

Les prix de vente au détail de l'essence ont chuté durant le deuxième trimestre 2017, contrairement aux mouvements de prix saisonniers habituels.

Après avoir atteint un sommet sur vingt mois au début du trimestre, les prix de vente au détail de l'essence ont chuté au cours du reste du trimestre, restant dans la foulée des prix du brut et des marges de raffinage plus faibles. Comme c'est habituel pour les schémas saisonniers, les prix du diesel ont baissé durant le trimestre atteignant un bas niveau sur six mois en juin.

La décision de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) en mai d'allonger les cibles de la production d'huile brute a eu peu d'effet, alors que les investisseurs réagissaient à l'augmentation de la production de brut américain et à l'augmentation des inventaires de brut à l'échelle mondiale. Et partant, les prix du diesel ont baissé durant le trimestre atteignant un bas niveau sur six mois en juin.

La forte production nord-américaine a eu pour conséquence de gonfler les stocks d'essence, et ceci étant accompagné d'une demande d'essence plus faible que celle escomptée, a conduit à la plus faible moyenne de marge de raffinage de deuxième trimestre en quatre ans. Ces marchés plus mous pour le brut et le produit de gros raffiné ont entraîné une diminution des prix tant pour l'essence que pour le diesel. **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.

La production de brut nord-américain est demeurée élevée et a poussé les stocks de brut davantage au-dessus des normes historiques. Et partant, à la fois le WTI et le Brent, les bruts de référence clés nord-américain et international, respectivement, ont chuté durant le trimestre. Le WTI est descendu de 4,54 \$US le baril, terminant le trimestre à 46,03 \$US le baril, soit de 9,0 p. 100 inférieur à celui de la fin du trimestre précédent. De façon similaire, le Brent a chuté de 5,02 \$US le baril, terminant le trimestre à 47,50 cents par litre, soit inférieur de 9,6 p. 100 à celui de la fin du trimestre précédent. Le prix avantageux du Brent en comparaison du WTI a vu sa marge rétrécir lors du deuxième trimestre, oscillant autour de 1,99 \$US le baril, et ceci a été dicté principalement par la disparité entre les taux de production internationaux et américains.

De façon similaire, le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS), un point repère important de l'Ouest canadien, a terminé juin en baisse de 9,8 p. 100. L'escompte WCS par rapport au WTI a rétréci en avril pour demeurer

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

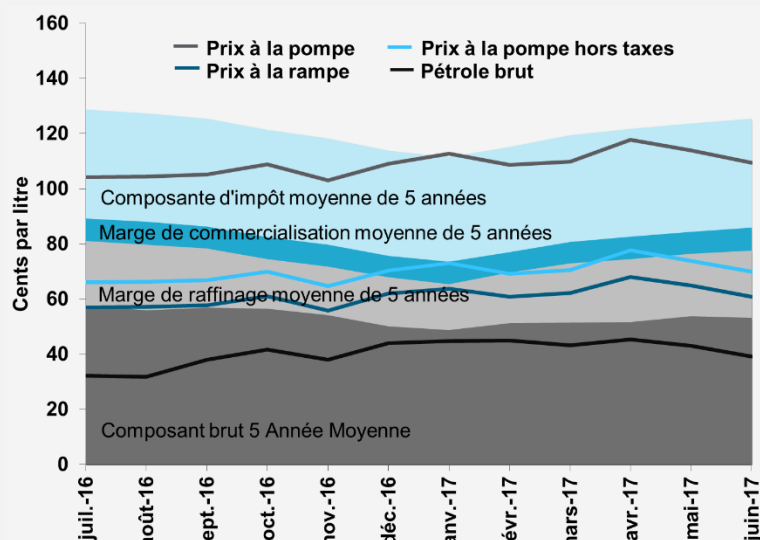
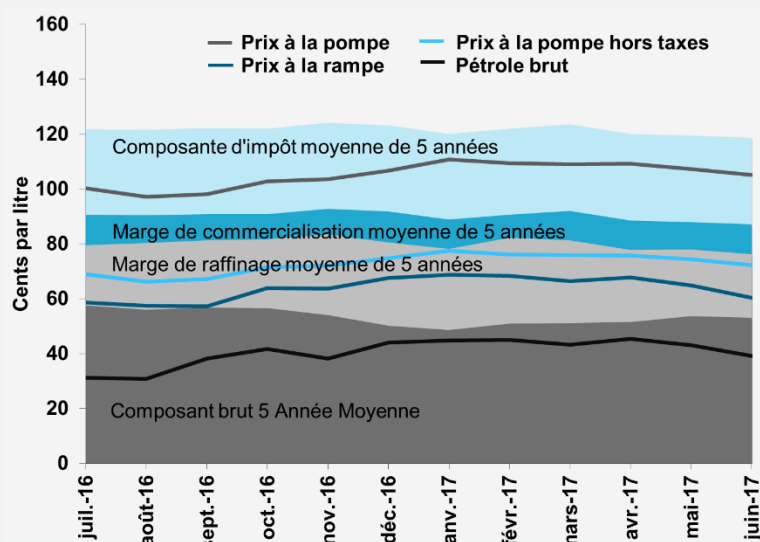


