

Les prix de l'essence et du diesel canadiens ont atteint leurs plus bas niveaux en 2018, dans la foulée de la baisse des prix du brut.

Après être montés en flèche en T4, les prix mondiaux du brut ont chuté le reste du trimestre en faisant baisser à la fois les prix de gros de l'essence et du brut.

Les prix mondiaux du brut ont grimpé au début du trimestre en raison des inquiétudes au sujet des difficultés d'approvisionnement, mais ceci a été renversé vers la seconde moitié du trimestre par les préoccupations au sujet d'un ralentissement économique mondial possible. En outre, l'annonce de dérogations au sujet des sanctions américaines sur les exportations de pétrole iranien et les niveaux record de production ont contribué aux craintes d'une surabondance possible de pétrole. Subséquemment, les prix mondiaux du brut ont chuté le reste du trimestre avec les prix de gros et de détail du carburant atteignant leur niveau les plus bas en 2018.

Les prix canadiens de l'essence ont été pressurisés à la baisse en réponse à la production élevée des raffineries associée à la demande intérieure plus faible. Et partant, les marges de raffinage d'essence canadienne ont rétréci à leur niveau le plus faible sur 22 mois en décembre alors que les prix de l'essence raffinée diminuaient plus que les prix du brut canadien.

En revanche, par rapport à l'essence, les approvisionnements de distillat nord-américain se sont resserrés au cours du trimestre précédent, particulièrement dans la partie est de l'Amérique du Nord. La forte demande de carburant diesel à l'échelle mondiale pour alimenter l'activité industrielle et économique associée avec un ravitaillement des inventaires de distillat a poussé à la hausse les marges de raffinage du diesel. Les marges de raffinage du diesel canadien ont connu un haut niveau historique en novembre et se situaient bien au-dessus des marges de raffinage de l'essence, ce qui a empêché les prix du diesel de chuter davantage au cours de ce dernier trimestre. 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.

Les inquiétudes au sujet de l'approvisionnement à l'échelle mondiale ont conduit à une période de volatilité pour les prix du brut en T4. Après avoir plafonné à 85,87 \$US le baril au début d'octobre, le pétrole brut de référence Brent a chuté durant le reste du trimestre à 52,99 \$US le baril, soit inférieur de 36 p. 100 à son niveau à la fin du trimestre précédent. Le WTI, point repère clé nord-américain, a connu une volatilité semblable au cours de ce dernier trimestre après avoir atteint un plafond de 76,41 \$US le baril au début d'octobre, terminant le trimestre à 45,41 \$US le baril, soit de 38 p. 100 inférieur au trimestre précédent. Le prix avantageux du Brent en comparaison du WTI s'est élargi considérablement à 11,16 \$US le

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

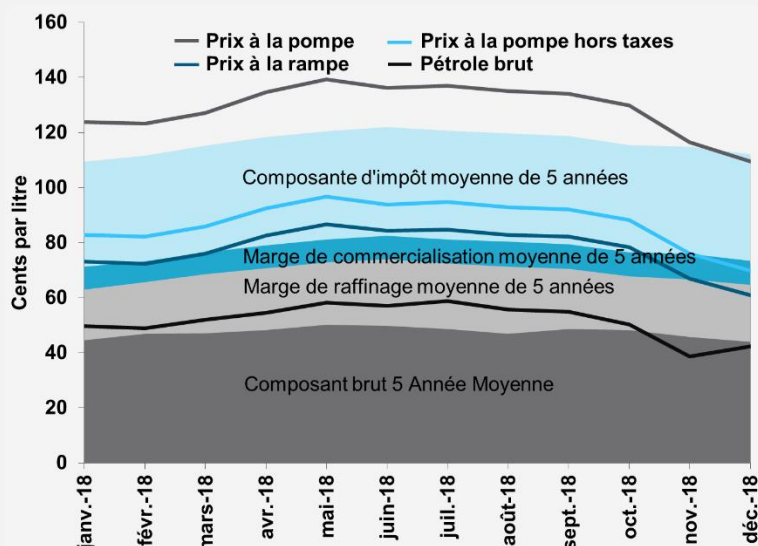
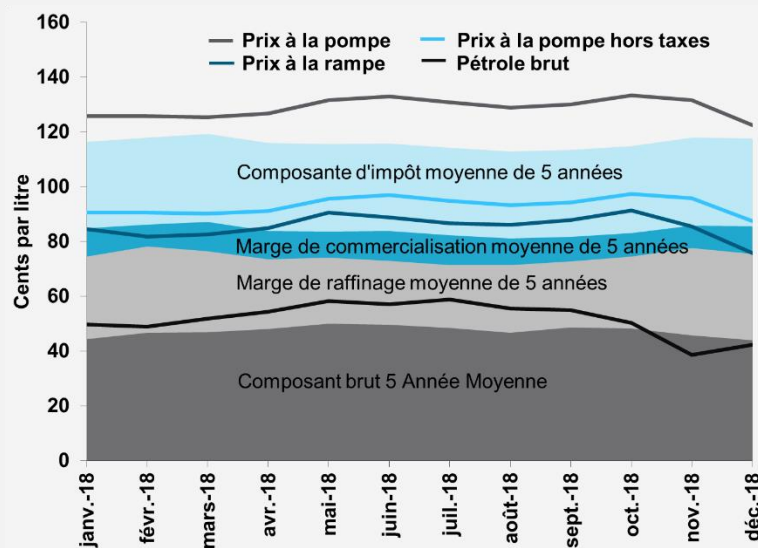


