

Les prix de l'essence ont atteint des sommets records au Canada dans la foulée des prix du brut et des marges de raffinage plus élevés.

Les prix du diesel ont atteint un sommet sur quatre ans tandis que les prix du brut continuaient de se renforcer, et qu'un dollar canadien affaibli gardait les marges de raffinage élevées.

Les prix mondiaux du brut ont été poussés à la hausse au cours du dernier trimestre dans la foulée du ralentissement de la production d'huile vénézuélienne et de la fermeture des ports libyens. En outre, les É.-U. ont annoncé qu'ils allaient se retirer de l'Accord de Vienne sur le nucléaire iranien, traduit en tant que Plan d'action global commun (PAGC), menant à la réimposition de sanctions sur le brut iranien. Toutefois, la décision de juin de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) et de la Russie d'inverser les réductions de production a affaibli les prix du brut vers la fin de juin.

Les marges de raffinage canadiennes ont été propulsées à la hausse au cours du trimestre dernier en raison du prolongement de la maintenance des raffineries et de la faiblesse du dollar canadien. Vers la fin du trimestre, le taux de change du dollar US a ajouté un 20 cents estimatif par litre au prix de l'essence canadienne.

Les exportations vigoureuses de distillat à l'échelle mondiale ont contribué au déclin des inventaires nord-américains de distillat, lesquels ont chuté bien en dessous des niveaux d'il y a un an. Conséquemment, les marges de raffinage du diesel ont moyenné à près de 10 cents par litre au-dessus de l'an passé à la même date. Les marges de raffinage de l'essence ont moyenné à seulement cinq cents par litre au-dessus de l'an passé alors que la demande d'essence canadienne fléchissait en réponse aux prix de détail plus élevés. 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.

Un durcissement du marché mondial du brut et les enjeux géopolitiques qui menaçaient les approvisionnements en brut mondial ont contribué à pousser le WTI et le Brent à la hausse dans la première partie du trimestre. Le Brent a atteint 80 \$US le baril dès la mi-mai, soit son niveau le plus élevé depuis novembre 2014, et malgré le relâchement subséquent à la fois du WTI et du Brent, ils ont terminé le trimestre à la hausse. Le WTI a augmenté de 9,27 \$US le baril, terminant le trimestre à 74,17 \$US le baril, ou de 14,3 p. 100 supérieur au trimestre précédent. De façon similaire, le Brent a augmenté de 8,88 \$US le baril, terminant le trimestre à 78,53 \$US le baril ou de 12,8 p. 100 supérieur au trimestre précédent. Le

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

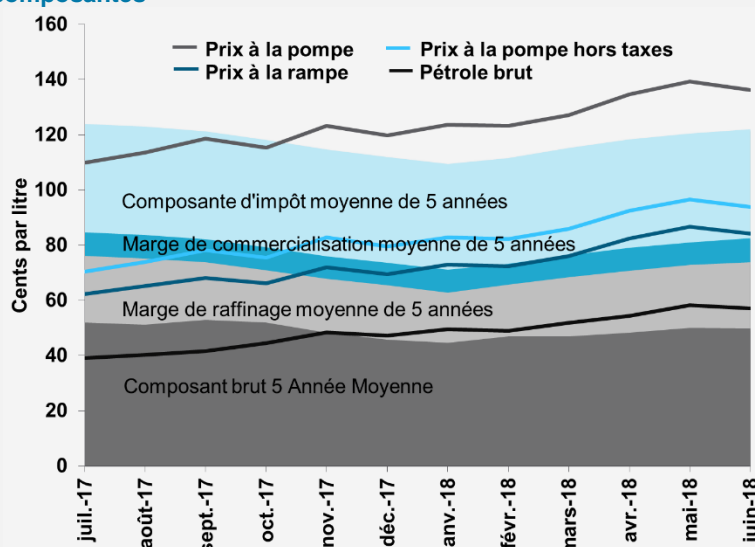
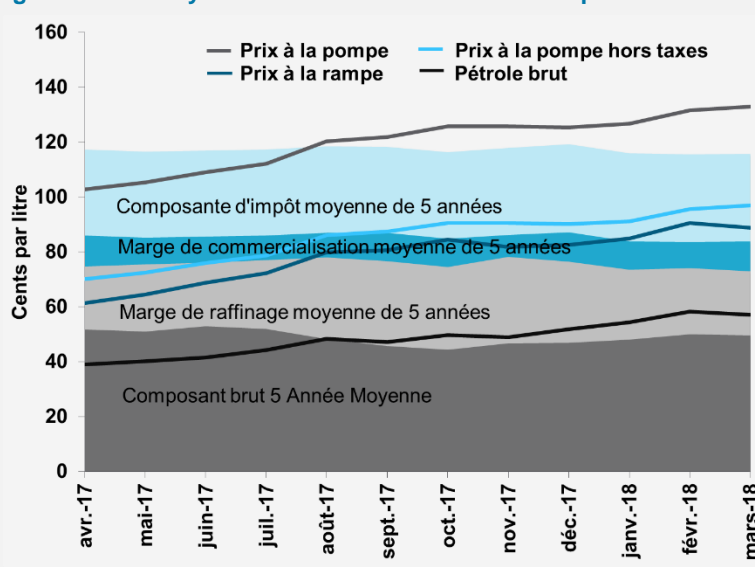


