l'offre dans ces régions, en comparaison avec le reste du Québec. Le précédent ministre a ensuite mandaté l'expert Robert Clark, professeur en économie à l'Université Queen, pour produire une étude afin d'analyser les écarts de prix et de marge dans la vente de l'essence et du carburant diesel et recommander des pistes de solutions pour assurer une saine concurrence dans ce secteur. Le rapport a été rendu public le 16 mai 2024.

Le rapport du professeur Clark confirme les conclusions des avis récents de la Régie. Le rapport indique également que les tendances de prix sur certains marchés ne sont pas cohérentes avec un marché de détail de l'essence parfaitement compétitif. Ces mêmes marchés ont vu une augmentation importante de leur concentration au niveau des distributeurs au cours des dix dernières années, et sont donc ainsi plus à risque de former une coordination tacite, ce qui favoriserait des prix au détail plus élevés pour les consommateurs.

Le professeur Clark recommande d'abroger le mécanisme de présomption de pratiques abusives prévu à l'article 67 de la Loi sur les produits pétroliers qui n'est pas efficace pour maintenir des marchés concurrentiels et qui pourrait empêcher les entreprises plus compétitives de fixer des prix plus bas. Le professeur Clark recommande aussi de mettre en place un régime de transparence des prix de l'essence qui viserait à obliger les essenceries à transmettre leurs modifications de prix à la Régie en temps réel, qui en faciliterait la diffusion sur diverses plateformes pour informer les consommateurs qui pourront comparer les prix.

Proposition du projet

Les propositions de modifications à la LRE et à la LPP visent à :

- Prévoir que la Régie devra produire annuellement un rapport, accessible au public, sur l'évolution des marchés au détail d'essence et de carburant diesel;
- Permettre au gouvernement de préciser par règlement les territoires où la présomption de pratique abusive prévue à l'article 67 de la LPP ne s'applique pas;
- Prévoir une mesure transitoire identifiant les régions administratives de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches où la présomption à l'article 67 de la LPP ne s'applique pas dès l'entrée en vigueur de la loi

- Prévoir que la Régie doit mettre à la disposition des commerçants d'essence ou de carburant diesel un service en ligne par l'entremise duquel certains d'entre eux doivent rendre accessibles les prix de vente de l'essence ou du carburant diesel qu'ils demandent à un consommateur, pour chacun de leurs établissements;
- Modifier l'article 92 de la LPP afin que son application soit effectuée par la ministre et non par un inspecteur.

Impacts

Les impacts financiers relatifs à l'obligation de publier les prix de l'essence et du carburant diesel sur le site Internet de la Régie seraient compris entre 1,3 M\$ et 2,6 M\$ par année selon une fréquence de modifications des prix à afficher comprise entre une à deux fois par jour pour l'ensemble des 2 542 essenceries assujetties, ce qui représente un coût administratif annuel compris entre 517 \$ et 1 035 \$ par essencerie.

À noter que ces charges varient d'une entreprise à l'autre en fonction de leur structure commerciale respective. En effet, les hypothèses choisies sont très sensibles aux salaires et aux nombres d'heures nécessaires à l'application de la mesure. Ces coûts pourraient également diminuer si un système de transmission automatisé des prix entre les essenceries et la Régie est mis en place.

Exigences spécifiques

À notre connaissance, aucune juridiction en Amérique du Nord n'a adopté de mesures semblables. Soulignons toutefois que plusieurs juridictions européennes comme la France, l'Allemagne et l'Autriche ont mis en place de telles mesures.

TABLE DES MATIÈRES

1. DÉFINITION DU PROBLÈME	6
2. PROPOSITION DU PROJET	7
3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	8
4. ÉVALUATION DES IMPACTS	9
4.1. Description des secteurs touchés	9
4.2. Coûts pour les entreprises	9
4.3. Synthèse des coûts et des économies	12
4.4. Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	12
4.5. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies	13
4.6. Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	14
5. APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI.....	15
6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME).....	15
7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES	15
8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES.....	16
9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION	17
10. CONCLUSION	17
11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	17
12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S).....	18
13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE	19

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Le 6 juin 2024, le projet de loi n° 69, projet de loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives (PL 69) a été présenté à l'Assemblée nationale. Des amendements au PL 69 sont proposés parmi lesquels l'introduction d'un régime de transparence des prix de l'essence et du carburant diesel.