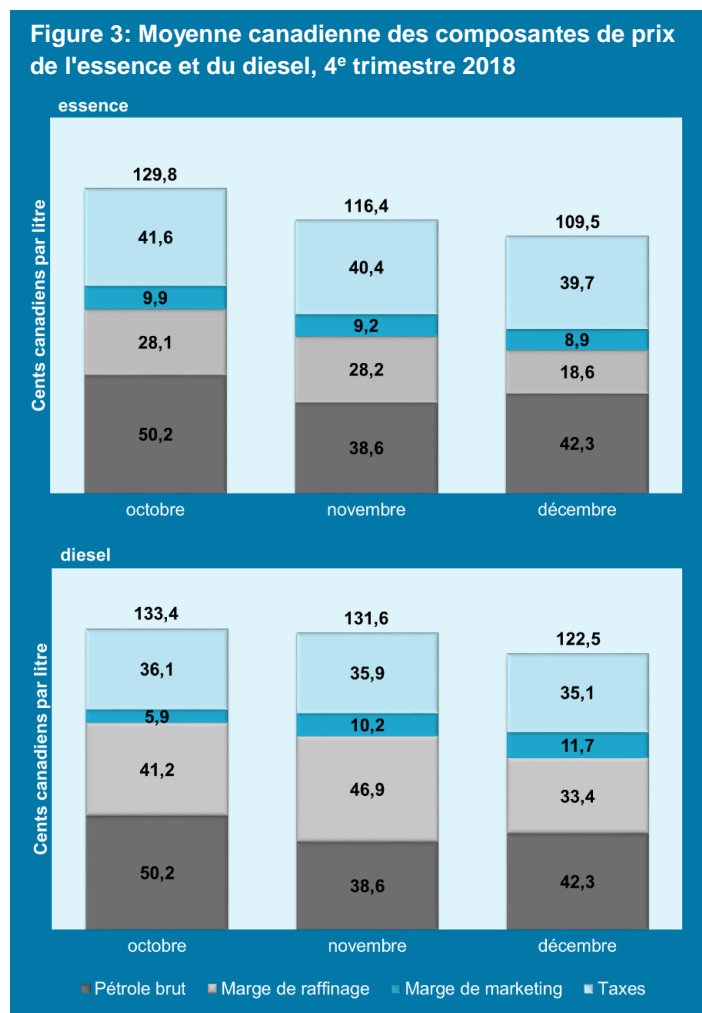
Figure 2: Prix moyen du diesel canadien et ses composantes



baril à la mi-octobre, dans la foulée de la tourmente des marchés boursiers américains, et a ensuite terminé le trimestre à 7,58 \$US le baril, soit grosso modo 2 \$US le baril plus élevé qu'à la fin du trimestre précédent.

Le brut de référence de l'huile lourde, le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS), a connu une volatilité extrême des prix au cours du dernier trimestre, mais les facteurs affectant son mouvement ont différé de la plupart des points de référence à l'échelle mondiale. Le WCS a chuté de 17 p. 100 à partir de la fin du trimestre précédent, mais a connu de grandes fluctuations de prix au cours de la période. Dès la mi novembre, le WCS avait chuté de 61 p. 100 depuis la fin de septembre, en raison des goulots d'étranglement des pipelines et de la demande réduite dictée par les questions de maintenance dans le Mid West américain. L'écart de prix entre le WCS et le WTI a atteint 48,56 \$US le baril ; toutefois, l'écart s'est refermé à seulement 15,70 \$US le baril à la fin du trimestre alors que les raffineries du Mid West américain revenaient en ligne et que le gouvernement de l'Alberta annonçait que des cibles prescrites de production allaient débiter en 2019.