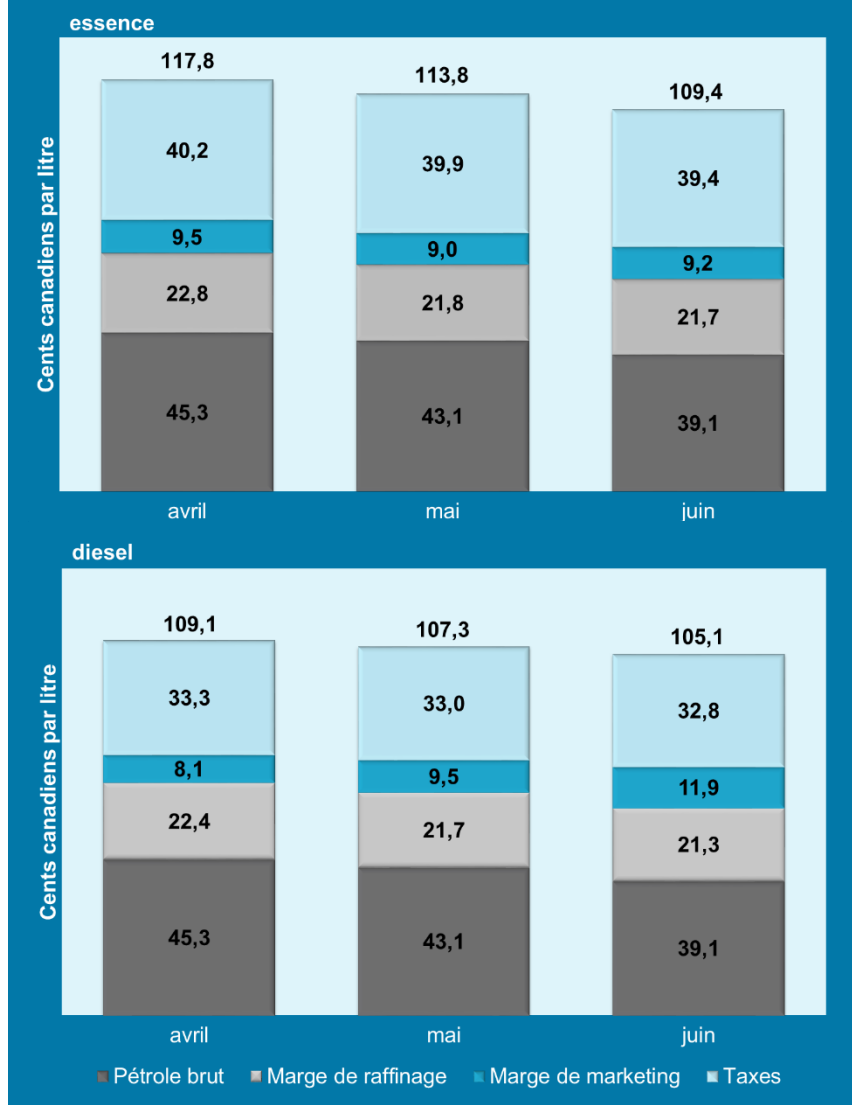
Figure 2: Prix moyen canadien du diesel et ses composantes



relativement stable au cours du reste de mai et de juin, moyennant à 9,94 \$US le baril durant le trimestre, et terminant à 1,63 \$US le baril en dessous du trimestre précédent. Durant cette période, la forte demande de brut canadien aux É.-U. et le prolongement d'un goulot d'étranglement dans le transport ont contribué à rétrécir l'escompte.

