

Les prix canadiens ont continué d'augmenter en 2017, atteignant des sommets jamais vus depuis l'été 2015.

L'augmentation des prix du brut au cours du premier trimestre 2017 et l'effet de la tarification du carbone à la fois en Alberta et en Ontario ont fait monter le prix moyen de l'essence canadienne à son plus haut niveau depuis août 2015, alors que le prix de détail moyen du diesel canadien atteignait son plus haut sommet depuis juin 2015.

La décision de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) d'immobiliser la production de pétrole brut en novembre a conservé une pression à la hausse sur les marchés du brut jusqu'au début de l'année 2017. Durant la dernière partie du trimestre, l'augmentation de la production de brut et des inventaires sans précédent des stocks de brut ont abaissé les prix du brut nord-américains en dessous de 50 \$ le baril. Les prix moyens de l'essence canadienne ont augmenté en réponse à l'augmentation des prix du brut et de l'introduction de la tarification du carbone en Alberta et en Ontario, mais ont commencé à décliner au cours de la dernière partie du trimestre à la suite de rapports au sujet de chiffres record dans les inventaires d'essence.

À l'instar de l'essence, les prix du diesel canadien ont connu un sommet en janvier à la suite de l'augmentation des prix du brut et de l'introduction de la tarification du carbone en Alberta et en Ontario. Réciproquement, les prix du diesel sont demeurés élevés au cours du trimestre en raison de la demande plus forte que prévue. 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.

Au cours de ce dernier trimestre, les stocks de brut nord-américain ont atteint leurs plus hauts niveaux depuis que l'Energy Information Association (EIA) a commencé à tenir des registres en 1982. Les stocks de brut nord-américains sans précédent accompagnés de la chute de la production mondiale de brut ont entraîné une disparité entre les prix américains et les prix mondiaux du brut. L'écart de prix entre le WTI et le Brent, les bruts de référence nord-américain et international, respectivement, s'est agrandi à hauteur moyenne de 2,60 \$US le baril, soit de 1,37 \$US le baril par rapport à la moyenne du trimestre précédent. Le WTI était plus élevé de 3,87 \$US en janvier et février par rapport au même moment l'an dernier, tandis que le Brent moyennait à 5,11 \$US de plus le baril au cours de la même période. Les prix du brut ont ensuite chuté tôt en mars alors que les marchés reflétaient du scepticisme vis-à-vis des réductions de production atténuant la surabondance de la production mondiale de brut. Le WTI a chuté au faible prix de 47,11 \$US le baril et le Brent à 50,10 \$US le baril avant de commencer à remonter vers la fin de mars. Dans l'ensemble, le WTI a terminé le trimestre à 50,57 \$US le baril, soit inférieur de 5,9 p. 100 par rapport à la fin de 2016. De façon similaire, le Brent a fini le trimestre à 52,52 \$US le baril, soit avec une baisse de 6,0 p. 100.