Figure 3: Moyenne canadienne des composantes de prix de l'essence et du diesel, 4^e trimestre 2018



Survol du marché de l'essence et du diesel

Les prix de vente au détail de l'essence ont chuté à leur plus bas niveau en 18 mois, alors que la demande d'essence se stabilisait et que les inventaires demeuraient au-dessus de leurs moyennes historiques. Les prix de gros ont chuté plus que les prix du brut, rétrécissant l'écart des marges de raffinage de l'essence canadienne à 18,6 cents le litre en décembre, bien en dessous de la moyenne de 5 ans pour ce mois.

Une explosion de gazoduc à Prince George à la mi-octobre a forcé un certain nombre de raffineries de l'État de Washington à passer en mode hors ligne, ce qui a poussé les prix à la hausse sur la côte Ouest du Canada. De façon similaire, un arrêt de deux jours de l'oléoduc olympique de Washington en mi décembre a causé un bond temporaire du prix de gros sur la côte Ouest.

Le marché du distillat nord-américain s'est stabilisé en décembre alors que les marges de raffinage canadiennes retournaient aux niveaux connus en 2017 après les sommets records de novembre. Au moment où les raffineries du Mid West sont revenues en ligne, les prix de gros du centre et de l'ouest ont chuté plus que les prix et les marges bénéficiaires de l'est.

Il y a eu de la volatilité et des disparités régionales pour les marges de raffinage du diesel lors de ce dernier trimestre, alors que les marges de raffinage du centre et de l'ouest s'élargissaient à mi-trimestre dans la foulée de la baisse des coûts intrants du pétrole brut et la hausse des prix de gros, mais elles ont terminé le trimestre grosso modo au même niveau après que les prix du brut canadien eurent rebondi. En

revanche, les marges de raffinage du diesel de l'est canadien se sont élargies durant le trimestre alors que les prix du brut de la région chutaient davantage que les prix du diesel dans la région. (Figure 3)

Perspectives du marché pour le prochain trimestre

Hormis certains changements significatifs pour les prix du brut, les prix de l'essence vont vraisemblablement monter vers la fin du premier trimestre alors que les producteurs de carburant débiteront leur période du printemps d'entretien des raffineries et commenceront à bâtir les inventaires en vue de la demande estivale plus élevée. Généralement, les prix de gros de l'essence se déplacent à la hausse au début du printemps à l'entrée dans la saison de conduite estivale. La saisonnalité des prix du diesel est lourdement liée à l'utilisation du combustible de chauffage et pourrait vraisemblablement garder les prix du diesel plus élevés que ceux de l'essence jusqu'à ce que les prix du diesel commencent généralement à fléchir au printemps.

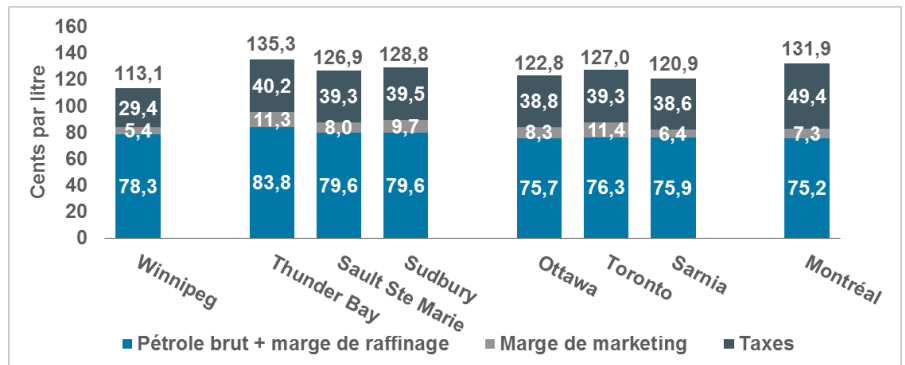
Deux provinces (Î.-P.-É. et T.-N.-L.) ont réduit les taxes sur l'essence et le diesel au début de 2019. Cependant, toute économie à la pompe sera compensée par le filet de sécurité de la tarification du carbone qui entrera en vigueur à compter du 1er avril dans ces provinces sans programme de tarification du carbone (Î.-P.-É., T.-N.-L., Sask., Man., Ont., N.-B.). Le filet de sécurité de la tarification du carbone ajoutera entre quatre et six cents par litre aux prix de l'essence et du diesel dans ces provinces.