Survol du marché de l'essence et du diesel

Figure 3: Moyenne canadienne des composantes prix de l'essence et du diesel, 2^e trimestre 2017



Comme cela arrive généralement au printemps, les raffineries nord-américaines ont effectué des entretiens plus fréquents et sont passées aux mélanges d'essence d'été ; ces mélanges coûtent plus cher à produire, et ceci applique généralement une pression à la hausse sur les prix de gros de l'essence à ce moment-là de l'année. Alors que les marges de raffinage de l'essence canadienne moyennaient grosso modo à quatre cents par litre de plus qu'au trimestre précédent, les marges bénéficiaires chutaient au cours du deuxième trimestre et se situaient grosso modo à cinq cents par litre en dessous des marges de raffinage à ce moment-ci l'an passé. Ceci combiné aux coûts du pétrole brut en baisse a eu pour effet de baisser les prix de gros et de détail en mai et juin, ce qui est inhabituel durant l'approche de la saison de conduite estivale.

Sur le plan régional, un contraste marqué subsiste dans les prix de gros de l'essence entre les régions de la côte ouest et le reste du Canada. Les prix affichés au dépôt ont oscillé autour de quatorze cents par litre au-dessus du reste du pays, ce qui est largement attribuable aux problèmes de raffinage de la côte ouest américaine et des difficultés de la région pour s'approvisionner ailleurs.

En outre, les prix de détail de Terre-Neuve ont été considérablement abaissés au cours de ce dernier trimestre en raison de la décision du gouvernement provincial de réduire les taxes provinciales sur le carburant, lesquelles étaient parmi les plus élevées au pays.

Le rétrécissement des coûts du pétrole brut et des marges de raffinage a également contribué à la chute des prix du diesel au cours du trimestre précédent. Généralement, les marges de raffinage pour le diesel descendent au printemps et à l'été à mesure que la demande de combustible de chauffage diminue

graduellement. Les prix de détail moyens du diesel ont été plus lents à répondre à la chute des prix de gros, causant la hausse des marges bénéficiaires des détaillants de près de douze cents par litre, un sommet sur une période de seize mois.

Les prix du diesel affichés au dépôt ont chuté surtout dans les régions du centre et de l'ouest du pays, perdant près de neuf cents par litre au cours du trimestre. Les prix du diesel affichés au dépôt étaient les plus bas dans les provinces Atlantiques, oscillant autour de cinq cents par litre en dessous de la moyenne canadienne. (Figure 3)

Perspectives du marché pour le prochain trimestre

Pour l'essence, la saison de conduite estivale représente généralement la période de la plus forte demande, de sorte que les prix de l'essence demeurent généralement plus élevés jusqu'à la fin de troisième trimestre alors que la demande diminue graduellement et que les

contraintes d'approvisionnement sont moins fortes. En l'absence de tout décalage majeur dans les prix du brut, les prix de vente au détail de l'essence vont demeurer, selon toute vraisemblance, près des niveaux actuels avant de chuter légèrement en septembre.

En raison de la relation du diesel avec le combustible de chauffage, la demande de diesel au Canada suit généralement un cycle opposé à celui de l'essence, avec la demande qui diminue graduellement au cours des mois d'été et qui atteint un plafond au cours des mois d'hiver. Par conséquent, on s'attend à voir un fléchissement accentué du prix moyen du diesel canadien au début des mois d'été. Le centre et l'Ouest canadien pourraient faire exception, là où la demande de diesel pourrait être affectée par la performance économique plus forte attendue au cours des mois à venir. Il est probable que le prix moyen du diesel canadien augmentera vers la fin de l'été et au début de l'automne, alors qu'approchera la saison de chauffage de l'hiver.

Les tendances en consommation d'essence et en taxes sur les carburants auto par véhicule

Le nombre de véhicules à essence enregistrés a augmenté au cours de la dernière décennie de près de 23 p. 100, de 2005 à 2016, et pourtant la consommation d'essence au Canada n'a augmenté que de 16,3 p. 100 durant la même période, indiquant que soit le parc automobile est devenu plus économique en essence ou les consommateurs ont moins voyagé.

Comme l'illustre la **figure 4**, la consommation de carburant par véhicule enregistré au Canada a diminué de 2005 à 2014 avant que cette tendance ne soit renversée. La forte baisse des prix du carburant canadien qui a débuté en 2015 semble avoir affecté les habitudes de consommation des Canadiens – possiblement en raison de l'achat de moins de véhicules économiques en carburant ou peut-être une décision de conduire plus souvent.

