

Les prix de l'essence canadienne ont suivi de près les inflexions des prix du brut au cours du quatrième trimestre, alors que les prix du diesel grimpaient de façon constante, terminant tous deux l'année à leurs plus hauts niveaux en 2016.

Après avoir chuté en novembre, les prix du brut ont grimpé durant la deuxième moitié du trimestre, atteignant leur point culminant depuis juillet 2015, propulsant en dernier ressort les prix de vente au détail de l'essence à leur plus haut niveau en 6 mois et les prix du diesel à leur plus haut niveau depuis 15 mois.

La décision de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) en novembre de fixer des limites à la production d'huile brute, faisant volte-face avec leur récente politique d'abandonner de telles limites, a poussé à la hausse les marchés du brut après une période prolongée de prix faibles. Les marchés du brut ont rapidement réagi à la décision de l'OPEP, de concert avec des ententes additionnelles avec des non-membres de l'OPEP au sujet des limites de production du brut, entraînant les prix du brut à leurs plus hauts niveaux depuis juillet 2015. Les prix de l'essence ont continué de suivre le mouvement des prix du brut au cours du dernier trimestre en terminant 2016 à un niveau plus élevé malgré le ralentissement de la demande qui est généralement caractéristique du 4^e trimestre.

Les prix du diesel canadien ont augmenté au cours du dernier trimestre, suivant la montée des prix du brut et la demande nord-américaine plus forte. Généralement, la demande de diesel augmente en automne/hiver en raison de l'augmentation de la consommation d'huile de chauffage ; toutefois, il y a eu également une légère hausse de la demande de distillat en raison de l'augmentation de l'activité industrielle. **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, respectivement les bruts de référence nord-américain et international, ont chuté durant la première moitié du trimestre alors que persistait la surabondance mondiale du brut. Cependant, à la suite de l'annonce de l'OPEP de la fin de novembre, les prix du brut ont augmenté de façon constante jusqu'à la fin de l'année. Le WTI a chuté à un bas niveau de 43,31 \$US le baril et le Brent à 43,13 \$US le baril à la mi-novembre avant de grimper. Le WTI a terminé le trimestre à 53,74 \$US le baril, soit supérieur de 11,8 p. 100 par rapport au début du trimestre. De façon similaire, le Brent a terminé le trimestre à 55,89 \$US le baril, grosso modo de 15 p. 100 supérieur. L'écart entre le WTI et le Brent a oscillé

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

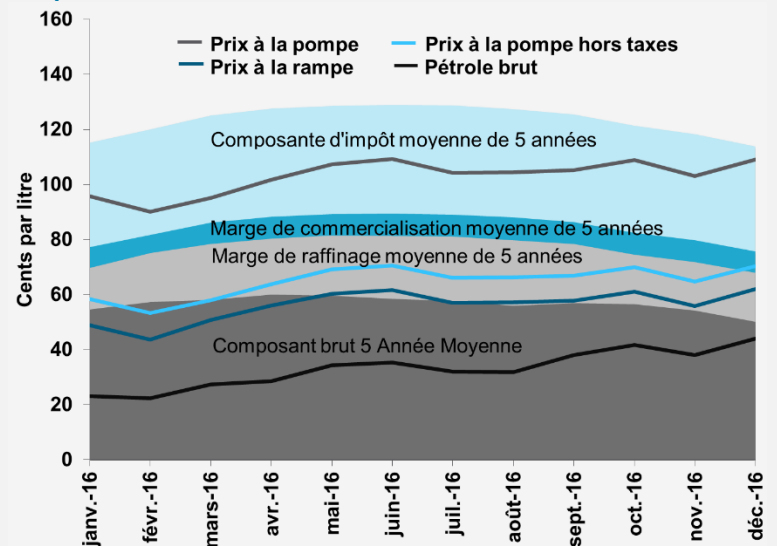
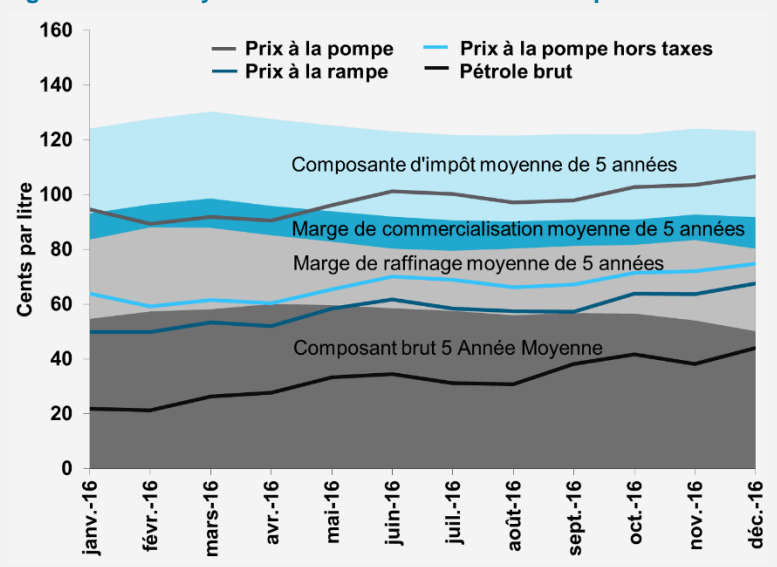