Les prix à la pompe du nord de l'Ontario expliqués

Les prix de l'essence au Canada peuvent varier d'une province à l'autre, d'une ville à l'autre, et même dans la même ville ou le long de la même rue. Récemment, il y a eu un certain intérêt pour l'examen de la disparité relative des prix de l'essence entre le nord et le sud de l'Ontario. Greg Rickford, un député provincial du nord de l'Ontario et ministre actuel de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines et ministre des Affaires autochtones, a demandé au Bureau de la concurrence d'examiner les prix des carburants dans le nord de l'Ontario. Cette prochaine section donnera une explication générale de la raison pour laquelle ces écarts peuvent exister et pourquoi il arrive parfois que les prix de ces deux régions semblent bouger indépendamment l'un de l'autre.

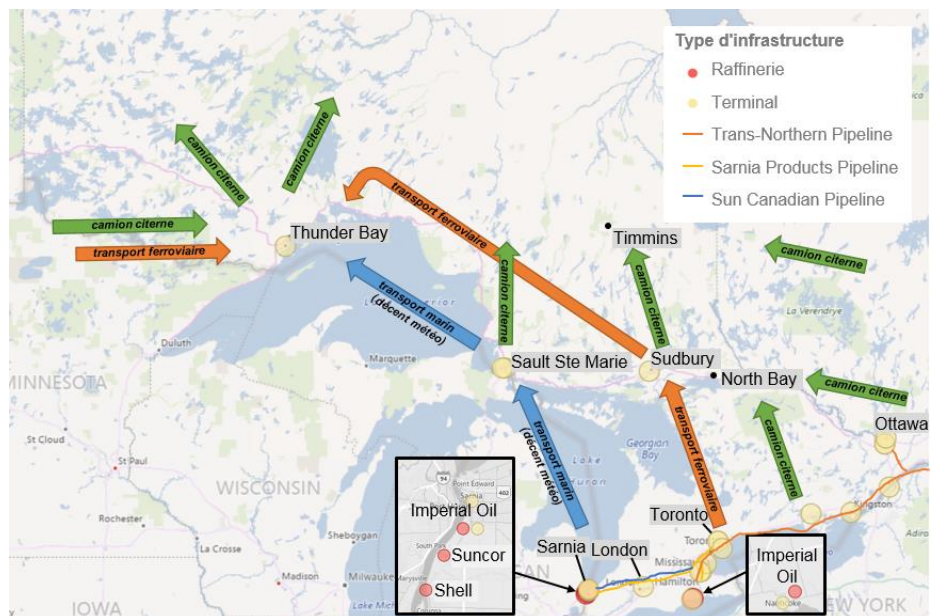
Les prix à la pompe sont constitués de quatre composantes principales ; les prix du brut, les coûts du raffinage, les coûts de commercialisation et les taxes. Ces composantes peuvent varier entre les provinces, mais elles peuvent varier également à l'intérieur d'une province, tel que montré à la **figure 4**. Une comparaison de la moyenne des prix de l'essence en 2018 pour un choix de villes au Canada montre que les prix dans le nord de l'Ontario étaient plus élevés que ceux du sud de l'Ontario, et les écarts sont montrés dans chacune des composantes de prix répertoriées.

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



L'huile brute est un produit de base négocié sur le marché mondial et ses fluctuations sont largement un résultat de l'approvisionnement mondial et des conditions de la demande. Les marges de raffinage sont établies par l'écart entre le coût du pétrole brut intrant pour une raffinerie et le prix du produit de gros raffiné vendu par l'entreprise de raffinage à un agent de commercialisation/point de vente au détail de carburant. Les marges de raffinage ont tendance à fluctuer sur une base saisonnière régionale, augmentant en réponse à la forte demande estivale et diminuant en hiver durant les temps de demande plus faible. Les marges de raffinage peuvent également varier en réponse aux niveaux d'inventaires régionaux et à la dynamique et la logistique des approvisionnements (les marchés concurrentiels sont formés lorsqu'ils sont connectés par pipelines, rail et transport maritime), et les coûts rattachés avec le transport des produits raffinés à partir du point de production (la raffinerie) jusqu'au point de consommation (le point de vente au détail). La Figure 4 montre que les prix de gros en Ontario n'ont pas été uniformes en 2018 :

Figure 5: Infrastructure de l'Ontario pour les produits pétroliers raffinés



dans le nord de l'Ontario, le prix de gros de l'essence a moyenné grosso modo à 81 cents par litre, semblable aux marchés de l'Ouest canadien comme Winnipeg, alors que les prix de gros du sud de l'Ontario ont moyenné grosso modo autour de 76 cents par litre.

