

Les prix de l'essence et du diesel au cours du premier trimestre 2018 étaient à leurs plus hauts niveaux depuis la fin de 2014.

La montée des prix du brut et les fortes marges de raffinage saisonnières ont propulsé à la hausse à la fois l'essence et le diesel plus que ce qu'elles avaient connu au cours des trois dernières années.

L'augmentation de la demande d'essence et de diesel ce dernier trimestre a conduit à une baisse des stocks en comparaison de l'an dernier, particulièrement dans le marché du diesel, poussant à la hausse les prix de gros durant le trimestre dernier. Les prix du brut ont augmenté au cours du trimestre précédent, dans la foulée des inventaires plus bas, de problèmes de raffinage régionaux et de la dépréciation du dollar canadien. Les marges de raffinage ont moyenné à 5,6 cents par litre de plus qu'en T1 2017, et de façon similaire, les marges de raffinage du diesel ont atteint un sommet inégalé en trois ans.

Les prix mondiaux du brut ont augmenté durant ce dernier trimestre en réaction à la décision de l'OPEP de prolonger les restrictions de production de brut au-delà de la fin de 2018. En outre, les indicateurs économiques mondiaux positifs et les signes du marché mondial du brut atteignant un équilibre ont appuyé la montée des prix du brut. Les prix du brut lourd canadien ont augmenté à la fin du trimestre dernier, ralentissant l'écart de prix croissant par rapport aux autres bruts de référence nord-américains. Avec l'oléoduc Keystone fonctionnant actuellement à pression réduite, les producteurs canadiens se sont tournés de plus en plus vers le rail ; toutefois, la concurrence d'autres produits de base et l'attente de contrats à long terme de la part des entreprises ferroviaires ont restreint la capacité de réserve. Ces goulots d'étranglement ont entraîné des tarifs très réduits pour les bruts canadiens. 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.

À la fois les prix du brut WTI et Brent ont augmenté au cours de ce dernier trimestre dans la foulée des gros apports de raffinage et des signes d'équilibre dans le marché mondial du brut. Le WTI a augmenté de 4,47 \$US le baril, terminant le trimestre à 64,91 \$US le baril, ou de 7,4 p. 100 supérieur à la fin du trimestre précédent. De façon similaire, le Brent a augmenté de 2,85 \$US le baril, terminant le trimestre à 69,65 \$US le baril ou de 4,3 p. 100 supérieur à la fin du trimestre précédent. Le brut de référence Brent a grimpé au dessus de la marque repère de 70 \$US le baril tôt durant le trimestre, soit son niveau le plus élevé depuis décembre 2014. Dès le début de la nouvelle année, les inventaires plus faibles à Cushing, Oklahoma, plaque tournante de la tarification pour le WTI, ont causé le rétrécissement de l'écart entre le Brent et le WTI à aussi peu que 2,19 \$US le baril. Toutefois, les prix du Brent ont augmenté vers la fin du trimestre, et la prime a terminé le trimestre à 4,74 \$US le baril.

