

Les questions d’approvisionnement régional tant pour le brut que pour les produits finis ont été les facteurs primaires derrière la hausse des prix au cours du deuxième trimestre de 2016.

Les problèmes d’approvisionnement de produits dans l’Ouest canadien, résultant principalement des feux en Alberta, ont limité la production et le transport du brut, mettant une pression à la hausse sur les prix du brut. Ceci, associé avec les problèmes d’approvisionnement en produits finis en raison des interruptions de service dans les entreprises de raffinage, a fait en sorte que les prix de détail canadiens ont atteint leurs plus hauts niveaux à date en 2016.

Les enjeux concernant le brut ont été très répandus aussi bien à l’étranger que sur le plan intérieur au cours du dernier trimestre. Les approvisionnements ont été réduits en raison de la plus faible production de schiste argileux en relation avec les feux de forêts en Alberta. Ceci a donné lieu à un fléchissement des inventaires et a déclenché une montée des prix au cours des derniers mois.

La demande saisonnière nord-américaine élevée pour de l’essence, de fortes exportations de produits raffinés et la saison de conduite d’été qui approche ont fait en sorte que les intrants des entreprises de raffinage ont augmenté malgré une réduction de la capacité d’exploitation en relation avec un bon nombre de problèmes de raffineries. Ceci a, en outre, donné lieu à une diminution des inventaires de produits raffinés et une augmentation soudaine des prix de gros des produits pour la presque totalité du trimestre – principalement dans le Mid West qui a connu des pénuries de produits dans la foulée des problèmes de raffinerie en Alberta. Ceci contraste fortement avec les régions de l’Est du Canada qui n’ont pratiquement pas été affectées par ces enjeux, de sorte que leurs prix de gros ont été beaucoup plus stables au cours de la période.

Les marges de raffinage du diesel, qui connaissent généralement une chute au cours des mois d’été, ont commencé à monter vers la fin du trimestre. Ceci a été dicté par le resserrement de l’offre, largement le résultat d’une forte demande étrangère et les grèves de raffineries en France. 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 évolué en parallèle au cours du trimestre, ressentant la pression à la hausse des contraintes d’approvisionnement à l’échelle mondiale. Le WTI a atteint un sommet de 51,23 \$US le baril à la mi-juin avant de terminer le mois à 48,30 \$US le baril ; c’est 28,3 p. 100 supérieur à la fin du trimestre dernier. Le pétrole brut de

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

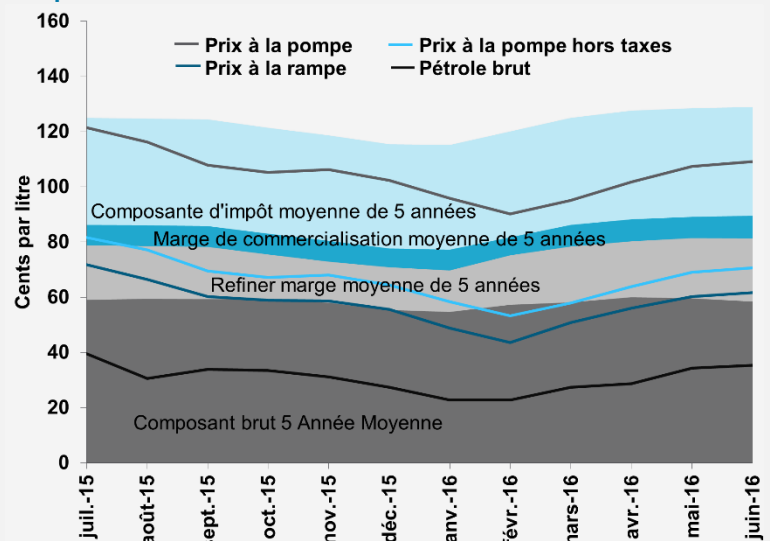
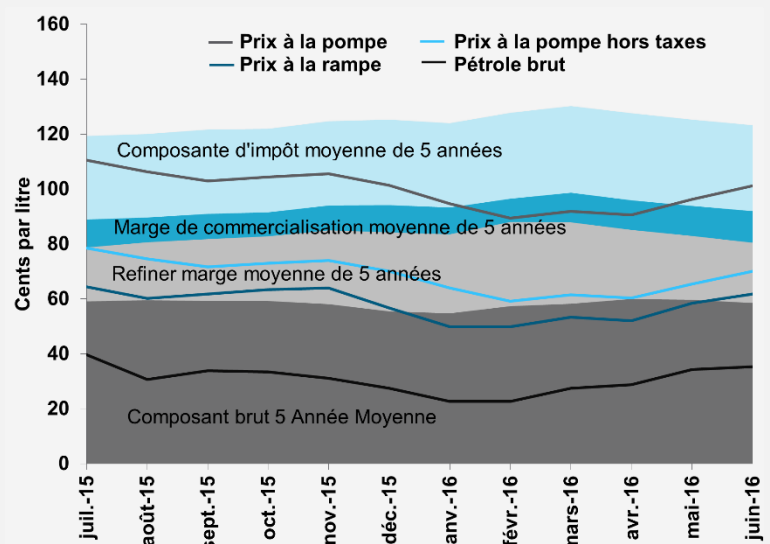