En vertu des articles 55 à 59 de la Loi sur la Régie de l'énergie (LRE) et de l'article 67 de la Loi sur les produits pétroliers (LPP), la Régie de l'énergie (Régie) surveille le marché de la vente de produits pétroliers. Depuis 1996, elle détermine des paramètres permettant l'application de l'article 67 de la LPP et le mécanisme de présomption de pratiques abusives pour les stations-service qui agit en tant que prix de vente plancher dans le but de préserver la compétitivité du marché.

Malgré cette mesure, des disparités régionales au niveau des marges moyennes annuelles et des prix ont été observées au cours des dernières années. À la demande du ministre responsable de l'Énergie, la Régie a produit des avis¹ démontrant que les marges sont plus élevées dans certaines régions, certaines marges ont pratiquement doublé entre 2021 et 2023, alors qu'elles sont demeurées plus stables dans d'autres régions. Certains marchés ont vu une augmentation importante de la concentration au niveau des distributeurs au cours des dix dernières années.

Plus récemment, l'expert Robert Clark, professeur en économie à l'Université Queen, a été mandaté pour produire un rapport qui souligne également les disparités soulevées par la Régie². Le rapport démontre que les prix de certains marchés sont peu réactifs à la baisse des coûts dans les chaînes d'approvisionnement et qu'une concentration élevée des marchés dans certaines régions pourrait expliquer la hausse des marges. Ces marchés sont plus à risque de former une coordination tacite, ce qui favoriserait des prix au détail plus élevés pour les consommateurs. Il conclut que le mécanisme de présomption de pratiques abusives à l'article 67 de la LPP n'est pas efficace pour maintenir des marchés concurrentiels, notamment parce qu'un prix plancher pourrait empêcher les entreprises plus compétitives de fixer des prix plus bas

¹ Voir notamment : Avis au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles en vertu des articles 42 et 57 de la Loi sur la Régie de l'énergie sur le niveau des prix de vente au détail de l'essence au Québec, R-4187-2022 ; Avis au ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie en vertu des articles 42 et 57 de la Loi sur la Régie de l'énergie sur les écarts de prix et des marges de commercialisation entre la région de la Capitale-Nationale et les autres régions du Québec, R-4237-2023 et Avis au ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie en vertu des articles 42 et 57 de la Loi sur la Régie de l'énergie sur les écarts de prix et des marges de commercialisation entre la région de Chaudière-Appalaches et les autres régions du Québec, ainsi que sur tout écart observé dans d'autres régions du Québec, R-4237-2023.

² Robert Clark, Étude sur le marché de la vente au détail de l'essence au Québec, Rapport soumis au ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, 15 mars 2024.

et peut faciliter la coordination tacite entre les entreprises. En conclusion, il recommande d'abroger l'article 67 de la LPP et de mettre en place un régime de transparence des prix de l'essence qui viserait à obliger les stations-service à transmettre leurs modifications de prix à la Régie en temps réel pour favoriser cette concurrence.

2. PROPOSITION DU PROJET

Les amendements proposés au PL69 afin d'assurer la transparence des prix de l'essence et du carburant diesel et augmenter la concurrence entre les détaillants ont pour objet de :