Figure 2: Prix moyen du diesel canadien et ses composantes



supplément du Brent par rapport au WTI s'est élargi à 10,32 \$US le baril au début de juin, mais a reculé brusquement à quelque 1,77 \$US le baril dans la foulée des fortes entrées en raffinerie nord-américaines et d'un arrêt imprévu de la production chez Canadian Syncrude.

Le prix du brut de choix de l'Ouest canadien (WCS) s'est renforcé au cours du dernier trimestre, s'élevant de 26,4 p. 100. L'escompte entre le WCS et le WTI s'est élargi au début de juin à 25,80 \$US le baril, avant de rétrécir rapidement à 15,95 \$US le baril durant la même semaine. L'escompte WCS s'est élargi de nouveau vers la fin du trimestre alors que les contraintes logistiques et les problèmes de production du brut canadien se poursuivaient.

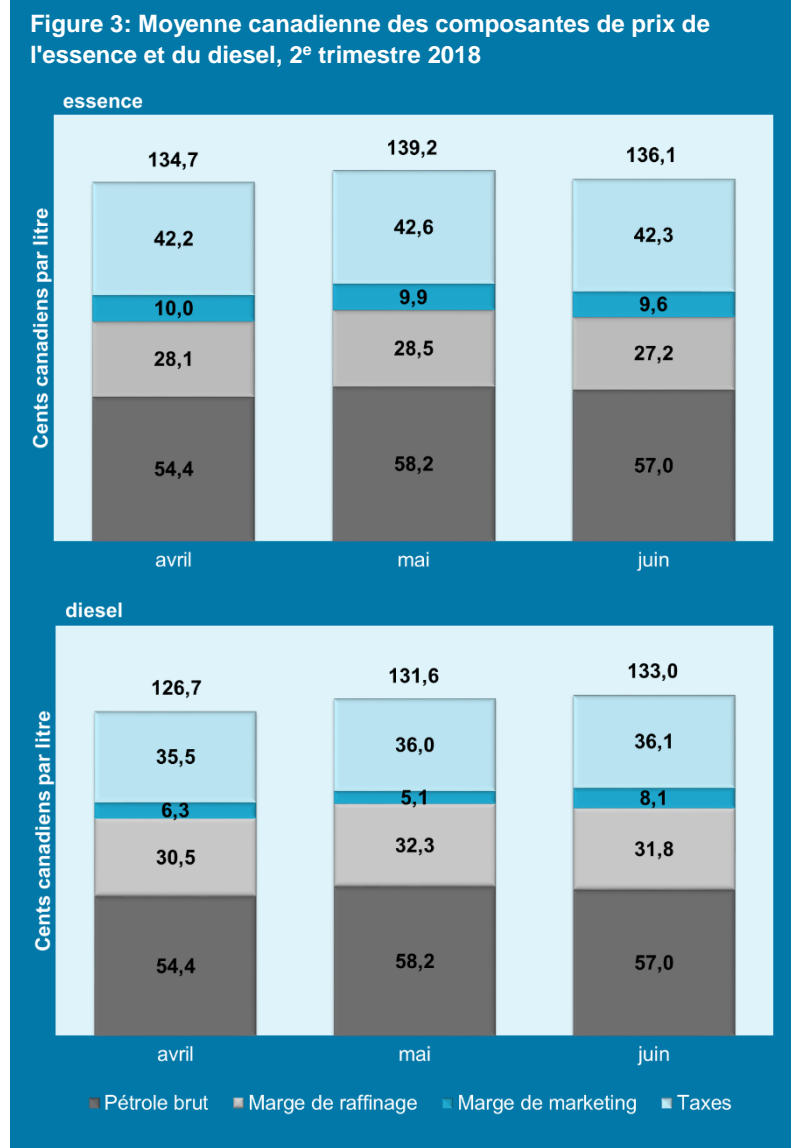
Survol du marché de l'essence et du diesel