Figure 1: Prix moyen de l'essence ordinaire canadienne et ses composantes

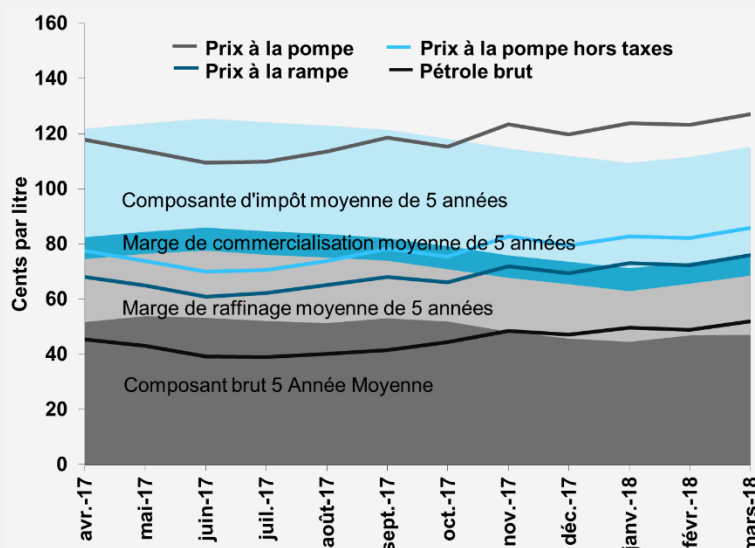
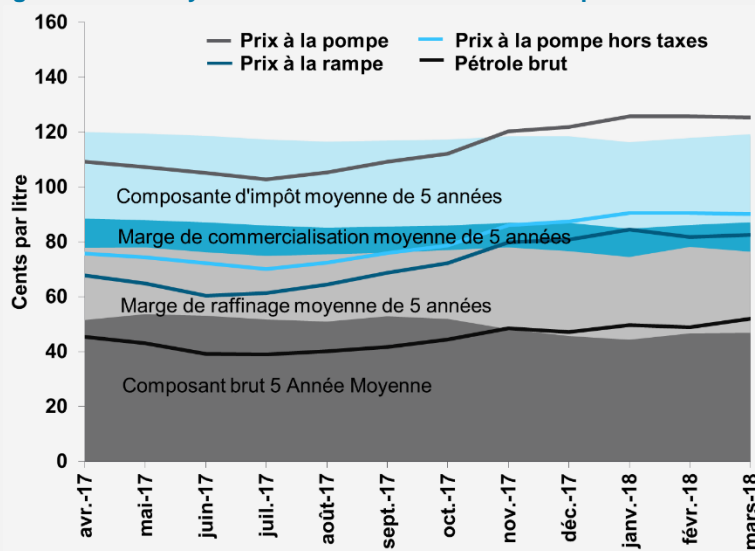


Figure 2: Prix moyen du diesel canadien et ses composantes



Le prix du brut de choix de l'Ouest canadien (WCS) s'est renforcé au cours du dernier trimestre, s'élevant de 26,3 p. 100. L'escompte entre le WCS et le WTI a connu un sommet au début de février à 30,58 \$US le baril, avant de rétrécir à 21,91 \$US le baril à la fin de mars. Il y a des signes à l'effet que la surabondance de brut canadien pourrait s'alléger légèrement en raison de l'augmentation de l'utilisation du transport ferroviaire, y compris le brut lourd canadien expédié par rail à Portland, Oregon pour être en dernier ressort réexporté vers la Chine ; une première en son genre.

Survol du marché de l'essence et du diesel

Figure 3: Moyenne canadienne des composantes de prix de l'essence et du diesel, 1^{er} trimestre 2018



Les prix de gros de l'essence et du diesel ont augmenté au cours du premier trimestre alors que les ratios d'utilisation des raffineries ont augmenté de façon constante durant cette période. L'augmentation de la production des raffineries a été plus que compensée par la plus forte demande et la hausse nette des exportations, entraînant la chute des inventaires et la hausse des prix des produits raffinés.

La côte Ouest demeure la région la plus chère au Canada. L'écart entre les prix de gros de l'essence sur la côte Ouest et la moyenne du reste du Canada s'est élargi de 11,3 cents par litre à la fin du trimestre précédent à 19,3 cents par litre à la fin de mars. Ceci a été poussé à la hausse par l'augmentation des taxes sur les carburants dans la province, particulièrement à Vancouver, où les prix de détail se tiennent bien au-dessus de la moyenne canadienne.

Après avoir atteint un sommet en janvier, les marges de raffinage du diesel ont chuté durant le reste du trimestre, alors que la demande diminuait graduellement vers la fin de la saison de chauffage. Toutefois, les marges de raffinage du diesel sont demeurées neuf cents par litre au-dessus de ce qu'elles étaient à la même date l'an dernier, ceci étant largement en raison de l'augmentation de la demande et d'une diminution assez importante des inventaires de distillat nord-américain.

La plupart des régions canadiennes ont connu des augmentations comparables des prix de gros en parallèle avec l'augmentation des prix de gros, à l'exception des régions intérieures de l'Ouest où les prix de gros sont demeurés relativement fixes au cours du trimestre malgré la hausse des prix du brut (figure 3).