Pour comprendre pourquoi les prix de gros du nord de l'Ontario concordaient de près avec ceux de Winnipeg et non ceux du sud de l'Ontario, il nous faut examiner l'infrastructure impliquée dans le transport des produits pétroliers finis vers les postes d'essence en Ontario (**figure 5**). Une grande partie de l'Ontario dépend largement de l'essence produite par nos quatre raffineries du sud de l'Ontario et une raffinerie du Québec (Montréal). Les produits pétroliers finis sont généralement transportés à partir de ces raffineries à des terminaux de distribution principaux dans le sud de l'Ontario par oléoduc,

mode le plus économique pour transporter des produits pétroliers. Les terminaux du nord de l'Ontario sont plus éloignés des points de production et n'ont pas accès aux oléoducs de produits raffinés, ce qui signifie que les terminaux de Sault Ste. Marie ou de Thunder Bay sont approvisionnés par transport maritime, par rail ou par camions-citernes. L'approvisionnement maritime est une méthode relativement efficace en termes de coûts, mais n'est seulement disponible que lorsque le temps coopère ; la plupart des terminaux du nord auraient accès à des produits pétroliers par rail, une méthode plus dispendieuse mais fiable pour transporter des produits pétroliers. Si le rail n'est pas disponible, les produits pétroliers pourraient être livrés par camion-citerne à un terminal de distribution, toutefois, cette méthode est de loin le mode de transport le plus coûteux. En général, plus la distance de transport est longue par rail ou camion, plus la dépense est coûteuse.

Thunder Bay et les autres marchés du nord-ouest de l'Ontario sont uniques ; malgré le fait qu'ils puissent être desservis par les raffineries du Canada central (Ontario/Québec), ils sont reliés de plus près aux marchés de l'Ouest canadien, étant principalement approvisionnés par rail et camion-citerne à partir de Winnipeg. Par conséquent, les prix de gros de l'essence dans le nord-ouest de l'Ontario sont très souvent influencés par les prix de gros de l'Ouest canadien, et ils peuvent parfois bouger de façon complètement indépendante des prix du sud de l'Ontario.

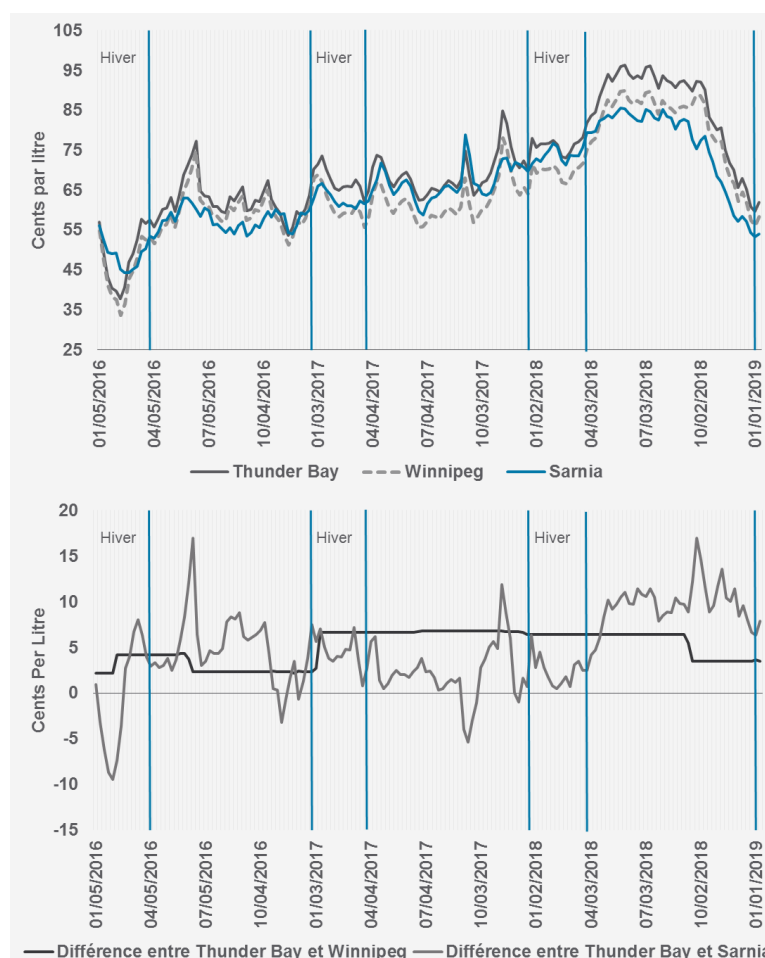
Comme le démontre la **figure 6**, les prix de gros de Thunder Bay ont constamment suivi les prix de Winnipeg de plus près que les prix du sud de l'Ontario, affichant un décalage petit mais constant par rapport à Winnipeg qui a décalé avec les changements dans le coût et la disponibilité de la capacité de transport. Compte tenu que le terminal de Thunder Bay approvisionne un grand nombre de dépôts de stockage à travers le nord-ouest de l'Ontario, les prix plus élevés à ce terminal vers la fin de 2018 (causés par les conditions du marché de l'Ouest canadien) ont fait en sorte que les prix de gros dans plusieurs marchés du nord-ouest de l'Ontario sont demeurés élevés et ont bougé de façon indépendante de ceux du sud de l'Ontario.