Figure 2: Prix moyen canadien du diesel et ses composantes

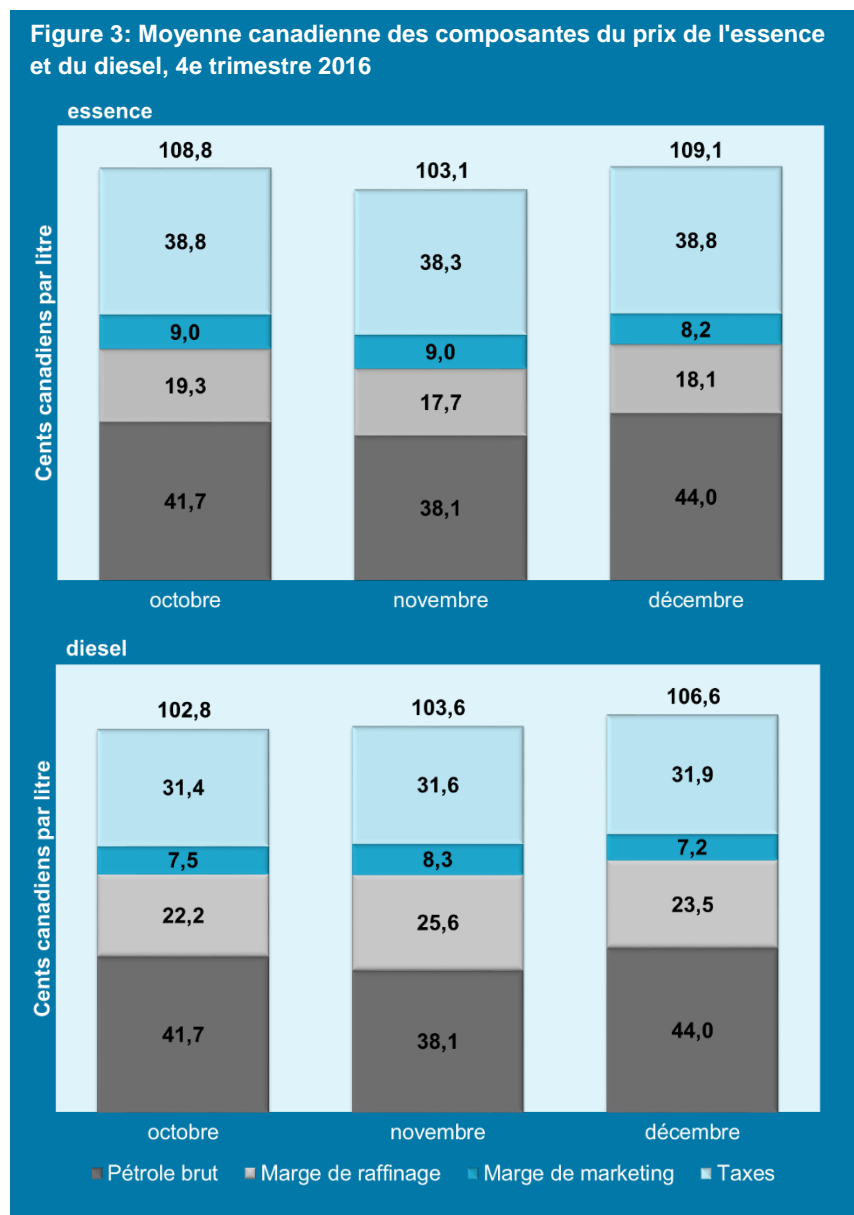


autour de 0,48 cents par litre en faveur du Brent au cours des deux premiers mois du trimestre, mais a immédiatement rebondi à la suite de l'annonce de l'OPEP, s'agrandissant à un peu plus de deux cents par litre. Selon toute vraisemblance, ce résultat provient de ce que le Brent est négocié internationalement, et ainsi davantage susceptible d'être affecté par l'annonce de l'OPEP que ne le seraient les marchés du brut nord-américains. En outre, la production du brut américain a commencé à augmenter après un creux à l'été, et le renforcement du dollar américain a vraisemblablement atténué la demande de brut des É.-U.