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

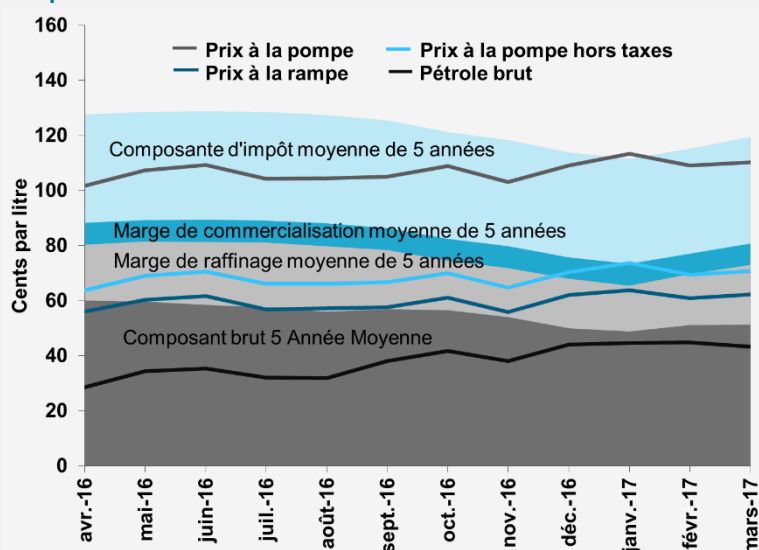
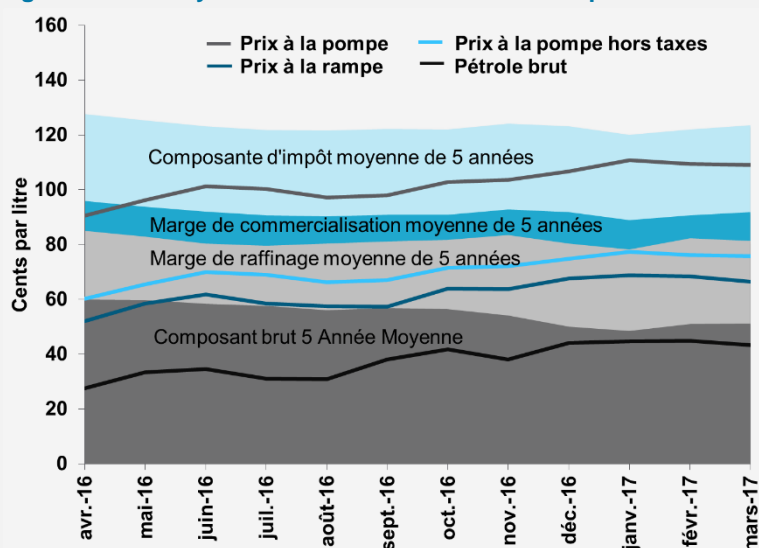


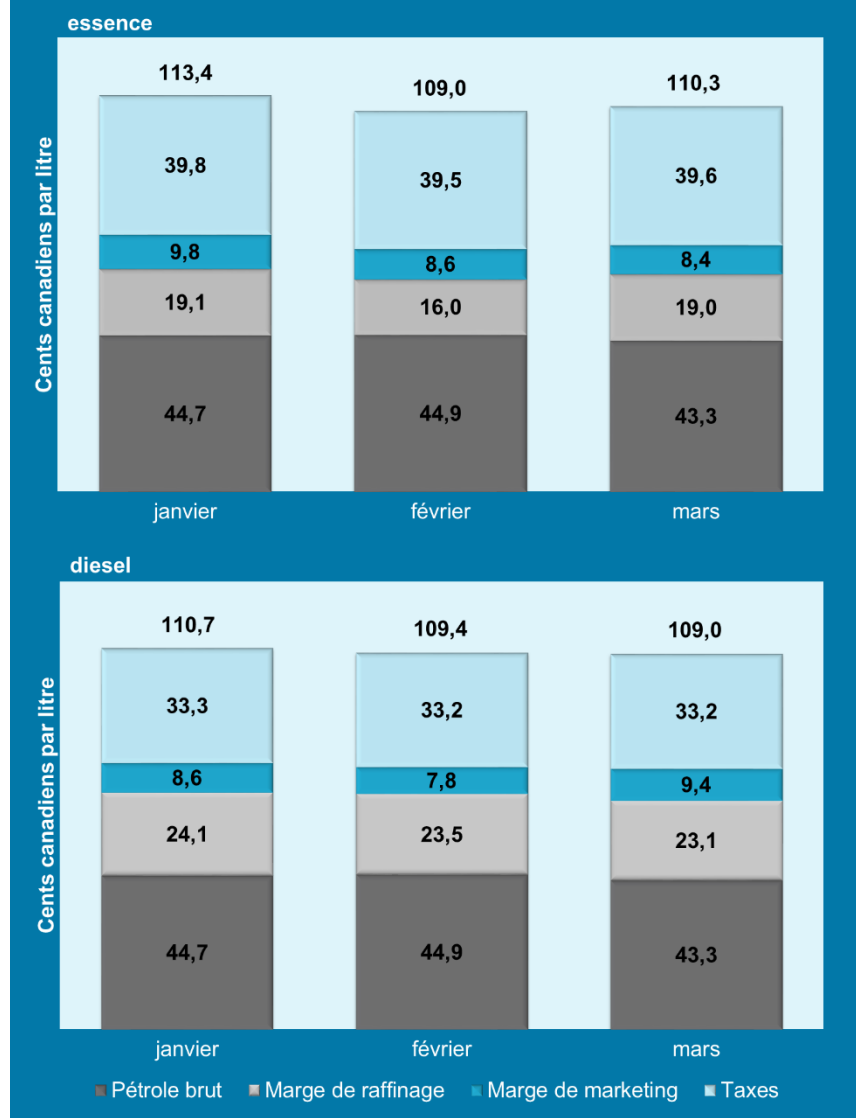
Figure 2: Prix moyen canadien du diesel et ses composantes