- Prévoir que la Régie devra produire annuellement un rapport à la ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, accessible au public, sur l'évolution des marchés au détail d'essence et de carburant diesel, notamment l'évolution des différentes composantes de prix et les caractéristiques des marchés. Il est attendu que la Régie pose un regard critique sur l'état des marchés, concernant notamment le niveau de concurrence, les risques de coordination tacite entre les détaillants et l'application de la présomption de pratique abusive à l'article 67 de la LPP, mais aussi pour fournir des recommandations au bénéfice des consommateurs;
- Encadrer l'application de la présomption de pratique abusive à l'article 67 de la LPP en permettant au gouvernement de préciser par règlement les territoires où celle-ci ne s'applique pas. Ces modifications visent à tenir compte de la diversité des marchés au détail dont les conditions varient en fonction des volumes distribués, de la concentration de l'offre et de la densité de la population notamment. Ainsi, il est prévu d'éviter l'application d'un prix plancher dans les marchés où la concurrence n'est pas suffisante afin de permettre aux détaillants de fixer des prix plus compétitifs;
- Prévoir une mesure transitoire identifiant les régions administratives de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches où la présomption à l'article 67 de la LPP ne s'applique pas dès l'entrée en vigueur de la loi.
- Prévoir que la Régie doit mettre à la disposition des commerçants d'essence ou de carburant diesel un service en ligne par l'entremise duquel certains d'entre eux doivent rendre accessibles les prix de vente de l'essence ou du carburant diesel qu'ils demandent à un consommateur, pour chacun de leurs établissements. Cela assurera la transparence des prix des carburants et augmentera la concurrence entre les détaillants. Pour ce faire, il est prévu de :
 - Confier à la Régie la responsabilité de l'application de la mesure et les pouvoirs d'enquête et d'inspection à cet effet;
 - Demander à la Régie que le service en ligne soit à la disposition des commerçants au plus tard le 1^{er} janvier 2026 afin de mettre en œuvre la mesure le plus rapidement;
 - Viser les commerçants qui vendent plus de 500 000 litres par an afin de réduire le fardeau des plus petits détaillants. Il est proposé

- également d'exclure les commerçants opérant dans la région du Nunavik au nord du 55^e parallèle et sur l'île d'Anticosti en raison des caractéristiques de ces marchés isolés;
- Donner le pouvoir au gouvernement de préciser par règlement tout autre commerçant qui n'est pas visé par la mesure, ainsi que les catégories d'essence ou de carburant diesel qui sont visées;
 - Prévoir qu'un commerçant qui contrevient à l'obligation de rendre accessibles les prix de vente de l'essence et du carburant diesel commet une infraction, ainsi que les amendes applicables;
- Modifier l'article 92 de la LPP afin que son application soit effectuée par la ministre et non par un inspecteur, de façon à refléter les pratiques actuelles
 - Prévoir toutes les dispositions de concordance utiles.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Dans son avis³ publié en octobre 2023, la Régie a suggéré des pistes d'amélioration pour mieux informer les consommateurs à propos du marché de l'essence et du carburant diesel. Elle propose entre autres de rendre les données plus accessibles et réutilisables sur son site Web, de vulgariser l'information par des initiatives de communication multimédia et de créer une plateforme interactive pour répertorier les prix de l'essence et du carburant diesel au Québec. La Régie a d'ailleurs modifié son site Web récemment pour que le public puisse visualiser de façon plus dynamique et intuitive les données sur les prix des produits pétroliers⁴.

En revanche, une intervention normative s'avère nécessaire afin d'abolir la politique de « prix plancher » découlant de la présomption de pratique abusive dans la vente des produits pétroliers prévue à l'article 67 de la LPP qui empêche les entreprises plus compétitives de fixer des prix plus bas.

De plus, les actions posées récemment par la Régie afin d'améliorer l'accessibilité des données qu'elle publie déjà sur son site Web peuvent certes informer davantage le public, mais il est nécessaire d'en faire plus en mettant en place un véritable régime de transparence obligeant les essenceries à transmettre leurs prix à la Régie en continu, qui en faciliterait ensuite la diffusion sur diverses plateformes afin d'informer les consommateurs.

³ Voir note 1.

⁴ Voir en ligne le communiqué de presse de la Régie du 22 mai 2024 : https://www.regie-energie.qc.ca/storage/app/media/la-regie/publications-documentations-conference-colloques/communiqués-de-presse/2024/CP_20240522_Prix_de_lessence_VF.pdf

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Au 31 décembre 2022, selon le dernier recensement⁵ effectué par la Régie, le Québec comptait 2 779 essenceries en opération. L'ensemble des essenceries ont vendu 8 316 millions de litres (ML) de carburant.