De façon similaire, le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS) a terminé décembre à un niveau supérieur de 13,2 p. 100 à celui de la fin du trimestre précédent. L'escompte du WCS par rapport au WTI s'est élargi durant le trimestre, au même moment où les importations de brut canadien aux É.-U. atteignaient au début de décembre leur plus haut niveau jamais enregistré. L'escompte du WCS par rapport au WTI a moyenné à 14,77 \$US le baril au 4e trimestre, soit 0,5 \$US le baril supérieur au trimestre précédent, atteignant un sommet à la fin de décembre à 16,58 \$US le baril.

Survol du marché de l'essence et du diesel

Figure 3: Moyenne canadienne des composantes du prix de l'essence et du diesel, 4e trimestre 2016



Généralement, les marges de raffinage sur l'essence sont plus faibles en automne et durant les mois d'hiver en raison de la demande saisonnière plus faible, mais l'affaiblissement du dollar canadien a gardé une pression à la hausse sur les prix de gros, et les marges de raffinage sont demeurées pratiquement constantes durant le trimestre. Ceci, combiné à des marges bénéficiaires des détaillants et des composantes fiscales stables, a fait en sorte que les prix de l'essence se sont déplacés en même temps que les changements au titre des prix de l'huile brute. Et partant, la hausse des prix de l'huile au cours du dernier mois et durant la moitié de 2016 a fait en sorte que les prix de l'essence ont terminé l'année à leur plus haut niveau depuis 6 mois.

Au dernier trimestre, on a assisté à une convergence des prix de gros dans les différentes régions du Canada (à l'exception de la côte Ouest) dans une plage de trois cents par litre. La côte Ouest, en raison d'options d'approvisionnement plus contraignantes, a débuté le trimestre en oscillant autour de plus de dix cents par litre supérieurs au prix de gros moyen du reste du pays, toutefois, cet écart a sonné le début de son rétrécissement pour terminer l'année à quelque cinq cents d'écart par litre.

Comme c'est habituel à ce moment-ci de l'année, la hausse des prix de gros causée par la forte demande de distillat a propulsé les prix affichés au dépôt eurent spécifiques au diesel à des sommets pour 2016 le mois dernier. Combinés avec la montée des prix du brut, les prix de détail du diesel ont terminé l'année à leur plus haut niveau depuis 17 mois.

Les régions du Centre et de l'Est du Canada ont connu des marges de raffinage plus élevées que les régions de l'Ouest du pays au cours de ce dernier trimestre. La demande a repris dans les régions de la côte Est en

raison de leur forte dépendance sur l'huile de chauffage, de concert avec une activité économique vigoureuse dans les régions du Centre, propulsant le prix de gros du diesel à la hausse. (Figure 3)

Perspectives du marché pour le prochain trimestre

Les mois d'hiver sont caractérisés par une demande d'essence plus faible et donnent lieu au fléchissement des prix de gros de l'essence. La décision de l'OPEP de limiter la production du brut n'aura, selon toute vraisemblance, pas d'effet significatif sur les prix du brut tant que la surabondance mondiale du brut n'aura pas commencé à s'estomper plus tard en 2017, de sorte qu'on s'attend à ce que les prix du brut n'augmentent que de façon marginale au cours du prochain trimestre. Les programmes provinciaux de plafonnement et échange et les programmes de taxe sur le carbone mis en place en Ontario et en Alberta au début de 2017 vont affecter les prix de l'essence et vraisemblablement pousser la moyenne canadienne à la hausse. Par conséquent, tout fléchissement des prix de l'essence en raison de la plus faible demande durant le prochain trimestre sera, selon toute vraisemblance, compensé par l'augmentation des prix du brut et une taxation plus importante.

Les prix de détail du diesel vont vraisemblablement continuer leur tendance à la hausse au cours du prochain trimestre car la demande canadienne en diesel atteint généralement un sommet durant les mois d'hiver. En outre, les prix du diesel vont subir la pression des prix du brut dont la hausse est escomptée, et celle des programmes de tarification du carbone de l'Ontario et de l'Alberta, de sorte que le prochain trimestre connaîtra presque certainement des prix moyens du diesel plus élevés au Canada.