Figure 2: Prix moyen canadien du diesel et ses composantes



référence Brent est monté à 51,03 \$US le baril avant de terminer le trimestre à 48,23 \$US le baril, soit 27,8 p 100 supérieur à celui atteint à la fin du trimestre précédent, tout en restant à parité avec le WTI.

De façon similaire, le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS) a terminé juin en hausse de 37,5 p. 100 par rapport au trimestre dernier. En avril, une portion du pipeline Keystone qui transporte grosso modo 590 000 barils par jour du Canada jusqu'à Cushing a été fermée durant une semaine, élargissant l'escompte du WCS par rapport au WTI à 14,97 \$US le baril. Alors que la production des sables bitumineux tombait en mode hors ligne en réaction aux incendies de forêts du début de mai, l'escompte est descendu à 11,30 \$US le baril avant de remonter de nouveau alors que la production revenait en ligne – terminant le trimestre à 13,77 \$US le baril.

Survol du marché de l'essence et du diesel

Le prix de détail moyen de l'essence canadienne a atteint un sommet sur 10 mois en juin, augmentant de 14,1 cents par litre en comparaison de mars, dicté à la fois par l'augmentation des prix du brut et des marges de raffinage. Le début de la saison de conduite d'été et les problèmes de raffinage cités ont causé l'augmentation du prix moyen de l'essence canadienne de 10,9 cents par litre par rapport à mars. La marge bénéficiaire des détaillants a terminé le trimestre à 1,8 cent supérieur à la période précédente.

Figure 3: Composantes prix moyennes de l'essence et du diesel au Canada au 2e trimestre 2016



La disparité régionale du prix de gros de l'essence a dominé entre l'Ouest et le reste du Canada, compte tenu que la fermeture non prévue des raffineries en Alberta a entraîné des pénuries d'essence à travers toute la région. Alors que les postes d'essence faisaient des efforts pour se réapprovisionner, les marges bénéficiaires des détaillants en Alberta, Saskatchewan et au Manitoba ont augmenté vers la fin du trimestre à une moyenne de 13,2 cents par litre – soit près de 8 cents supérieurs à leur moyenne de mars. Toutefois, la plus forte augmentation du prix de vente au détail de l'essence canadienne est survenue à Terre-Neuve-et-Labrador où la taxe d'accise provinciale a fait un bond de 21,5 cents par litre au début de juin. Ceci a amené la portion taxe totale des prix à la pompe de Terre-Neuve-et-Labrador à près de 58 cents par litre, faisant de son essence la plus fortement taxée au pays et faisant grimper ses prix de détail plus que dans toute autre province.