Par province, la Colombie-Britannique et le Québec ont constamment consommé moins de carburant par véhicule enregistré au cours de la dernière décennie, et ces quantités ont diminué bien en dessous des autres provinces (**figure 5**), tandis que l'Île-du-Prince-Édouard a systématiquement consommé plus d'essence par véhicule enregistré. Malgré le fait que presque toutes les provinces affichent une augmentation des taux de consommation d'essence annuelle par véhicule au cours des deux dernières années, la plupart des provinces consomment toujours moins par véhicule qu'il y a une décennie.

Figure 4: Consommation canadienne d'essence par véhicule vs prix moyen à la pompe au Canada, 2005-2016

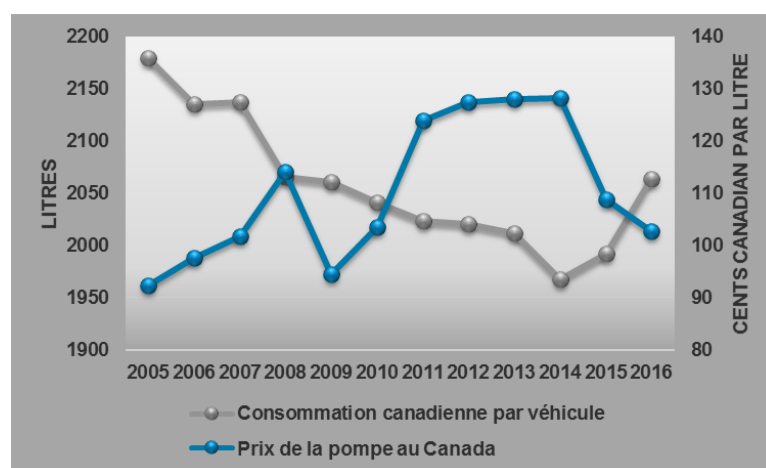
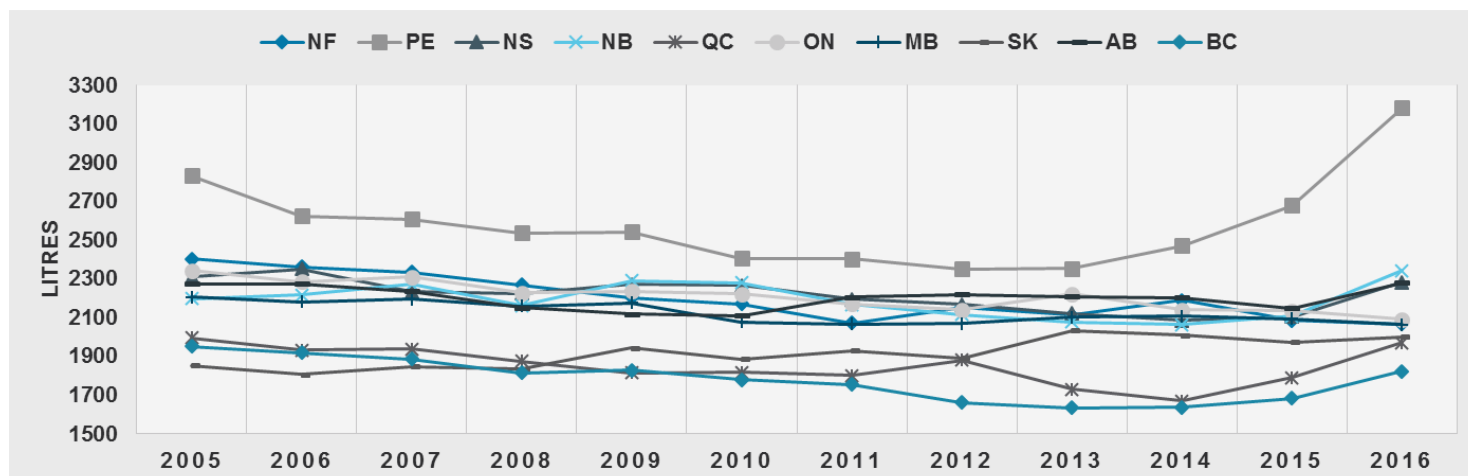


Figure 5: Consommation canadienne d'essence par véhicule enregistré par province, 2005-2016