En revanche, le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS) a terminé mars à 2,9 p. 100 de plus que le trimestre précédent. La demande pour le brut canadien a continué d'augmenter alors que les exportations de brut aux É.-U. atteignaient des niveaux record vers la fin janvier, rétrécissant l'écart entre le WCS et le WTI. L'escompte a continué de chuter tout au long du trimestre suivant une interruption de service imprévue à une usine de valorisation canadienne qui produit de l'huile brute synthétique. Le brut synthétique est généralement mélangé avec des huiles plus lourdes pour le transport dans les pipelines, de sorte que malgré que la production du WCS n'en ait pas été affectée, un goulot d'étranglement qui en est résulté a créé une pression à la hausse sur les bruts lourds canadiens. L'escompte WCS sur le WTI a chuté de près de 5 \$US le baril à compter de la fin du trimestre, terminant à seulement 11,43 \$US le baril.

Survol du marché de l'essence et du diesel

Figure 3: Moyenne canadienne des composantes prix de l'essence et du diesel, 1^{er} trimestre 2017



La hausse des prix du brut au début de l'année a propulsé les prix de vente de l'essence au détail à leur plus haut niveau depuis août 2015. L'introduction de structures de prix pour le carbone en Alberta (taxe sur le carbone) et en Ontario (plafonnement et échange) a augmenté la composante fiscale moyenne de l'essence en forçant à la hausse le prix de l'essence canadienne au tout début du trimestre. Malgré la hausse des prix du brut, les marges de raffinage de l'essence ont rétréci à leur plus faible niveau à la mi-février, atténuant toute hausse dans les prix de l'essence vers la fin du trimestre.

Sur le plan régional, les prix de gros de l'essence ont été cohérents à travers le Canada sauf pour la côte Ouest où les prix de gros ont augmenté de 7,0 cents par litre de février à mars. L'augmentation des prix de l'essence sur la côte Ouest a été imputable en grande partie à des problèmes de raffinage sur la côte Ouest américaine qui approvisionne souvent la Colombie-Britannique en essence.

La forte demande de distillat nord-américaine combinée avec les prix du brut plus élevés a propulsé les prix affichés au dépôt spécifiques au diesel vers un sommet inégalé sur vingt mois en janvier, avant de reculer vers la fin du trimestre. À l'instar de l'essence, les prix de détail du diesel ont été influencés par les prélèvements de la tarification du carbone introduits en Alberta et en Ontario. La composante fiscale moyenne pour un litre de diesel a atteint un niveau historique de 33,3 cents par litre en janvier.