Les prix du brut plus élevés et l'élargissement des marges de raffinage ont permis aux prix de détail de l'essence d'atteindre un record en mai. Les prix du brut canadien ont atteint leur plus haut niveau depuis septembre 2014 alors que les marges de raffinage étaient propulsées bien au-dessus de leur moyenne de cinq ans dans la foulée de la maintenance prolongée des raffineries et de la faiblesse du dollar canadien.

Les prix de gros de l'intérieur occidental ont augmenté de 14,5 cents par litre au cours du trimestre, entraînant des marges de raffinage régionales plus élevées, reflétant les conditions d'approvisionnement plus difficiles générées par la maintenance prolongée des raffineries et les forts ratios d'utilisation dans le Midwest américain. La côte ouest a continué d'afficher les prix de l'essence les plus élevés au pays, toutefois, les prix ont été relativement stables durant le trimestre.

La forte demande pour du diesel aux É.-U. et à l'étranger a protégé les marges de raffinage du diesel, les mettant à l'abri de leur déclin saisonnier habituel lors de ce dernier trimestre. Combinés avec des prix du brut plus élevés, les prix du diesel à travers le pays ont terminé le trimestre à un sommet sur quatre ans. Les marges bénéficiaires des détaillants plus faibles pour le diesel ont conservé les prix hors taxes du diesel en ligne avec l'essence malgré des prix de gros plus élevés.

Les prix du diesel ont constamment augmenté à travers le pays, moyennant à 6,2 cents par litre au cours du trimestre. Les marges de raffinage dans l'est du Canada ont été quelque peu compressées alors que les augmentations des prix de gros n'ont pas suivi le rythme de l'augmentation des prix du brut.



L'est du Canada dépend largement du brut importé, dont les prix étaient beaucoup plus élevés au cours du trimestre précédent (figure 3).

Perspectives du marché pour le prochain trimestre

Au cours des prochains mois, les prix de l'essence canadienne vont, selon toute vraisemblance, demeurer relativement stables alors qu'on s'attend à ce que les prix du brut se stabilisent et que les niveaux plus faibles de la demande estivale puissent atténuer les marges de raffinage. Comme c'est habituel durant l'automne, il est à prévoir que la demande d'essence continue de diminuer graduellement, et ce, avec le fléchissement des prix de gros hormis les augmentations substantielles des prix du brut ou des problèmes de raffinerie inattendus.

À mesure que la fin de l'été approche, plusieurs raffineries vont commencer à ajuster leur production pour favoriser le diesel alors que les entreprises de raffinage commenceront à bâtir des inventaires en prévision de la saison de chauffage à venir. Étant donné que les inventaires nord-américains de diesel vont demeurer bien en dessous des niveaux de l'année précédente, nous anticipons une augmentation future des marges de raffinage du diesel en raison de la pression à la hausse sur les prix de gros à travers le continent.

