

Les prix de détail ont chuté au cours du premier trimestre de 2016 alors que les prix du brut atteignaient leurs niveaux les plus bas en quatorze années.

L'incertitude au sujet de la croissance de la demande et sa capacité d'endiguer l'excédent en croissance d'approvisionnements mondiaux de brut ont conservé les prix du brut plus bas durant la première partie de 2016. La fin du trimestre a connu une légère augmentation des prix du brut en réaction à la nouvelle d'un gel possible de la production de l'OPEP. Les prix de l'essence et du diesel sont descendus à leurs plus bas niveaux en sept ans tandis que l'augmentation des inventaires forçait les prix de gros à la baisse et poussait certaines raffineries à couper dans leurs opérations de raffinage. Vers la fin du trimestre, les redressements au débit des raffineries ont appliqué une certaine pression à la hausse sur les prix des produits raffinés.

Les fortes marges de raffinage et l'augmentation de l'accès au brut canadien avantage par son coût ont conduit à une flambée des importations dans les régions du Mid West et du Golfe des É.-U. Ceci a permis aux raffineries dans la région d'augmenter leurs taux d'utilisation, entraînant une forte hausse des stocks d'essence. Accompagnés par une demande de produit inférieure en janvier, de nombreux producteurs régionaux ont vendu des produits raffinés à rabais pour équilibrer la surabondance, conduisant à la baisse des prix dans l'Ouest canadien en février. Les prix ont augmenté vers la fin du trimestre tandis que les raffineries ralentissaient leurs opérations de raffinage et que l'entretien planifié commençait à placer certaines installations en mode hors ligne. Les inventaires de diesel ont également grimpé à des sommets sur cinq ans en raison de l'affaiblissement de la demande et de la forte production des entreprises de raffinage. Et partant, les marges de raffinage du diesel ont rétréci, oscillant autour de 10 cents par litre de moins qu'à la même période l'an passé. Les figures 1 et 2 montrent le mouvement historique des prix de détail de l'essence et du diesel au Canada avec le prix de leurs composantes.

Le WTI et le Brent, les points de référence nord-américain et international respectivement, ont terminé le trimestre à parité. Le WTI a terminé mars à 37,64 \$US le baril ; seulement 0,55 \$ inférieur à l'an passé. Le brut Brent a terminé le trimestre à 37,74 \$US le baril, soit à 1,56 \$ de plus que l'an passé, et seulement 0,10 cents au-dessus du WTI. Malgré des prix relativement bas, les marchés pétroliers ont connu une volatilité considérable en raison des attentes de toutes sortes au sujet du rééquilibrage des approvisionnements en brut. Le WTI a atteint un faible prix de 26,20 \$US le baril à la mi-février avant de remonter à un sommet de 40,70 \$US le baril à la mi-mars, et de façon similaire, le Brent a chuté à un bas niveau de 26,22 \$US le baril en janvier avant de plafonner à 40,73 \$US le baril en mars. L'augmentation des prix du brut alignée avec la nouvelle au sujet des récentes rencontres de l'OPEP

Figure 1: Prix moyen canadien de l'essence régulière et des composantes

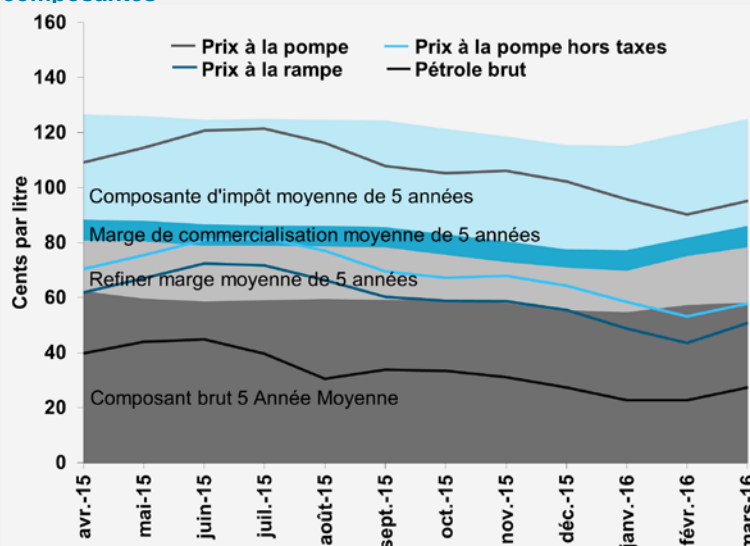
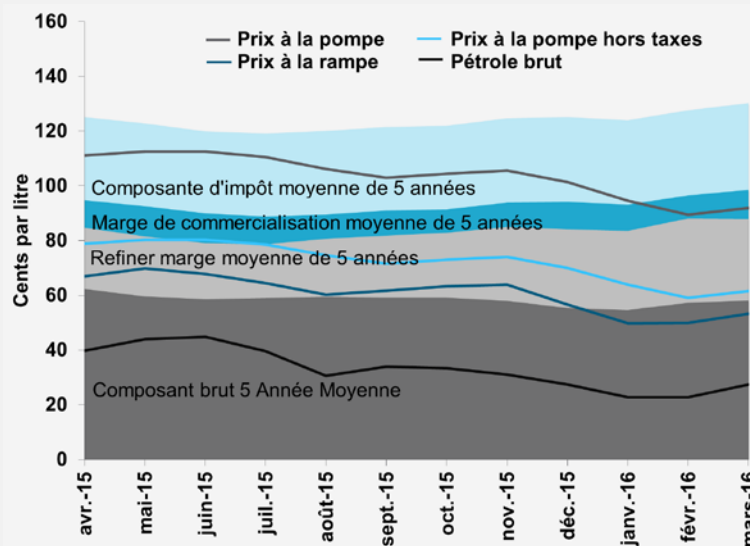