Les trois régions où se trouve le plus grand nombre d'essenceries sont la Montérégie, Montréal et les Laurentides et fournissent à elles seules plus de 42 % de l'offre d'essence et de carburant diesel au Québec, en termes de volumes de ventes. Par ailleurs, les essenceries à faible débit correspondent à 61,9 % de l'offre sur le marché québécois et se trouvent surtout dans les régions de la Côte-Nord, de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, de l'Estrie, de la Mauricie et du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

Les modifications proposées toucheront les commerçants au détail de certaines catégories d'essence et de carburant diesel. Cependant, la nouvelle mesure exemptera tout commerçant dont les ventes d'essence et de carburant diesel sont inférieures à 500 000 litres par année afin de réduire le fardeau administratif de ces plus petits détaillants. Ce seuil représente 8,54 % (237) des essenceries en activité et 0,73 % des volumes vendus au Québec en 2022. Ainsi, le nombre d'essenceries visées par ces modifications proposées s'élève donc à environ 2 542 sur l'ensemble du Québec.

4.2. Coûts pour les entreprises

Coûts directs liés à la conformité aux règles

L'obligation pour certaines essenceries de publier en temps réel leurs prix engendrera certaines charges administratives qui sont associées principalement au temps nécessaire pour qu'un employé soumette le nouveau prix de l'essence ou du carburant diesel à la Régie.

Selon les estimations, les coûts directs liés à la conformité pour l'ensemble des essenceries assujetties à la mesure seraient d'environ 1,3 M\$ par année si l'on considère l'hypothèse qu'une seule modification de prix est faite par jour par essence. En revanche, si les modifications sont faites deux fois par jour par

⁵ Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel, Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2022, Régie de l'énergie, 2023, en ligne : <https://www.regie-energie.qc.ca/storage/app/media/consommateurs/informations-pratiques/prix-petrole/portrait-des-essenceries/RecensementEssenceries2023.pdf>.

essencerie, les coûts annuels seraient de 2,6 M\$ par années, ce qui représente un coût administratif annuel compris entre 517 \$ et 1 035 \$ par essencerie.

De façon générale, les nouvelles tâches imposées aux commerçants au détail de produits pétroliers seront assumées par le personnel déjà en place, ce qui s'ajouterait à la charge de travail actuelle et pourrait, dans certains cas, nécessiter l'ajout d'heures de travail ou des changements dans les façons de faire. De plus, ces coûts pourraient diminuer si un système de transmission automatisé des prix entre les essenceries et la Régie est mis en place.

TABLEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles pour l'ensemble des essenceries assujetties

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Autres coûts directs liés à la conformité	Aucun	1,3 à 2,6
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	Aucun	1,3 à 2,6

Note : Pour des fins de simplification, les chiffres présentés dans ce tableau sont arrondis.

Coûts liés aux formalités administratives

Aucune nouvelle formalité administrative ne sera créée pour l'application des mesures législatives.

TABLEAU 2

Coûts liés aux formalités administratives et application de l'exigence du « un pour un »
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts liés aux formalités administratives existantes		
Coûts de production, de gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation	Aucun	Aucun
Dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	Aucun	Aucun
Autres coûts liés aux formalités administratives	Aucun	Aucun
Total des coûts liés à la modification des formalités administratives existantes	Aucun	Aucun
Effets nets concernant l'exigence du « un pour un » si applicable	Aucun	Aucun
TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	Aucun	Aucun

Manques à gagner

Pour les détaillants de produits pétroliers, les nouvelles mesures législatives n'entraînent aucun manque à gagner.

TABLEAU 3

Manques à gagner
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Diminution du chiffre d'affaires	Aucun	Aucun
Autres types de manques à gagner	Aucun	Aucun
TOTAL DES MANQUES À GAGNER	Aucun	Aucun

Synthèse des coûts pour les entreprises

Le total des coûts pour les entreprises s'établit entre 1,3 à 2,6 M\$ par an.