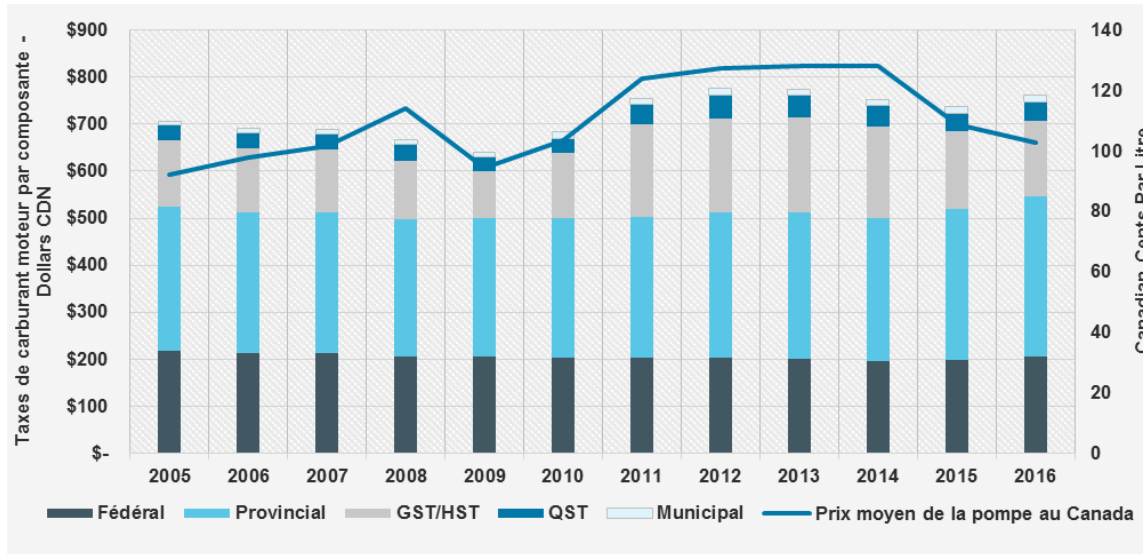


Le prix de détail moyen canadien en 2016 était de 102,8 cents par litre, ce qui signifie que le conducteur moyen a dépensé grosso modo 2 100 \$ de carburant par véhicule, et la plus grosse composante de ce prix était imputable aux taxes sur le carburant auto. Le montant moyen des taxes sur le carburant auto payé en 2016 était de 761 \$ par véhicule, ou grosso modo 36 p. 100 du total des coûts du carburant, et représente une augmentation de 54 \$ par véhicule depuis 2005 (ou 8 p. 100). Dans les taxes sur le carburant auto, il y a une

composante fixe appliquée sur la base d'un cent par litre (et ceci inclut généralement la taxe d'accise fédérale, provinciale et parfois les taxes municipales sur le carburant), et une composante variable appliquée sur la base d'un pourcentage et qui serait affectée par les augmentations ou les réductions du prix à la pompe (ceci inclurait la TPS/TVH et la TVQ au Québec).

En général, la plus forte composante des taxes sur le carburant auto est la taxe provinciale sur le carburant. Les taxes provinciales sur le carburant ont augmenté de façon constante au cours de la dernière décennie, passant d'une moyenne nationale de 306 \$ par véhicule en 2005 à 340 \$ en 2016, et compte tenu qu'il s'agit d'une taxe à tarif fixe, tout changement du prix à la pompe n'a eu aucun effet sur ce montant. Tous les changements au titre des montants provinciaux sont uniquement attribuables au changement réel du taux d'imposition, et la plupart des provinces canadiennes ont augmenté leurs taxes provinciales sur le carburant durant la dernière décennie, à l'exception de la Saskatchewan, l'Ontario, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard.

Figure 6: Taxes sur l'essence par véhicule vs prix moyen à la pompe au Canada, 2005-2016