Comprendre la taxe sur le carbone et les programmes de plafonnement et d'échange

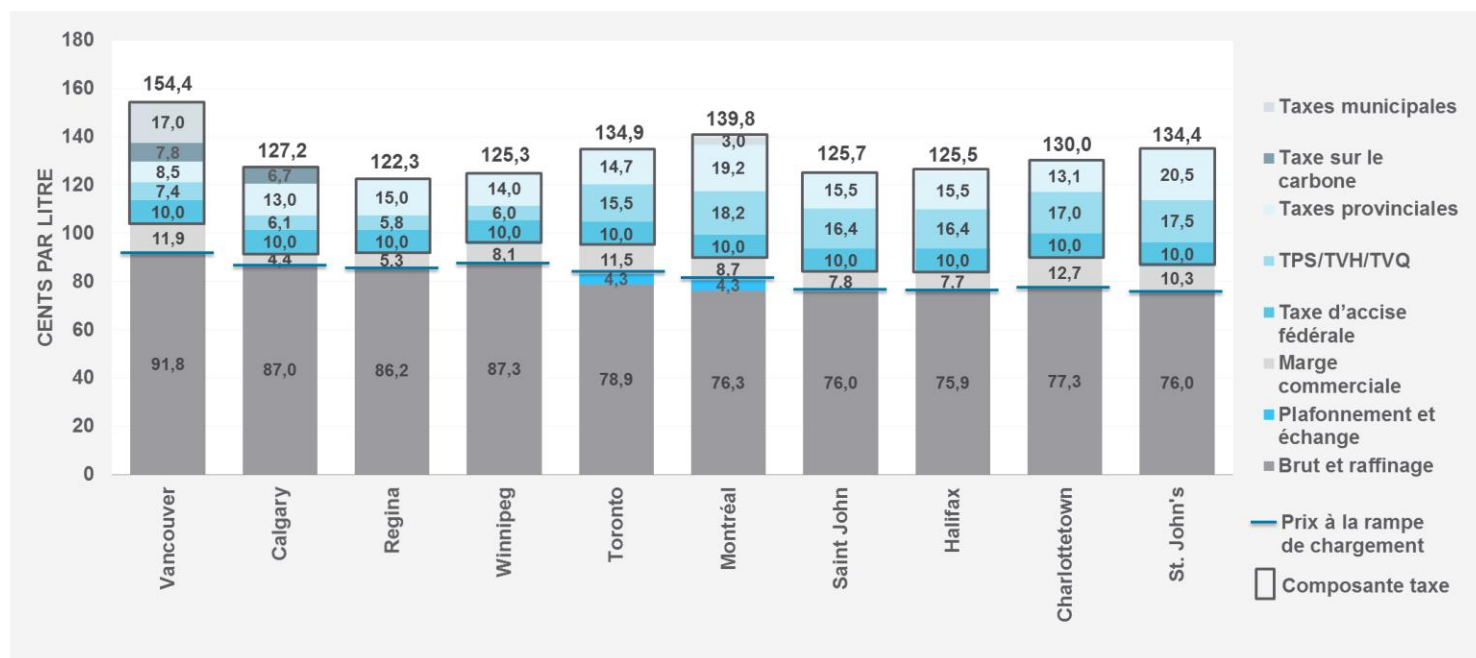
Dans le cadre d'un plan à plus grande échelle pour combattre les changements climatiques, plusieurs gouvernements ont introduit la tarification du carbone soit par le truchement d'une taxe sur le carbone ou d'un programme de plafonnement et d'échange. Ces programmes sont conçus pour « inclure dans le prix » une partie ou l'ensemble des coûts sociaux du carbone ; l'intention est d'amoindrir la demande pour des sources d'énergie à forte teneur de carbone et d'encourager l'utilisation de solutions de recharge plus faibles en carbone en affectant leur tarification relative

Essentiellement, lorsque vous augmentez le prix d'une marchandise ou d'un service, la demande pour cette marchandise ou ce service devrait diminuer, et inversement. Les deux approches à la tarification du carbone (taxe ou plafonnement et échange) augmentent le prix des sources d'énergie à forte teneur de carbone comme l'essence et le diesel en fixant le prix de leur contenu de carbone. Toutefois, l'approche prise par chacune de ces stratégies de tarification du carbone est distincte, et la façon unique dont elles affectent le prix des produits pétroliers est, selon toute vraisemblance, inconnue du grand public.

Les taxes sur le carburant auto peuvent être fédérales, provinciales, sur le carbone, municipales et TPS/TVH/TVQ. La plupart de ces taxes sont ajoutées en tant que frais fixes (cents par litre), à l'exception des TPS/TVH/TVQ, lesquelles sont calculées sur une base de pourcentage. Par conséquent, une taxe sur le carbone est appliquée comme toute autre taxe à taux fixe, ajoutant un montant établi au prix de la pompe basé sur un prix-cible établi sur le carbone.