Figure 2: Prix moyen canadien du diesel et ses composantes



laissant entrevoir un gel possible de la production avait pour intention de stabiliser le marché du brut. La parité récente entre le WTI et le brut américain peut être attribuée à la forte concurrence entre les deux bruts dans les marchés nord-américains clés, et à la levée de l'interdiction de l'exportation du brut américain, qui a contribué à placer les prix du WTI en ligne avec les bruts commercialisés internationalement.

De façon similaire aux prix mondiaux du brut, le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS) a terminé le trimestre à peine à 1 p. 100 de moins que l'an passé, mais a connu beaucoup de volatilité, chutant en dessous de 15 \$US le baril en mi-février.

Survol du marché de l'essence et du diesel

Le prix de détail moyen de l'essence canadienne a chuté à son plus bas niveau en sept ans en février, alors que les prix du brut atteignaient leurs niveaux les plus bas en quatorze ans et que les marges de raffinage rétrécissaient à leur niveau le plus bas en un an. Des inventaires élevés de produits finis ont placé une pression à la baisse sur les prix de gros en février, mais les prix ont commencé à grimper en mars lorsque la demande saisonnière a repris en raison du ralentissement de la production et de l'entretien saisonnier des entreprises de raffinage. La marge bénéficiaire des détaillants a rétréci à 7,1 cents le litre alors que la montée des prix de détail affichait un retard négatif sur l'augmentation des prix de gros.

La disparité régionale s'est poursuivie avec la tarification des prix de gros entre la côte Ouest et le reste du Canada, avec les prix de gros de l'essence oscillant autour de douze cents par litre de plus qu'à Edmonton en février. Le marché de gros de la côte Ouest est demeuré isolé en raison de la capacité pipelinère limitée pour les produits finis en provenance de l'Alberta, et des différences de spécifications des produits avec les marchés américains à proximité immédiate, limitant ainsi leur capacité d'apporter des produits à plus faible coût dans la région.

L'approvisionnement en diesel a dépassé la demande au cours du premier trimestre, gardant les prix de gros bas et les marges de raffinage inférieures à la norme saisonnière des quelques dernières années. Les faibles prix du brut en février ont également contribué à la descente

du prix moyen du diesel à son plus faible niveau depuis juin 2009. Les prix moyens du diesel étaient inférieurs à ceux de l'essence au début de l'année, après avoir moyenné près de 14 cents par litre au-dessus de l'essence au cours du premier trimestre de 2015.

Les prix de gros du diesel dans le centre-ouest ont moyenné à environ cinq cents par litre en dessous de l'Ontario et des régions de l'ouest au cours du premier trimestre. Ceci est en grande partie un corollaire de la saisonnalité disparate de la demande en relation avec un taux plus élevé d'utilisation du distillat dans les applications de chauffage dans la partie ouest de l'Amérique du Nord. (figure 3)

Figure 3: Composantes prix moyennes canadiennes de l'essence et du diesel pour le 1er trimestre 2016



Perspectives du marché pour le prochain trimestre

Le deuxième trimestre est caractérisé par une demande supérieure d'essence alors que nous entrons dans la saison estivale de conduite, et ceci pousse généralement les prix à la hausse. Avec les taux d'utilisation des entreprises de raffinage en ligne avec ce qu'elles étaient il y a un an, l'on s'attend à ce que l'augmentation de l'impact sur la marge bénéficiaire de la demande saisonnière soit similaire à l'an passé. Toutefois, les coûts plus faibles du brut escomptés contribueront à atténuer ces effets, gardant les prix inférieurs aux niveaux de l'an passé.