L'Ontario a été la seule région à terminer le trimestre avec des prix de gros du diesel plus élevés, attribuables en grande partie à la tarification du carbone introduite dans la région en janvier. Le Québec a connu une modeste réduction de prix de gros du diesel durant le trimestre, alors que les marges de raffinage diminuaient à la fin de mars dans cette région. (Figure 3)

Perspectives du marché pour le prochain trimestre

À mesure que nous approchons de la saison de conduite printanière et estivale, la demande d'essence augmentera selon toute vraisemblance, mettant une pression à la hausse sur les prix de l'essence. Ceci étant combiné avec le passage au mélange de carburant d'été, un mélange d'essence plus cher employé pour contrôler les gaz d'évaporation durant les mois estivaux, nous allons

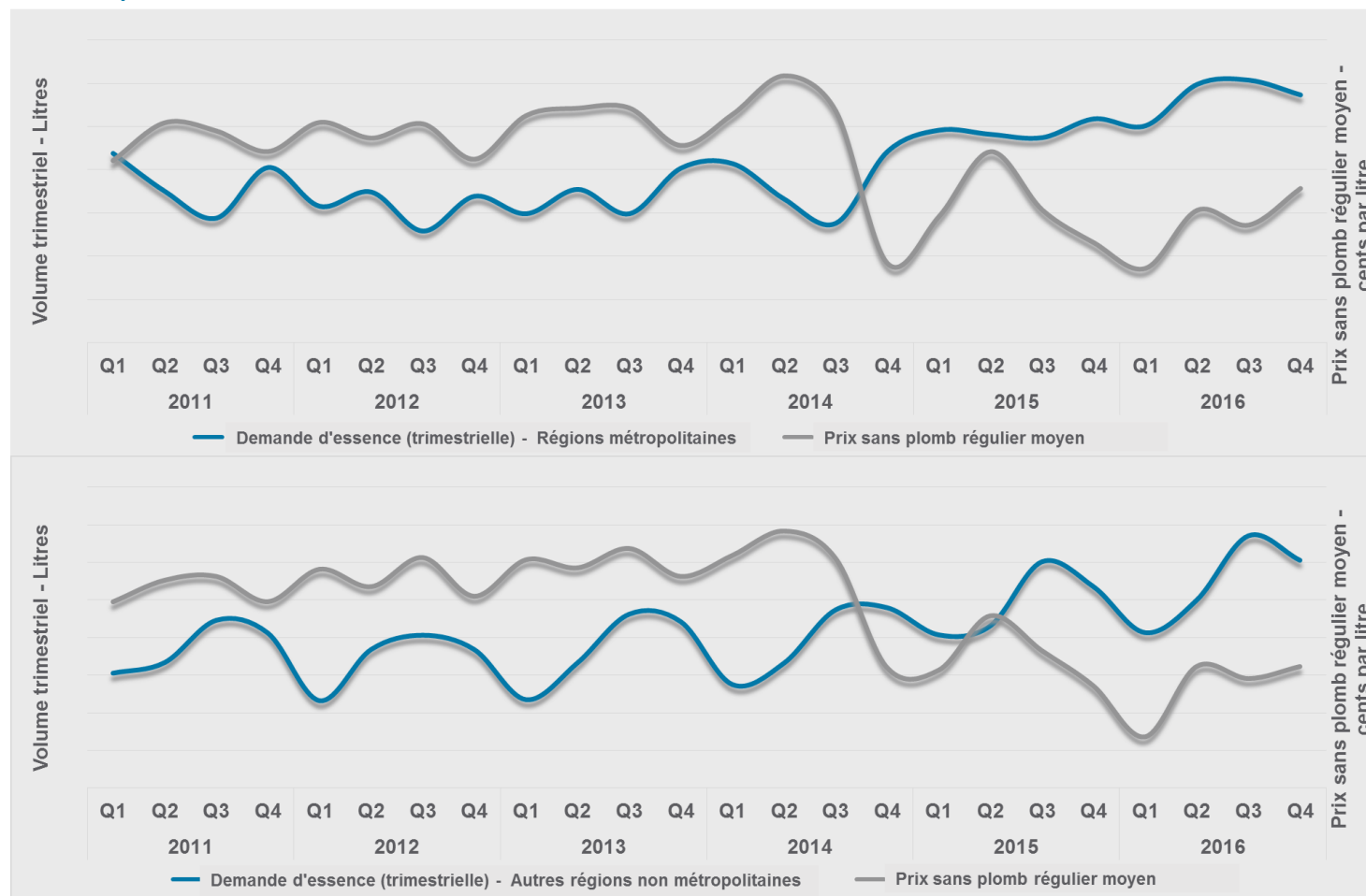
vraisemblablement voir les prix de l'essence augmenter au cours du prochain trimestre. En outre, bon nombre d'entreprises de raffinage planifient l'entretien de la raffinerie au tout début du printemps avec le résultat que les prix vont vraisemblablement augmenter.