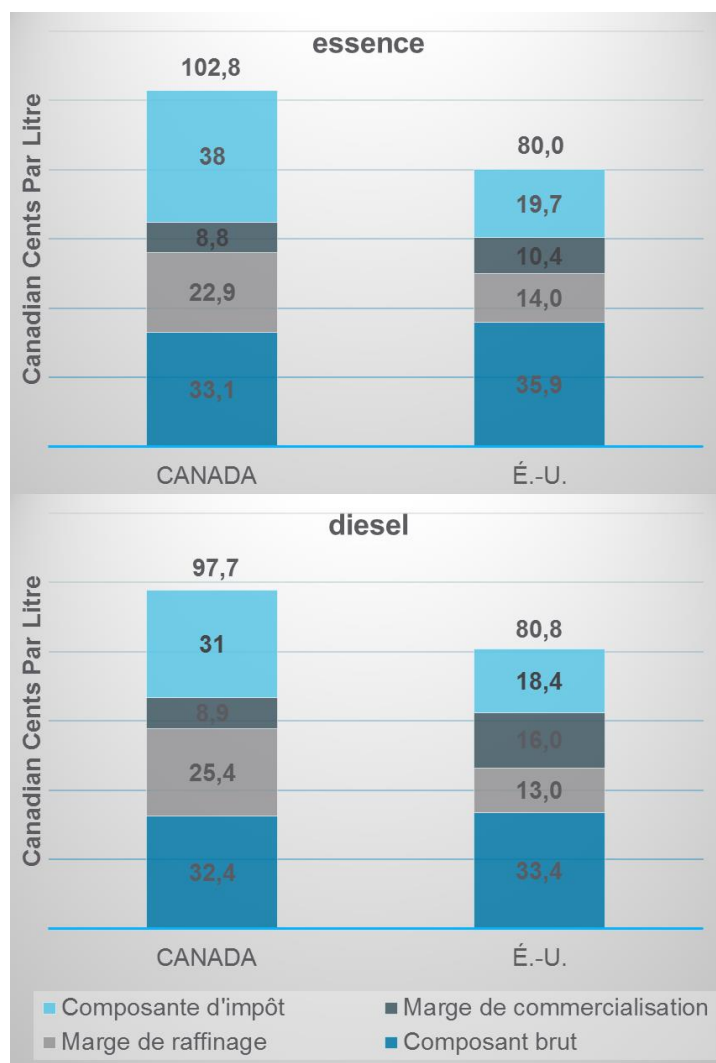
Prix de l'essence et du diesel – un bilan de l'année

2016 a été une année riche en événements pour les prix pétroliers au Canada ; elle a débuté avec des prix du brut historiquement bas qui ont poussé les prix à la pompe à leur plus bas niveau en sept ans en février, et qui ont terminé l'année avec des prix de détail près de 20 cents supérieurs à ceux de février.

Le prix moyen du brut canadien a commencé l'année à 23,1 cents par litre – son plus bas niveau en 14 ans – mais il a augmenté au cours du 2^e trimestre alors que les feux de forêts albertains restreignaient la production et le transport du brut dans l'ouest. L'augmentation des prix du brut s'est stabilisée durant les mois d'été mais elle a poursuivi de nouveau sa montée en décembre, terminant l'année grosso modo à 21 cents par litre (95 p. 100) au-dessus des niveaux les plus bas de l'année. Les débits de raffinage ont été forts au cours du 3^e trimestre alors que les raffineries capitalisaient sur l'approvisionnement relativement bon marché et abondant en brut, entraînant des inventaires de produits finis plus élevés que la normale et exerçant une pression à la baisse sur les prix de détail. Malgré la forte demande pour des produits finis, les prix de détail canadiens au cours de l'été 2016 ont été les prix saisonniers les plus faibles durant les 6 dernières années. Vers la fin de 2016, l'annonce de l'OPEP et un renforcement du dollar É.-U. ont propulsé le brut et les prix de gros et de détail canadiens à leurs plus hauts niveaux au cours de toute l'année. (Consulter la **figure 1**)