Tôt au cours du prochain trimestre, bon nombre de raffineries effectueront une transition vers un mélange de carburant d'été ; un mélange d'essence avec une pression de vapeur plus faible destiné à limiter les gaz d'évaporation au cours des mois chauds. Ce mélange

d'essence contient moins de butane, coûte plus cher à produire, ce qui, selon toute vraisemblance, appliquera une pression à la hausse sur les prix.

Alors que nous entamons le deuxième trimestre, nous nous attendons à ce que les prix du diesel continuent de fléchir, ce qui est habituel à ce moment-ci de l'année. Ceci combiné avec des inventaires de diesel sans précédent, il est possible qu'au prochain trimestre les prix du diesel chutent à des niveaux historiquement bas depuis plusieurs années

Le rôle changeant de l'essence à indice d'octane plus élevé dans le marché de détail canadien des carburants

Les grades d'essences plus élevés tels intermédiaire, super et super premium jouent un rôle de plus en plus important dans le marché canadien des carburants, et aussi en permettant aux constructeurs d'automobiles de réaliser des normes d'efficacité des carburants supérieures. Ces grades combinés ont totalisé 13,5 p. 100 des parts de ventes d'essence au détail en 2015. Toutefois, le pourcentage de part de marché des carburants à hauts indices d'octane a considérablement diminué, d'un chiffre à hauteur de 23,0 p. 100 pour les ventes d'essence au détail en 1996 à un faible 12,5 p. 100 en 2006, remontant lentement par la suite. Cette analyse prendra en considération les tendances des taux de pénétration, ainsi que la tarification des grades d'essence à indice d'octane plus élevé, avec une place importante pour l'essence super (octane 91).

Les grades d'essences à indice d'octane plus élevé sont généralement recommandés pour les moteurs à compression plus élevée (à turbocompresseur) pour le contrôle de la séquence d'allumage, prévenant la détonation hâtive qui peut causer des dommages au moteur et compromettre la performance du véhicule. Les plus petits moteurs à turbocompresseur, combinés avec des carburants à hauts indices d'octane, peuvent avoir un impact significatif sur la performance du véhicule, augmentant l'efficacité des carburants et réduisant les émissions en dernier ressort. Les moteurs haute performance sont une composante de plus en plus essentielle de la stratégie de conformité des constructeurs d'automobiles pour élever les normes d'efficacité des carburants. Ceci a entraîné un pourcentage plus élevé des ventes de véhicules possédant des moteurs à turbocompresseur, et partant, plus de véhicules sur la route qui requièrent (ou recommandent) l'utilisation d'essence super. D'ici 2020, on s'attend à ce que les

moteurs à turbocompresseur représentent 39 p. 100 des ventes de véhicules en Amérique du Nord, de 23 p. 100 qu'elles étaient en 2015 (Honeywell) et d'à peine 7 p. 100 en 2011. Ceci est la raison principale de la montée récente des ventes d'essence super en Amérique du Nord.

Qu'est-ce qui a causé le recul important de l'utilisation de l'essence super qui a précédé la récente hausse? Elle est largement attribuable au prix et à la grande élasticité des décisions d'achat des consommateurs pour ces grades d'essences avant 2005. Les consommateurs qui n'ont pas besoin d'essence super ont la possibilité de la remplacer par de l'essence ordinaire quand le prix de l'essence super ou de l'essence en général) augmente. Avant 2010, seule une petite fraction des voitures sur la route avait réellement besoin de supercarburant, de sorte que les consommateurs se sont simplement détournés de son utilisation alors que s'élevait le prix de l'essence, abandonnant les avantages perçus en échange de prix d'essence relativement plus bas. Il y a une corrélation presque parfaite entre le prix de l'essence et le pourcentage des ventes d'essence super entre 1996 et 2005 (-0,87) ; durant cette période, les prix de l'essence ont doublé, alors que les ventes de supercarburant (en pourcentage du volume total) ont diminué de moitié. (Figure 4)

Les ventes d'essence super ont planché en T1 2006 (juste en dessous de 7 %) et, selon toute vraisemblance, ceci approchait le pourcentage de voitures sur la route requérant (ou pour lesquelles on recommandait) le supercarburant - estimé légèrement sous le chiffre de 7 % à ce moment-là. Ceci est important pour comprendre comment la relation entre le prix et les ventes de super a alors