Perspectives du marché pour le prochain trimestre

Alors que nous nous acheminons vers le deuxième trimestre de l'année, il y a un nombre de facteurs qui, selon toute vraisemblance, vont conduire à une augmentation des prix de l'essence. Avec la demande en Amérique du Nord qui prend déjà une avance considérable sur l'an passé, nous pouvons anticiper d'autres mouvements de prix à la hausse dans les marchés régionaux déjà restreints par l'entretien saisonnier des raffineries. Les prix vont vraisemblablement être catapultés à la hausse alors que les entreprises de raffinage passent aux mélanges d'été plus dispendieux – réduisant leur contenu de butane afin de réduire les gaz d'évaporation. En 2018, le gouvernement fédéral a imposé à toutes les provinces d'incorporer une taxe sur le carbone ou un système de plafonnement et échange avec un coût minimum de 10 \$ par tonne sur les émissions de dioxyde de carbone. Il est escompté que la majorité d'entre elles annonceront et mettront en place des programmes dans un avenir rapproché.

Hormis certaines augmentations substantielles des prix du brut, les prix du diesel vont, selon toute vraisemblance, fléchir au cours du prochain trimestre, dictés par le déclin saisonnier des marges de raffinage du diesel.

Les prix élevés de l'essence à Vancouver expliqués

Les prix de vente au détail de l'essence à Vancouver étaient de 24,5 cents par litre au-dessus de la moyenne canadienne en mars, après avoir moyenné à plus de 20 cents par litre au-dessus de la moyenne canadienne au cours de l'année 2017 entière. Vancouver a des taux de taxes sur l'essence beaucoup plus élevés que les autres juridictions en Amérique du Nord, atteignant près de 50 cents par litre le mois dernier, ou grosso modo le tiers du prix moyen à la pompe à Vancouver à ce moment-là. Bien qu'une portion des prix élevés à Vancouver puisse être attribuée à ces taxes sur les carburants plus élevées (**figure 4**), ce n'est certainement pas le seul facteur qui fait grimper les prix sur la côte Ouest.

Il y a aussi une disparité considérable entre les prix de gros de l'essence sur la côte Ouest et le reste de l'Ouest canadien, et de plus, il y a présentement une déconnexion fondamentale entre le mouvement des prix de ces marchés. En mars 2018, les prix de gros de l'essence à Vancouver ont moyenné à 14 cents par litre de plus que dans le reste du Canada. Généralement, quand deux marchés sont liés par leur structure d'approvisionnement, comme Vancouver et Edmonton le sont par le biais de l'oléoduc Trans Mountain, leurs prix de gros de produit raffiné sont relativement semblables et ils tendent à bouger de façon similaire d'un jour à l'autre. Ce phénomène était historiquement présent entre Vancouver et l'Ouest canadien, mais depuis la fin de 2014, il y a eu une séparation distincte entre les prix de ces marchés, causant l'élargissement de l'écart de prix entre eux (**figure 5**).

Figure 4 : Prix des composants de l'essence, mars 2018

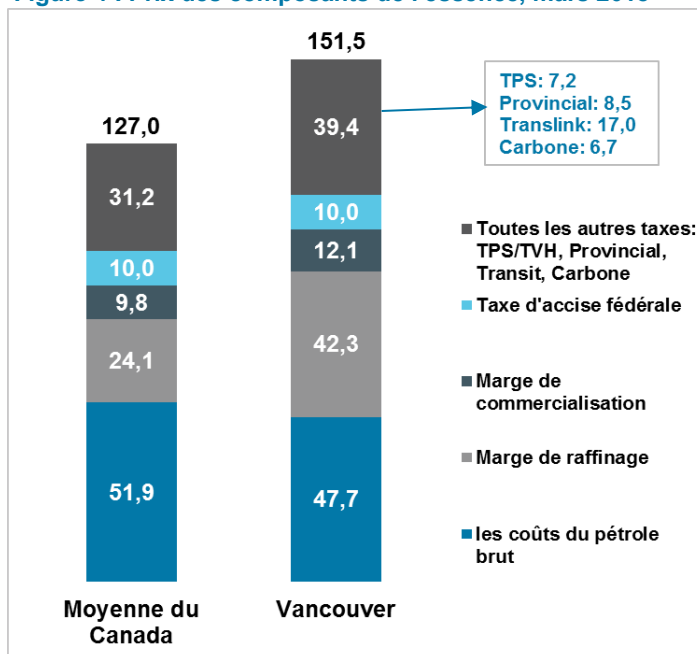
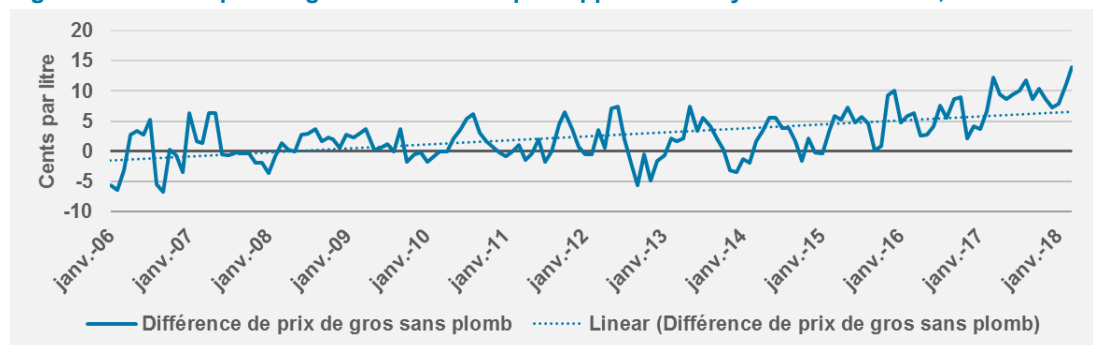