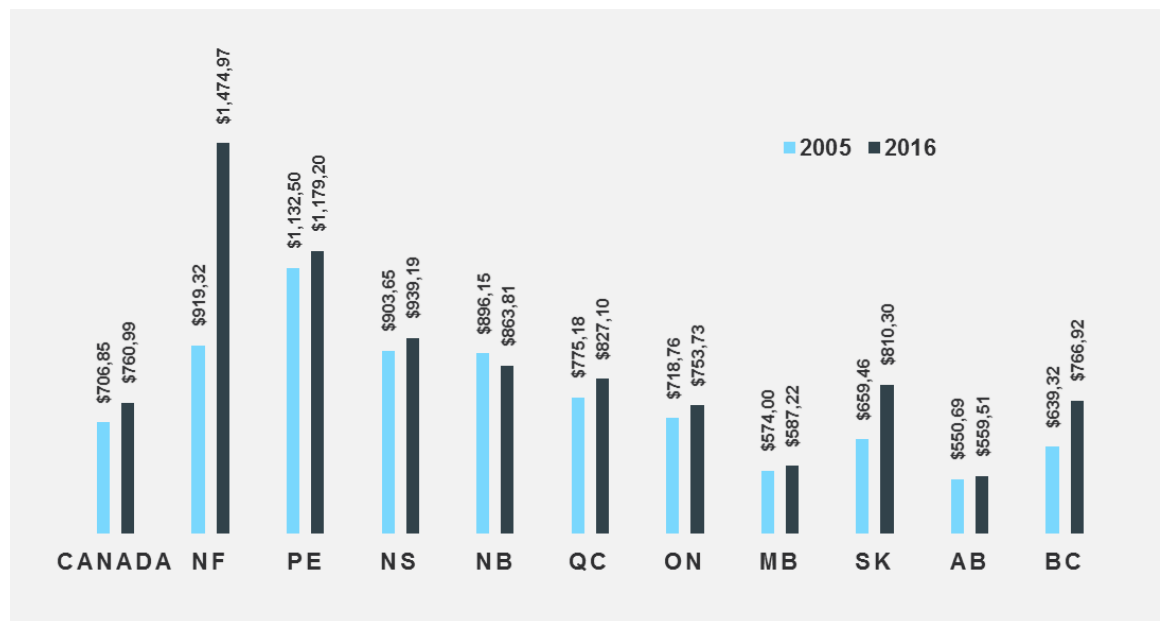


La taxe d'accise fédérale a constitué la deuxième plus grande portion des taxes sur le carburant auto à 206 \$ par véhicule en 2016 ; cette taxe est actuellement appliquée à 10 cents par litre d'essence et n'a pas changé depuis 1995. La taxe fédérale sur le carburant annualisée appliquée par véhicule a diminué légèrement durant la dernière décennie, ceci étant en lien direct avec la diminution de la consommation par véhicule durant cette période.

La TPS/TVH a comptabilisé pour une moyenne de 161 \$ de taxes sur le carburant auto par véhicule en 2016. Ceci représente une augmentation de près de 20 \$ par véhicule depuis 2005, et compte tenu que la TPS/TVH est calculée en pourcentage du prix de base du produit plus les autres taxes d'accise fédérales et provinciales, ce montant peut être affecté par les changements de prix à la pompe, les changements de taux de TPS/TVH, ou des changements au titre des autres taux d'imposition de carburants auto.

D'autres taxes comme les taxes municipales sur le carburant sont présentes dans un nombre limité de villes, notamment Vancouver, Victoria et Montréal. (Figure 6)

Figure 7: Taxes provinciales canadiennes sur l'essence par véhicule par province, 2005 et 2016



Une comparaison entre les provinces (figure 7) affiche une large fourchette de montants de la fiscalité sur le carburant auto par véhicule ; l'Alberta était la province où cela coûtait le moins cher de conduire un véhicule en 2016, ne représentant que 560 \$ par véhicule en taxes sur le carburant auto, tandis que Terre-Neuve était la province au coût le plus élevé à près de 1 500 \$ de

taxes sur le carburant auto par véhicule. Toutes les provinces, à l'exception du Nouveau-Brunswick, avaient augmenté le coût de leurs taxes par véhicule depuis 2005, avec Terre-Neuve affichant la plus forte augmentation – en gros 550 \$ par véhicule ou 60 p. 100 durant cette période. Toutefois, Terre-Neuve a récemment consenti un allègement fiscal aux résidents en abaissant la taxe provinciale sur le carburant en juin 2017, et elle prévoit les abaisser de nouveau à la fin de 2017.

En 2017, l'Alberta (par le biais d'une taxe sur le carbone) et l'Ontario (par le biais d'un système de plafonnement et échange) ont institué des initiatives de tarification du carbone ayant comme effet d'augmenter les prix à la pompe et le coût par véhicule pour les conducteurs. Ces changements coûtent un montant de l'ordre de 4,5 à 5,0 cents par litre pour l'essence dans ces provinces. Lorsque ce montant est appliqué à la consommation d'essence en Alberta et en Ontario, ceci a pour effet d'augmenter les coûts de conduite annuels d'environ 100 \$ par véhicule dans ces provinces. Le Québec et la Colombie-Britannique avaient déjà institué une législation similaire sur la tarification du carbone, et les autres provinces devraient suivre, selon toute vraisemblance, afin de se conformer au plan fédéral de tarification du carbone récemment introduit.