L'Alberta a introduit sa taxe sur le carbone en janvier 2017 à 4,49 cents par litre (20 \$ par tonne) pour l'essence, augmentant à 6,73 cents par litre (30 \$ par tonne) en janvier 2018. La Colombie-Britannique a établi sa taxe sur le carbone en juillet 2008 à 2,41 cents par litre pour l'essence, avec des augmentations échelonnées présentement à 7,78 cents par litre, et qui vont augmenter à 11,12 cents par litre d'ici avril 2021.

Figure 4 : Composantes moyennes des prix à la pompe, juin 2018, choix de villes



En contraste, les coûts d'un programme de plafonnement et d'échange sont assumés par les producteurs de pétrole (les entreprises de raffinage), et par conséquent, ils ont pour effet d'augmenter le prix de gros à la rampe de chargement. Un programme de plafonnement et d'échange établit une limite (ou un plafond) sur la quantité d'émissions de carbone permises au sein d'un marché défini, et les émetteurs identifiés achètent et vendent des crédits qui agissent en tant que devise de conformité. Les prix pour ces crédits sont établis lors d'enchères et à la fois les marchés du crédit de l'Ontario et du Québec ont été intégrés dans un marché commun avec la Californie.

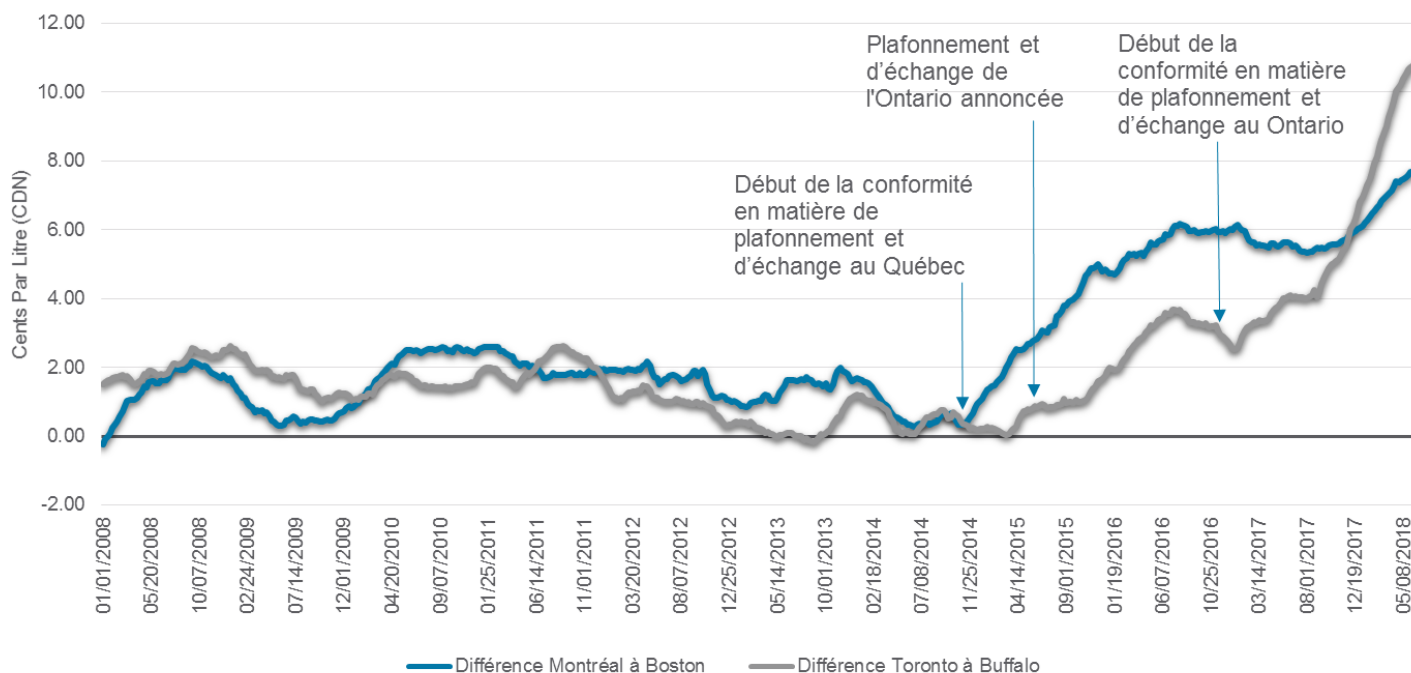
Malgré le fait qu'il soit établi que les programmes de plafonnement et d'échange ajoutent au prix de gros à la rampe de chargement, leur effet précis sur ce prix est difficile à quantifier en raison de la façon dont il est pris en compte. La plupart des émetteurs tiennent, selon