Les prix de vente au détail de l'essence canadienne en 2016 ont oscillé autour de 102,8 cents par litre. Les taxes ont constitué la plus forte composante du prix d'un litre d'essence en 2016 à 38,0 cents par litre, suivies du brut à 33,1 cents par litre. Les marges de raffinage canadiennes ont été de 22,9 cents par litre en 2016 alors que les marges bénéficiaires des détaillants étaient de 8,8 cents par litre – tandis qu'elles représentent la plus faible composante du prix à la pompe, il s'agit de la marge bénéficiaire des détaillants nationale la plus élevée qui ait jamais été enregistrée dans l'histoire de Kent. (**Figure 4**)

Figure 4: Prix des composantes Canada/É.-U. 2016



Les prix de détail ont moyenné à 97,7 cents par litre avec les composantes brut et taxes constituant près des deux tiers de ce total, à 32,4 et 31,0 cents par litre, respectivement. La marge bénéficiaire totale du secteur aval comprenant la marge de raffinage à 25,4 cents par litre et la marge bénéficiaire des détaillants à 8,9 cents par litre ont constitué de reste de cette marge totale. **(Figure 4)**

Prix canadiens vs américains

Le prix de vente au détail moyen de l'essence au É.-U. était de 22,8 cents (CDN) par litre inférieur au prix canadien en 2016, tandis que les prix du diesel étaient inférieurs de 16,9 cents par litre. Toute cette différence s'explique virtuellement par les taux de taxation disparates et les taux de change prédominants. La composante taxe sur l'essence au Canada était supérieure de 18,3 cents par litre au tarif moyen américain, alors que la composante taxe sur le diesel était supérieure de 12,6 cents par litre.

En ce qui concerne le taux de change, le dollar canadien a oscillé autour de 75 p. 100 du dollar américain en 2016, et sa valeur a continué de s'éroder vers la fin de l'année. Ceci a forcé les prix de gros canadiens à monter afin de demeurer concurrentiels avec les prix de gros américains au taux de change ajusté. Dans l'ensemble, nous estimons que ceci a coûté aux Canadiens 13,8 cents supplémentaires par litre et 14,2 cents par litre pour le diesel en 2016.