Les prix du diesel ont grimpé de 9,3 cents par litre au cours du deuxième trimestre, atteignant son plus haut niveau depuis 6 mois. Les marges de raffinage ont augmenté en juin tandis que la demande mondiale pour du distillat s'élevait, un résultat de la forte croissance économique des économies en développement comme l'Inde. En outre, les problèmes d'approvisionnement en relation avec les grèves en France ont créé des contraintes sur l'approvisionnement, faisant grimper davantage les prix de gros. Ceci va à l'encontre des tendances types du prix du diesel canadien qui devraient, selon toute vraisemblance, chuter au cours des mois à venir. Les marges bénéficiaires des détaillants sont demeurées basses, oscillant autour d'à peine 7,8 cents par litre pour le trimestre.

Les prix de gros régionaux du diesel ont affiché une certaine disparité en mai, particulièrement le long de la côte Ouest qui a vu ses prix de gros augmenter de 17,7

cents par litre, tandis que les prix de l'Est augmentaient à peine d'un cent au cours de la même période. (Figure 3).

Perspectives du marché pour le prochain trimestre

Bien qu'il existe toujours de l'incertitude autour des mouvements de prix futurs du brut, des prix du brut stables signifieraient, selon toute vraisemblance, que les prix de gros de l'essence chuteraient au cours du prochain trimestre. Bon nombre de raffineries qui étaient en mode hors ligne le trimestre dernier sont revenues en ligne, les marchés de produits finis sont bien approvisionnés, et les inventaires sont en croissance. Nonobstant un enjeu d'approvisionnement ou un choc majeur dans les marchés du brut, les prix de l'essence devraient fléchir jusque tard à l'automne.

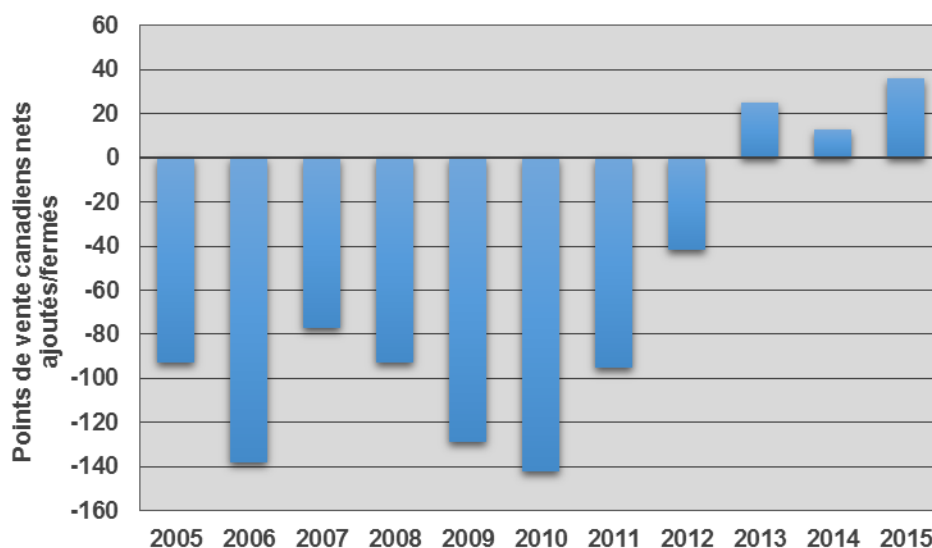
Les prix du diesel vont vraisemblablement bouger avec les fluctuations dans les marchés du brut. La stabilité des prix du brut jusqu'au prochain trimestre signifiera probablement que les prix du diesel vont demeurer aux niveaux actuels au cours des prochains mois. Vers la fin du prochain trimestre, les entreprises de raffinage commencent généralement à accumuler des stocks de distillat en prévision de la saison de chauffage d'hiver, mettant selon toute vraisemblance une pression à la hausse sur les prix du gros.

Qu'est-ce qui motive l'augmentation récente du nombre de points de vente au détail de carburants au Canada?