toute vraisemblance, un portefeuille de crédits dont la fourchette de prix peut varier, de sorte que les coûts de la conformité peuvent différer selon l'organisation. En outre, il ne s'agit que d'une hypothèse à l'effet que les coûts complets se répercutent sur le prix affiché au dépôt – en dernier ressort, ce prix affiché au dépôt est établi dans un marché concurrentiel.

Le **figure 4** illustre la ventilation des prix moyens à la pompe en juin dans un choix de villes selon leurs composantes montrant les points distincts dans la chaîne de valeur dont la taxe sur le carbone et le plafonnement et échange influencent la tarification. L'impact du plafonnement et échange par litre dans la **figure 4** est estimé en se basant sur les prix aux enchères récemment signalés.

Le Québec a établi son programme de plafonnement et d'échange à la fin de 2014 par le biais d'une enchère avec la Californie ; son prix initial était de 12,10 \$US la tonne. L'Ontario a débuté son programme de plafonnement et d'échange avec un prix convenu de 18,61 \$US la tonne et s'est par la suite joint au programme Québec/Californie au début de 2018. Récemment, l'Ontario a opté pour l'annulation de son programme de plafonnement et d'échange et a été par la suite retiré du marché de crédit Québec/Californie.

Figure 5: Écarts des prix de gros canadiens par rapport à leurs marchés américains respectifs, 2008-2018



Une illustration de l'impact du plafonnement et échange sur l'établissement du prix de gros est montré dans la **Figure 5**. Généralement, les prix de gros sont passablement uniformes entre les marchés canadiens et américains à proximité immédiate au taux de change ajusté. Les écarts entre leurs prix de gros sont historiquement faibles, et sont généralement attribuables à des enjeux d'approvisionnement temporaires. La Figure 5 montre que lorsque les programmes de plafonnement et d'échange ont été introduits en Ontario et au Québec, le prix de gros de l'essence a augmenté par rapport à leurs marchés américains respectifs qui fonctionnent sans système de tarification du carbone. Les coûts rattachés à ces programmes de plafonnement et d'échange ont fait gonfler les prix affichés au dépôt et ont été refilés aux consommateurs par le biais de cette augmentation du prix de gros.

Le gouvernement canadien a annoncé une réglementation fédérale sur la tarification du carbone, laquelle va effectivement agir comme 'filet de sécurité' ou comme tarif minimum sur le carbone autorisé à travers le pays. Le programme fédéral établit initialement le prix minimum à 20 \$ la tonne en 2019, et augmentera à 50 \$ la tonne d'ici 2022. Les provinces qui rencontrent déjà le prix fédéral du carbone minimum par le biais des programmes existants en seront exemptés, tandis que celles dont ce n'est pas le cas auront l'obligation de mettre quelque chose en place ou risquent de se voir imposer un programme géré par le fédéral. On ne sait pas exactement comment le gouvernement projette de d'appliquer ce programme, et il y aura vraisemblablement des contestations judiciaires entre les provinces qui ne prévoient pas instaurer un programme, ou celles qui sont en processus de retirer leur programme, comme l'Ontario. Ce qui est clair, c'est que peu importe la façon dont un programme sera établi, qu'il s'agisse d'une taxe sur le carbone ou de plafonnement et échange, le résultat final, ce seront des prix à la pompe plus élevés pour les consommateurs canadiens.

© 2018 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.com/wp-content/uploads/2014/06/GlossaryAndGuide.pdf>