Figure 4: Pourcentage trimestriel canadien pour le volume de super vs prix de détail 1996-2015

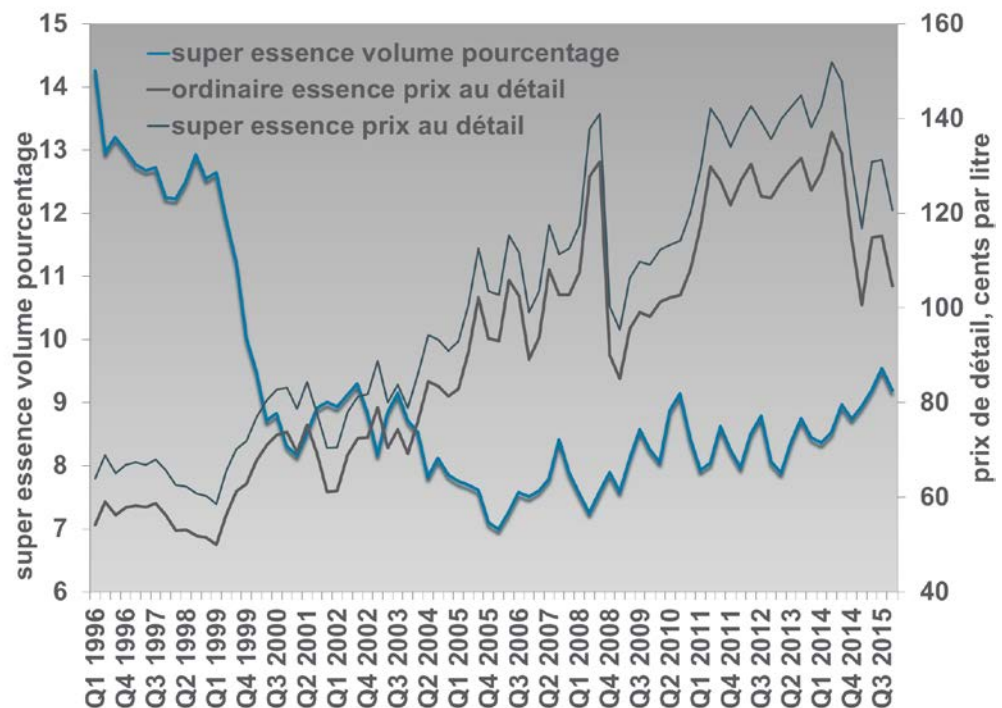
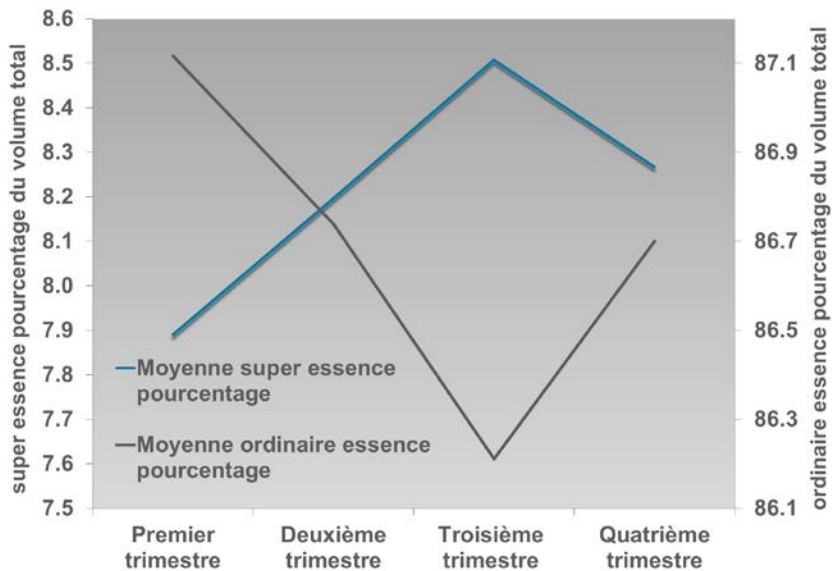