Figure 5: Écart du prix de gros de l'essence par rapport à la moyenne canadienne, 2006-2018



pour maintenir le type d'écart substantiel et à long terme observé entre Vancouver et le reste de l'Ouest canadien, il doit y avoir des enjeux systémiques plus importants dans la région. Compte tenu des complexités de l'approvisionnement en produits raffinés en Colombie-Britannique, il vaut la peine d'explorer la chose en tant que facteur contributif aux prix à la pompe élevés à Vancouver.

Moins de 30 p. 100 du produit raffiné de la Colombie-Britannique vient des raffineries de la province elle-même, alors que le gros de son approvisionnement vient de l'Alberta, transitant par la ligne Trans Mountain. Les déséquilibres entre l'offre et la demande sont généralement traités par le biais des imports-exports de la côte Ouest. Si la Colombie-Britannique est saturée pour un produit particulier comme l'essence, elle peut simplement chercher à exporter à partir de la côte Ouest, et si elle manque de produit, elle peut importer principalement de la côte Ouest américaine. Depuis 2014, la demande d'essence en C.-B. et spécifiquement dans la vallée du Bas Fraser (**figure 7**), et presque exactement en même temps, la demande d'espace pour expédier du pétrole brut sur l'oléoduc Trans Mountain a poussé celui-ci vers un état constant de répartition. La **figure 6** montre que cet oléoduc a été constamment débordé depuis la fin de 2014, et ceci a eu l'effet de réduire le volume de produit raffiné transporté dans la ligne. Ceci a provoqué une situation où la demande régionale croissante a dû être comblée par les importations, causant la déconnexion entre les prix sur la côte Ouest et le reste de l'Ouest canadien.

L'augmentation du recours à l'essence importée dans Vancouver signifierait également le recours à des formes de transport plus chères (rail et barge), et généralement ces importations sont en provenance de la côte Ouest des É.-U, un marché qui avait haussé les prix des produits raffinés par rapport au reste de l'Amérique du Nord au cours des quelques dernières années.

La région de Vancouver a dû concurrencer la côte Ouest américaine (PADD 5) pour les importations d'essence. Depuis le début de 2015, il y a eu une hausse marquée des importations d'essence dans PADD 5, laquelle coïncide avec la fermeture inattendue et prolongée de la raffinerie Torrance en Californie. Bien que la raffinerie soit revenue en ligne depuis mai 2016, les importations dans PADD 5 sont demeurées élevées en comparaison des niveaux d'avant 2015. Et partant, les prix de gros de PADD 5 ont été bien au-dessus du reste des É.-U. depuis 2015, et ont, selon toute vraisemblance, poussé à la hausse le prix que la région de Vancouver paie pour des produits importés.