Une autre composante du prix à la pompe qui influence les prix de détail est la marge commerciale, laquelle est définie comme étant l'écart entre le prix à la pompe (les taxes enlevées) et le prix de gros. La marge commerciale doit couvrir un large éventail de coûts tels que le transport des produits pétroliers à partir des terminaux de distribution jusqu'à la station-service, tous les frais d'exploitation de la station-service, ainsi qu'un profit pour le détaillant. Cette portion du prix à la pompe peut varier d'un poste d'essence à l'autre en raison de facteurs tels : distance à partir du terminal primaire (plus la distance est grande, plus le coût est élevé), débit des ventes au détail (un plus fort volume d'essence vendu à un poste d'essence signifie souvent qu'il faut une marge bénéficiaire plus petite pour couvrir les coûts), et revenus des offres auxiliaires (plus de revenus de ventes autres que les carburants comme les marchandises de dépanneur, les restaurants ou les lave-autos signifient moins de marge bénéficiaire requise pour le carburant).

Malgré le fait que les besoins de marge bénéficiaire puissent varier selon le point de vente, les stations-service du nord de l'Ontario ont (en moyenne) besoin d'une marge plus élevée en raison des coûts de transport plus élevés et du débit moyen inférieur par poste d'essence. À moins que le revenu des offres auxiliaires comble l'écart, les marges commerciales vont, selon toute vraisemblance, être plus élevées dans le nord de l'Ontario afin de répondre au besoin de marge bénéficiaire de carburant plus élevée. La **figure 4** montre que la marge commerciale moyenne à Thunder Bay était de 11,3 cents par litre en 2018, alors que celle de Winnipeg était de 5,4 cents par litre ; c'était, en partie, une conséquence du débit moyen par point de vente à Winnipeg plus élevé de 35 p. 100 par rapport à Thunder Bay.

Finalement, le prix à la pompe inclut une composante fiscale et, bien que la plupart des taxes sur le pétrole soient à taux fixe, les prix à la pompe en Ontario incluent la taxe de vente harmonisée (TVH) calculée sur une base de pourcentage et variant avec le prix. Les prix de gros du nord de l'Ontario et les marges commerciales plus élevés se traduisent par un montant de TVH plus élevé que celui inclus dans les

Figure 6: Prix de gros hebdomadaires de l'essence à Thunder Bay, Winnipeg et Sarnia, 2016-2018



prix du sud de l'Ontario. En 2018, le prix moyen par litre à Thunder Bay incluait 1,7 cent par litre de plus de TVH en comparaison avec Sarnia.

Les prix de l'essence du nord de l'Ontario sont souvent plus élevés que ceux du sud de l'Ontario, et il est courant que ces prix (particulièrement ceux de la région entourant Thunder Bay) varient indépendamment des prix du sud de l'Ontario. Les raisons de ceci sont variées : coûts de transport de produits vers le nord de l'Ontario plus élevés, débits moyens plus faibles et coûts de distribution plus élevés contribuant à des marges commerciales plus élevées, ainsi que l'influence des marchés de gros de l'ouest. Cette combinaison unique de facteurs peut aider à expliquer ce qui peut être perçu comme une tarification anormale dans le nord de l'Ontario.