Selon le recensement annuel des points de vente au détail de Kent Group publié récemment, le nombre de points de vente au détail de carburants au Canada a atteint 11 916 en 2015 ; soit une augmentation de plus de 100 en comparaison de l'année précédente. Ceci renversait la tendance de 25 années durant lesquelles le nombre de points de vente au détail de carburants au Canada a chuté de plus de 20 000 en 1989 à 11 811 en 2014. Le renversement de cette tendance a, en fait, débuté il y a quelques années, avec une décélération prononcée du taux de recul.

Qu'est-ce qui motive ce décalage? Les fermetures de points de vente ont-elles ralenti, ou si les détaillants en construisent plus de nouveaux? Selon les données détaillées de Kent, recueillies auprès de plus de 300 marchés canadiens, les points de vente nouvellement arrivés dans l'industrie et les points de vente reconstruits sont demeurés passablement stables au cours des 10 dernières années, alors que les fermetures de points de vente ont chuté de près de 70 % durant cette période. Le résultat a été le passage d'une chute annuelle nette du nombre de points de vente à une augmentation nette au cours des quelques dernières années (**figure 4**).

Figure 4: Points de vente canadiens nets ajoutés/fermés, 2005-2015 (Source : marchés Kent- interrogés)

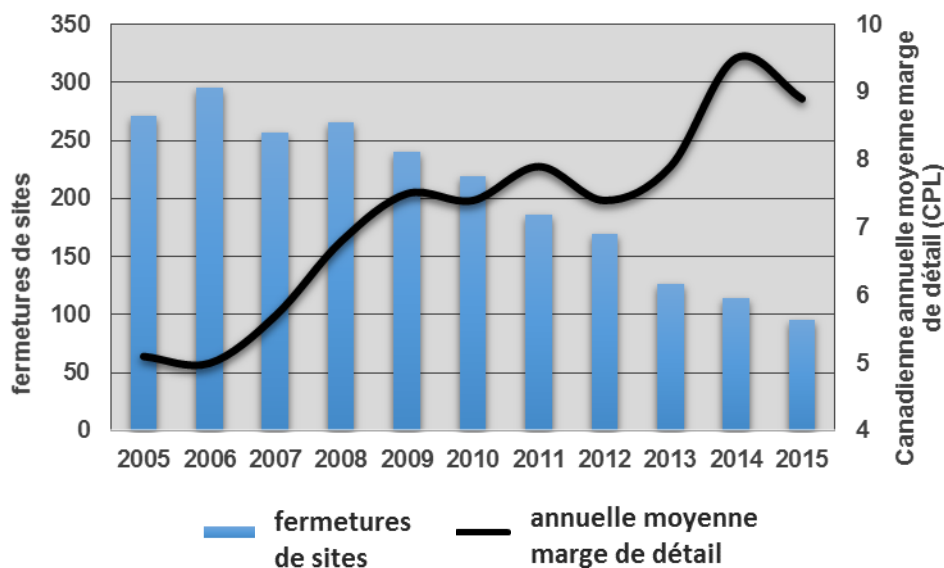


Ce renversement des tendances a coïncidé avec une marge bénéficiaire des détaillants au Canada qui a doublé entre 2006 et 2015 – s'élevant de 5 cents par litre à 9 cents par litre au cours de cette période (**figure 5**). Cette augmentation est vraisemblablement à la fois cause et effet d'une réduction des fermetures de points de vente. Il se peut que les marges bénéficiaires élevées aient protégé la

solvabilité de quelques entreprises marginales qui auraient autrement fermé, et que le plafonnement du nombre de points de vente puisse se traduire par les débits stables ou en recul, mettant ultimement une pression à la hausse sur les marges bénéficiaires.