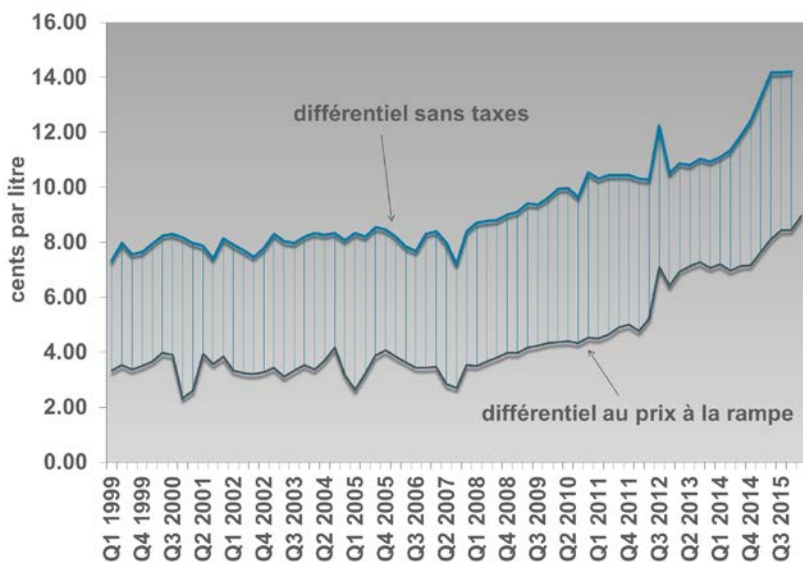
Figure 5: Pourcentage canadien moyen du volume total de super/sans plomb 2006-2015 par trimestre



changé ; la corrélation est devenue beaucoup plus faible (-0,17) entre 2006 et 2015. Bien que les consommateurs réagissent toujours aux changements de prix dans leurs habitudes d'achat de supercarburant, les réactions ont été beaucoup moins élastiques, suggérant qu'il était moins possible pour les consommateurs de remplacer leurs achats d'essence super par de l'essence ordinaire lorsque les prix augmentaient. Depuis ce point au début de 2006, les ventes de super au Canada ont été dictées principalement par deux facteurs : la saisonnalité et le pourcentage de voitures sur la route requérant de l'essence super.

La demande d'essence super au cours des mois d'été augmente en raison du plus grand nombre de véhicules haute performance sur la route. Ceci est particulièrement vrai au Canada, où bon nombre de véhicules performants sont remisés pour les mois d'hiver et ramenés sur la route une fois que les routes sont libres. La Figure 5 montre le pourcentage moyen de supercarburant par trimestre, et depuis 2005, il y a eu une augmentation moyenne de près d'un point de pourcentage (représentant une augmentation de 8 p. 100) entre T1 et T3. Ce schéma saisonnier de consommation de supercarburant au Canada a été remarquablement constant d'une année à l'autre.

Figure 6: Pourcentage trimestriel canadien pour le super/sans plomb hors taxes vs écarts de prix de gros 1999-2016



Un autre aspect de la consommation de supercarburant est l'écart de prix entre les grades d'essence ordinaire et d'essence super. La Figure 6 montre la stabilité relative des écarts de prix entre la vente en gros et la vente au détail jusqu'à 2008, où ils ont commencé à s'accroître de façon passablement constante de 5 cents par litre, respectivement. Les écarts de tarifs entre le gros et le détail ont augmenté à des taux presque identiques, suggérant que l'augmentation est dictée par les décisions de tarification au niveau du grossiste. La marge bénéficiaire moyenne des détaillants sur les supercarburants est demeurée relativement constante depuis 2008.

L'augmentation du prix de gros relatif de l'essence super est vraisemblablement fonction à la fois de la pression des coûts et de la non-élasticité actuelle de la demande de supercarburant. Les pressions pertinentes relatives au coût incluraient : l'augmentation de l'utilisation de l'huile lourde et

des unités de craquage dans les raffineries, ainsi que l'augmentation de l'emploi de l'huile de schiste plus légère qui, toutes, tendent à produire moins de composants de mélange à octane élevé requis pour fabriquer de l'essence super. Essentiellement, ceci met de la pression sur l'octane à la raffinerie, et en dernier ressort pousse le prix à la hausse du mélange à octane.

Alors, quelle est la perspective pour les grades d'essences super? Avec l'augmentation prévue des ventes de moteurs à turbocompresseur, l'utilisation de carburants à hauts indices d'octane est susceptible d'augmenter. Toutefois, avec les écarts de prix en pleine ascension, il est improbable que les consommateurs puissent encaisser quelque 'valeur' que ce soit de leurs gains d'efficacité des carburants. En contrepartie, les consommateurs pourraient choisir de l'essence ordinaire pour des véhicules destinés à des carburants à hauts indices d'octane, sacrifiant en effet la performance moteur et l'économie de carburant pour des coûts moins élevés. Il s'agit d'une instance où l'utilisation de carburants à l'éthanol (E15 et supérieurs) pourrait être avantageuse, compte tenu que l'éthanol offre un important coup de pouce pour l'octane mais peut être relativement efficace en termes de coûts.