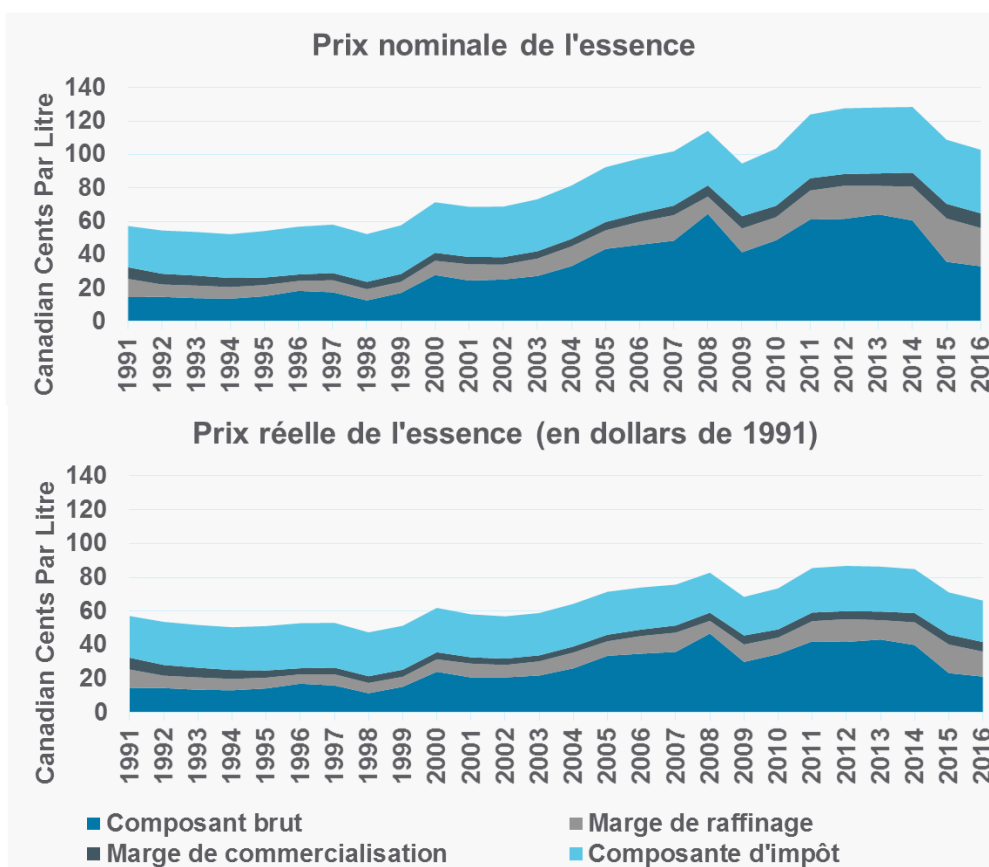
Coût pour les conducteurs canadiens

En utilisant les plus récentes données de Statistique Canada, le véhicule canadien moyen a utilisé grosso modo 36,3 litres d'essence par semaine, soit 1 889 litres par année. Cela signifie que le conducteur canadien moyen a dépensé grosso modo 1 942 \$ de carburant pour faire le plein de chaque véhicule en 2016, dont une part de 718 \$ allant pour les taxes, 625 \$ pour la composante brut, 433 \$ aux entreprises de raffinage et 166 \$ réparti au point de vente au détail.

En comparaison, le prix de détail moyen de l'essence canadienne en 2014 était de 128,3 cents par litre, soit plus de 25,5 cents par litre en comparaison de 2016. Au cours de cette année, le plein d'un véhicule moyen canadien a vraisemblablement coûté grosso modo 2 398 \$, donc, en 2016, les Canadiens ont économisé grosso modo 10 milliards \$ dans l'ensemble, soit 450 \$ par véhicule en comparaison de 2014.

Les prix de l'huile brute, sur une base nominale, ont été aussi bas qu'ils ne l'étaient en 2004 au Canada, mais comment se comparent les prix à la pompe avec ceux de 2004? Le prix moyen de l'essence en 2016 était de 102,8 cents par litre, alors que le prix moyen en 2004 était de 81,3 cents par litre. Les composantes en dehors du brut du prix à la pompe ont connu une croissance importante au cours de cette période de 12 ans, en particulier avec les marges de raffinage qui ont augmenté à un peu plus de 11 cents par litre depuis 2004. Ceci pourrait vraisemblablement être attribuable au fait que les entreprises de raffinage ont exploité à des taux d'utilisation moyens supérieurs au cours de cette période et aussi aux augmentations importantes du coût de conversion du brut en essence et en carburant diesel – en partie le résultat de normes environnementales plus restrictives pour la production des carburants et la formulation des produits. Les marges bénéficiaires des

Figure 5: Tarification historique de l'essence au Canada : nominale et réelle, 1991-2016



détaillants ont augmenté de 4,3 cents par litre, et la composante fiscale de l'essence a également augmenté de 6,1 cents par litre durant la même période.

L'impact de l'inflation

En examinant les prix de l'essence au cours des 25 dernières années au Canada, les prix de l'essence ont oscillé entre 50 et 60 cents par litre durant les années 1990 avant de grimper de façon constante au cours de la décennie suivante. Après avoir connu un creux en 2009, les prix ont continué d'augmenter, atteignant un plafond en 2014 avant de reculer aux niveaux de 2016 à un peu plus de 1,00 \$ par litre.

Lorsqu'on examine ces prix en 'termes réels' – si on les rajuste pour enlever l'effet de l'inflation – les prix à la pompe de 2016 ne seraient plus élevés que de neuf cents par litre au-dessus des prix de 1991. La composante huile brute comptabilise pour grosso modo 6,7 cents par litre de cette augmentation rajustée en fonction de l'inflation, alors que les marges de raffinage ont comptabilisé à hauteur de quatre cents par litre. La composante fiscale est virtuellement inchangée en termes réels à compter de 1991, alors que les marges bénéficiaires des détaillants ont, en fait, diminué de plus d'un cent par litre (en dollars de 1991) au cours de cette période. **(Figure 5)**

Prévisions à propos du prix de l'essence

Alors, où s'en vont les prix de l'essence en 2017? La réponse simple, selon toute vraisemblance, est qu'ils vont légèrement augmenter. Malgré l'incertitude autour du fait que les marges de raffinage ou les marges bénéficiaires des détaillants vont augmenter, il y a des raisons de croire que la décision de l'OPEP de fixer des limites de production signifie que nous n'allons vraisemblablement pas voir les prix du brut subir une réduction dans un avenir rapproché et que selon toute vraisemblance, les prix du brut sont susceptibles de grimper à mesure que nous avancerons en 2017. Les taxes sur les carburants vont assurément augmenter au Canada alors que des provinces comme l'Alberta et l'Ontario vont vraisemblablement emboîter le pas compte tenu du mandat du gouvernement fédéral de s'assurer que toutes les provinces mettent en place une tarification du carbone au cours des cinq prochaines années.