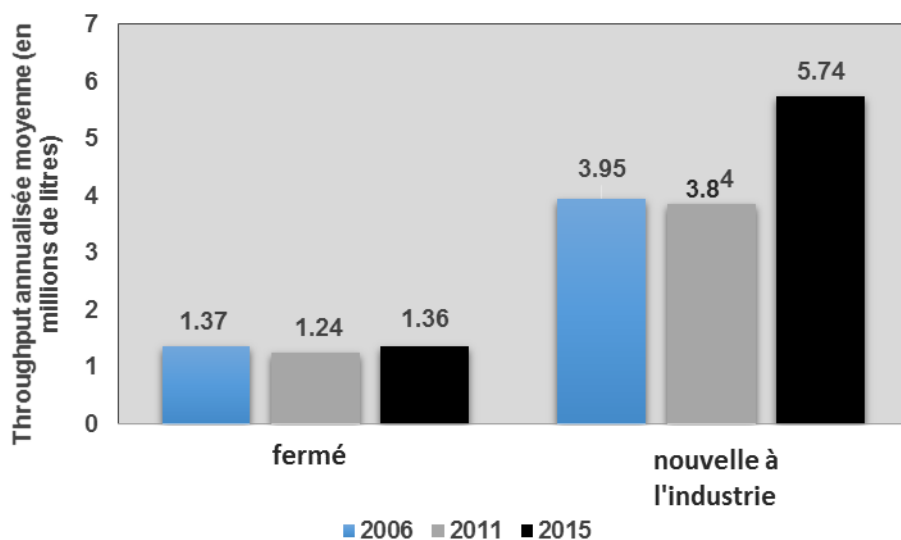
En outre, il se peut qu'il reste moins de points de vente sous-performants dans le marché après 25 années constantes d'un grand nombre de fermetures. En dépit de l'augmentation des marges bénéficiaires des détaillants, le débit annualisé moyen (le volume de carburant vendu) dans les points de vente fermés a démontré une uniformité considérable au cours de la dernière décennie, présentant un profil uniforme pour les points de vente à risque de fermeture (figure 6). Un examen plus approfondi des données de Kent de 2016 à 2015 démontre que le pourcentage de points de vente avec des volumes de débit annualisé inférieurs à la moyenne qui ont fermé a chuté de 15,2 p. 100 en 2006 à seulement 8,9 p. 100 en 2015, de sorte que la réduction du nombre de fermetures peut simplement être la conséquence d'un pool moins important de points de vente sous-performants qui restent dans le marché chaque année.

Figure 5: Fermetures de points de vente canadiens vs marge bénéficiaire des détaillants canadiens, 2005-2015



Il existe certainement des facteurs autres que la marge bénéficiaire et le débit qui influencent les fermetures de points de vente, mais ces deux facteurs demeurent fondamentalement importants pour la rentabilité des points de vente. Les conditions actuelles du marché ont conduit à une période de stagnation relative quant au nombre total de points de vente au détail au Canada, toutefois, cette stabilité pourrait, selon toute vraisemblance, ne pas perdurer à long terme. Il est improbable que les marges bénéficiaires continuent d'augmenter à la même cadence que ces dernières années ; elles vont

Figure 6: Débit annualisé moyen au Canada par type de point de vente, années sélectionnées



plutôt vraisemblablement suivre les poussées inflationnistes. En outre, les perspectives de la demande pour les carburants au détail au Canada sont stables, et le débit moyen des points de vente nouvellement arrivés dans l'industrie peut remplacer trois ou quatre points de vente fermés en moyenne. Finalement, malgré le fléchissement susmentionné du nombre de points de vente sous-performants, le nombre total de ces points de vente restants demeure toujours au-dessus de mille. L'on s'attend, par conséquent, à ce que le fléchissement net du nombre de points de vente se poursuive à long terme, bien que ce soit à un rythme beaucoup plus lent que celui des 25 dernières années.

© 2016 Kent Group Ltd

Ceci est une publication de The Kent Group Ltd, pour laquelle nous assumons la pleine responsabilité éditoriale. Nous accueillons volontiers les demandes de la part des médias – contacter M. Jason Parent au 519-672-7000, poste 112. On trouvera un glossaire terminologique et des hyperliens vers des numéros précédents à <http://www.kentgroup ltd.com/wp-content/uploads/2014/06/GlossaryAndGuide.pdf>