TABLEAU 4

Synthèse des coûts pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	Aucun	1,3 à 2,6
Coûts liés aux formalités administratives	Aucun	Aucun
Manques à gagner	Aucun	Aucun
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	Aucun	1,3 à 2,6

4.3. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 5

Synthèse des coûts et des économies

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts, économies (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	Aucun	1,3 à 2,6
Revenu supplémentaire pour les entreprises	Aucun	Aucun
Participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet	Aucun	Aucun
Total des économies pour les entreprises	Aucun	Aucun
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	Aucun	1,3 à 2,6

4,4 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Dans le cadre de cette évaluation d'impacts, seuls les coûts engendrés par le transfert des prix de l'essence et du carburant diesel à la Régie en temps réel effectué par l'employé ont été évalués.

Nous supposons que les essenceries inscriront leurs informations de prix une à deux fois par jour, dépendamment du nombre de changements de prix, ce qui leur prendra au maximum cinq minutes par téléversement par jour. Les autres hypothèses utilisées afin d'évaluer les coûts pour l'ensemble des essenceries assujetties sont présentées au tableau 6.

À noter que les hypothèses choisies sont très sensibles aux salaires et aux nombres d'heures nécessaires à l'application de la mesure.

Par ailleurs, les coûts estimés pourraient diminuer si un ou plusieurs systèmes de transmission automatisés des prix entre les essenceries et la Régie sont mis en place.

TABLEAU 6

Hypothèses utilisées pour quantifier l'impact financier

Éléments de calculs	Valeurs estimées	Source/justification
Nombre de modifications sur le site Internet de la Régie	1 à 2 fois par jour/essencerie	Hypothèse MEIE
Nombre de minutes pour entrer les données	5 min/jour/essencerie	Hypothèse MEIE
Taux salaire horaire	17 \$/h	Préposé/préposée de stations-service au Québec Salaires - Guichet-Emplois (guichetemplois.gc.ca)
Nombre d'essenceries assujetties ⁶	2 542	Régie de l'énergie : Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel. Recensement des essenceries activité au Québec au 31 décembre 2022

4.5. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

Le MEIE a sollicité l'avis de l'Association des distributeurs d'Énergie du Québec (ADEQ) et l'Association canadienne de carburants (ACC) sur les hypothèses

⁶ Exclut les essenceries distribuant moins de 500 000 litres par année.

concernant l'évaluation des impacts financiers des modifications proposées, notamment concernant les formalités administratives.

4,6 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Avantages

Les mesures proposées visent à augmenter la concurrence dans la vente au détail de l'essence et du carburant diesel, améliorer la transparence des prix notamment en permettant aux consommateurs d'obtenir des informations sur les prix en temps réel et de trouver l'essencerie la moins chère à proximité ou sur un itinéraire spécifique. Ensuite, les effets indirects de la publication des informations sur les prix grâce à l'accès à des données ouvertes permettront aux fournisseurs de services tiers de créer ou d'améliorer les outils de comparaison des carburants existants (applications mobiles ou plateformes en ligne).

Les essenceries seront incitées à se faire concurrence sur les prix pour protéger leurs parts de marché existantes ou en gagner de nouvelles grâce aux mouvements des consommateurs.

Inconvénients

Le rapport « *Étude sur le marché de la vente au détail de l'essence au Québec* » du professeur Clark évoque la possibilité que l'utilisation d'algorithmes basés sur l'intelligence artificielle pour la détermination des prix des carburants soulève certaines préoccupations en matière de concurrence qui devront faire l'objet d'un suivi attentif par l'autorité chargée de lutter contre les pratiques anticoncurrentielles. Cette nouvelle réalité n'est cependant pas propre au marché des carburants.

Par ailleurs, les mesures proposées auraient des effets moindres dans les régions éloignées que dans les grands centres urbains où la densité de commerçants est plus faible. En effet, dans ces régions, malgré ce qui est proposé, il est peu envisageable que les consommateurs parcourent de plus grandes distances pour acheter chez un commerçant à prix plus faible. De plus, un seuil d'exclusion volumétrique est proposé afin de limiter le fardeau administratif pour les commerçants de plus petites tailles qui sont davantage présents en régions éloignées.

5. Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

✓	Appréciation ⁽¹⁾	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le[s] secteur[s] touché[s])		
☐		500 et plus
☐		100 à 499
☐		1 à 99
Aucun impact		
☒		0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le[s] secteur[s] touché[s])		
☐		1 à 99
☐		100 à 499
☐		500 et plus
Analyse et commentaires : les amendements visés n'auront aucun impact sur l'emploi.		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

La majorité des essenceries au Québec sont des PME, cependant, les impacts financiers évalués aux sections précédentes s'avèrent relativement mineurs. Ainsi, l'application de cette mesure législative ne nécessite aucune modulation pour les essenceries assujetties.

Également, l'exclusion des essenceries vendant moins de 500 000 litres par année ainsi que celles opérant dans la région du Nunavik au nord du 55e parallèle, les marinas, les pourvoiries, les relais de motoneige et les dépôts à approvisionnement sélectif par carte, permettrait d'alléger le fardeau des règles des plus petits détaillants puisqu'on considère que ces marchés ne présentent pas d'enjeux liés à la concurrence comme les essenceries.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Les propositions concernant la transparence des prix de l'essence et du carburant diesel auront des incidences économiques puisqu'elles visent à rendre les marchés de l'essence et du carburant diesel plus compétitifs au bénéfice des consommateurs qui pourraient avoir accès à des prix plus bas.

Également, assurer la transparence des prix permettra de favoriser la concurrence et la baisse des prix de l'essence et du carburant diesel tout en éliminant les conditions de marché qui pourraient contribuer à une potentielle coordination tacite entre les distributeurs.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Depuis 2006, le gouvernement français a mis en place un site Web géré par le ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie et oblige les détaillants à y publier les prix de différents types de carburants⁷. Les consommateurs ont accès en direct aux prix pour l'ensemble des essenceries qui distribuent un minimum de 500 000 litres de carburants par année.

Depuis 2013, le Market Transparency Unit for Fuels géré par le Federal Cartel Office d'Allemagne a mis en place des mesures pour obliger les essenceries qui distribuent plus de 750 000 litres de carburants à leur transmettre en direct leurs prix afin qu'il les transmette par la suite aux services d'information aux consommateurs qui en retour les rendent disponibles sur des applications pour téléphones intelligents, sur Internet ou sur leur GPS⁸.

En Autriche, la Loi sur la transparence des prix des carburants a également imposé aux stations-service de signaler toute modification de prix dans un délai d'une demi-heure à l'organisme de régulation de l'énergie autrichien, E-Control. Les prix sont affichés en ligne, ce qui permet aux consommateurs de comparer les stations et de trouver le prix le plus bas⁹. La mesure s'est avérée efficace et a permis de réduire les prix¹⁰.

La Grande-Bretagne analyse actuellement l'opportunité et la façon de mettre en place un mécanisme de transparence des prix grâce à une obligation pour les détaillants de transmettre en temps réel les informations sur les prix des carburants à une entité désignée dans le cadre d'un système de données ouvertes au bénéfice des consommateurs¹¹.

⁷ Arrêté du 12 décembre 2006 relatif à l'information du consommateur sur les prix de vente des carburants, en ligne : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000817439>.

⁸ Regulation on the market transparency unit for fuels (MTS Fuel Regulation), en ligne: <https://www.gesetze-im>

⁹ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20007391&FassungVom=2019-12-31>.

¹⁰ Working Paper, Price Effects of the Austrian Fuel Price Fixing Act: A Synthetic Control Study, Maïke Becker, Gregor Pfeifer, Karsten Schweikert, CESifo, Munich, 2021, Working Paper No. 8819.

¹¹ <https://www.gov.uk/government/consultations/empowering-drivers-and-boosting-competition-in-the-road-fuel-retail-market/empowering-drivers-and-boosting-competition-in-the-road-fuel-retail-market-open-data-scheme-and-ongoing-monitoring-function-for-road-fuel-prices#open-data-scheme-for-fuel-prices>.