Figure 6: Transports des produits par le Trans Mountain, 2006-2017

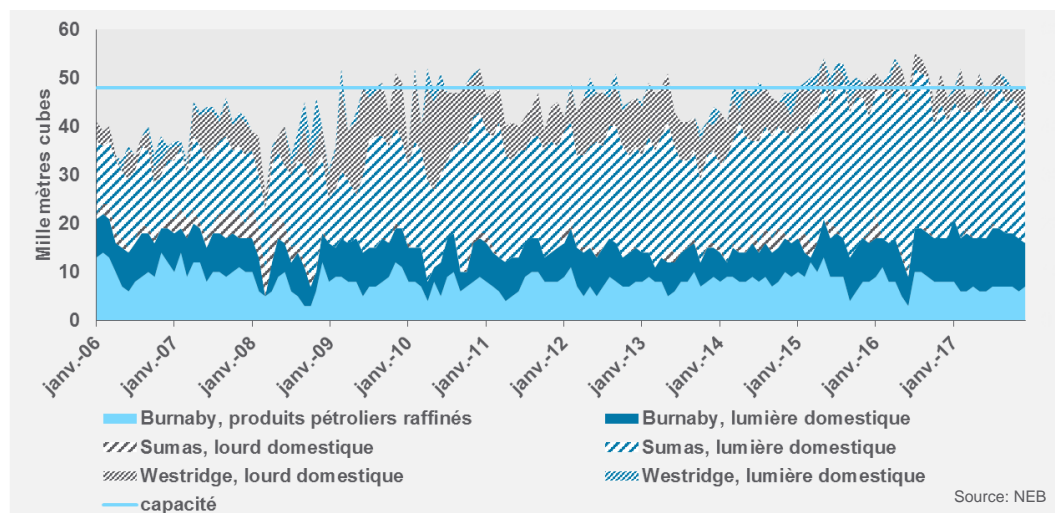
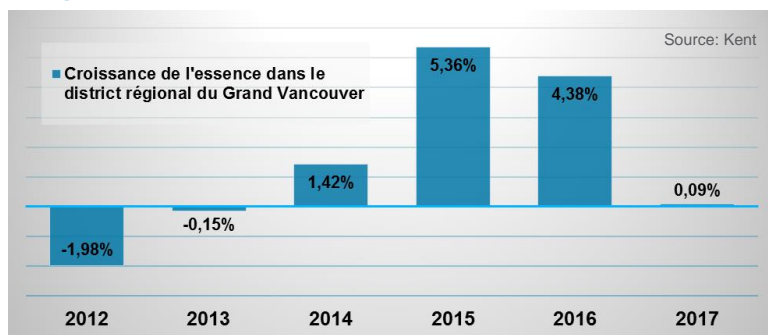


Figure 7: Taux de croissance de la consommation d'essence dans la région du Grand Vancouver, 2012-2017



Alors, que réserve l'avenir pour les prix de l'essence à Vancouver? Si l'oléoduc Trans Mountain élargit sa capacité, il existe le potentiel d'une augmentation marginale de la quantité de produit raffiné transporté dans la région, ce qui pourrait réduire les prix de gros. Toutefois, la façon dont ce scénario pourrait se jouer est loin d'être claire, même dans l'hypothèse où le pipeline soit construit. La capacité augmentée de la ligne élargie sera utilisée pour transporter principalement du brut et pas nécessairement du produit raffiné, compte tenu qu'il y a déjà des expéditeurs (de pétrole brut) engagés pour, virtuellement, la capacité élargie entière projetée.

Au cours des années à venir, le redressement de la disparité des prix de gros de la côte Ouest pourrait vraisemblablement provenir du côté de la demande. Comme le montre la **figure 7**, la consommation de Vancouver a montré des signes d'affaiblissement en 2017, et l'environnement actuel des prix élevés pourrait vraisemblablement pousser ceci à la baisse encore davantage. Sur le long terme, la majorité des prévisions au sujet de la demande pour le transport des carburants montre un fléchissement escompté de la consommation d'essence, en raison de l'augmentation de l'économie de carburant du parc automobile. Si la demande en essence continuait généralement de s'affaiblir, Vancouver pourrait être en mesure de se débarrasser de certaines importations à prix élevés et de voir une certaine convergence dans la tarification de ses grossistes avec le reste du Canada. Toutefois, les écarts de taux d'imposition vont persister (et il est à prévoir qu'ils augmentent) gardant ainsi les prix de Vancouver au-dessus de la moyenne nationale dans un avenir prévisible.