À la suite d'une enquête de la British Columbia Utilities Commission (BCUC) sur les raisons qui expliqueraient les prix et les marges élevés de l'essence et du carburant diesel dans la province, un cadre réglementaire ¹²a été adopté pour exiger que les importateurs de carburant, les grossistes, les propriétaires/exploitants de terminaux et ceux qui fournissent du carburant aux détaillants soumettent des rapports réguliers à la BCUC. Cette mesure fait en sorte que la BCUC peut publier¹³ davantage d'informations pour les consommateurs sur les facteurs qui influencent les prix et les marges.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les amendements au PL69 visant à améliorer la transparence des prix et augmenter la concurrence dans la vente au détail des carburants sont basés sur les principes de bonne réglementation que le gouvernement a mis en place en vertu des articles 6 et 7 de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente (décret no 1668-2022), soit notamment que les mesures répondent à un besoin clairement identifié.

10. CONCLUSION

Pour l'ensemble des essenceries assujetties, les impacts financiers relatifs à l'obligation de publier les prix de l'essence et du carburant diesel sur le site Internet de la Régie seraient compris entre 1,3 M\$ et 2,6 M\$ par années selon une fréquence de modifications des prix à afficher comprise entre une à deux fois par jour pour l'ensemble des 2 542 essenceries assujetties, ce qui représente un coût administratif annuel compris entre 517 \$ et 1 035 \$ par essencerie.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La Régie devra effectuer le suivi du respect de l'obligation de publication des prix par les commerçants au détail et gérer l'administration du site Internet à cette fin. Les consommateurs pourront s'adresser à la Régie pour dénoncer des manquements et celle-ci pourra effectuer un contrôle au besoin. La Loi devrait également prévoir que la Régie doit maximiser l'accessibilité des données de prix pour les consommateurs dans le but d'assurer l'efficacité de la mesure de transparence et son impact sur la concurrence entre les commerçants.

¹² Fuel Price Transparency Act, SBC 2019, Chapter 46; Fuel Price Transparency Regulation, B.C. Reg. 52/2020.

¹³ Gas Prices BC, en ligne : <https://www.gaspricesbc.ca/>.

Enfin, le ministère pourra évaluer l'efficacité des mesures grâce au rapport annuel de la Régie de l'énergie qui devra analyser les tendances des marchés et leur niveau concurrentiel notamment.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie
Direction générale des combustibles propres et des réservoirs
5700, 4e Avenue Ouest
Québec (Québec) G1H6R
dgcpr@economie.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	☒	☐
2	Sommaire	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	☒	☐
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire?	☒	☐
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État?	☒	☐
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	☒	☐
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	☒	☐
6	Évaluation des impacts		
6,1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	☒	☐
6,2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ¹⁴ directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
	Si l'exigence du « un pour un » s'applique, est-ce que le coût associé aux formalités administratives abolies compense complètement le coût associé à la formalité administrative nouvellement créée? S.o.	☐	☐
	Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, une compensation additionnelle est-elle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, la réduction de fréquences, la prestation électronique ou l'exemption partielle d'une certaine catégorie d'entreprises? S.o.	☐	☐
	Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le MO a reçu un avis du Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires du ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie à l'effet que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique? S.o.	☒	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?	☒	☐
6,3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?	☒	☐

¹⁴. S'il n'y a aucun coût et aucune économie, l'estimation est de 0 \$.

6,4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts et des économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6,5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	☒	☐
6,6	Élimination des formulations imprécises dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les formulations imprécises telles que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminées?	☒	☐
6,7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☒	☐
	Au préalable : ☒ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☐ (cocher)		
6,8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	☒	☐
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	☒	☐
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi, cochée?	☒	☐
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou, dans le cas contraire, est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	☒	☐
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec de principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	☒	☐
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	☒	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse indique dans quelle mesure les règles respectent les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	☒	☐