Restant dans la foulée du cycle saisonnier de la demande contrastée par rapport à l'essence, la demande de diesel se réduit en général graduellement au printemps en raison de l'utilisation du diesel pour le chauffage. Toutefois, la demande de carburant diesel est également liée à la croissance économique, et celle de l'Amérique du Nord a récemment montré des signes de vigueur. De sorte que certaines parties du pays pourraient ne pas voir les prix du diesel chuter autant qu'ils ne le font habituellement à ce moment-ci de l'année.

Le prix et son effet sur la demande d'essence

Il est généralement admis que les décalages du prix de l'essence ont un effet limité sur la consommation d'essence, compte tenu que la demande pour de l'essence est considérée comme étant « inélastique ». L'élasticité de la courbe de demande pour un produit signifie qu'à mesure que les prix montent, les consommateurs réagissent rapidement et achètent moins de ce produit, et que lorsque le prix baisse, c'est le contraire qui est vrai. Toutefois, cette relation entre les changements des prix de l'essence et la quantité demandée n'est pas universelle ; elle varie souvent selon la région et est influencée par un certain nombre de variables. Notre analyse examinera la souplesse des consommateurs canadiens vis-à-vis des mouvements de prix de l'essence et présentera des commentaires à propos des facteurs qui influencent l'élasticité de la demande d'essence au Canada.

Figure 4: Consommation canadienne de l'essence vs le prix dans à la fois les grandes régions métropolitaines et les régions non métropolitaines



Les décalages dans la demande d'essence, en particulier à ce qui a trait à l'évolution des prix, se produisent passablement lentement et peuvent être atténués par un ensemble de facteurs disparates qui influencent le nombre de kilomètres de véhicules parcourus (comme l'urbanisation et le haut rendement énergétique du parc de véhicules actuels). Les consommateurs, sans tenir compte du prix, ont toujours besoin de se rendre au travail, d'aller à l'épicerie, et pour la majorité d'entre eux, ces consommateurs ne peuvent pas facilement faire de changements à court terme à leurs routines en réaction avec les changements des prix de l'essence. Les mesures que bon nombre de

consommateurs canadiens prennent en réponse à l'augmentation des prix de l'essence sont limitées, et elles sont généralement à long terme ; ce pourrait être l'achat d'un véhicule plus économique en carburant, déménager plus près de son travail ou voyager moins.

Toutefois, les grandes régions métropolitaines canadiennes comme Montréal, Toronto et Vancouver ont des solutions de recharge aux déplacements en véhicule (comme des transports en commun bien structurés, ou l'option de marcher ou de voyager à vélo dans les régions urbaines denses) des solutions qui permettent de réagir au jour le jour aux changements de prix des carburants. Il en résulte que nous voyons que ces régions urbaines n'ont pas tendance à suivre les mêmes schémas de consommation que le reste du Canada, et qu'elles réagissent plus intensément (ou avec plus d'élasticité) quand les prix de l'essence montent ou descendent. Il est évident dans la **figure 4** que la demande pour de l'essence dans les régions métropolitaines suit de plus près les changements de prix, alors que les régions non métropolitaines ont tendance à suivre des tendances saisonnières plus stables, beaucoup moins affectées par les changements de prix

Pour examiner de plus près l'élasticité de la demande en ce qui a trait aux changements des prix de l'essence, les **figures 5 et 6** montrent les niveaux de demande en relation avec le prix pour les petits marchés canadiens (24 marchés non métropolitains au QC, en ON et en BC) en comparaison avec les grandes régions métropolitaines (Montréal, Toronto et Vancouver). En comparaison, une augmentation de prix de 20 cents par litre entraîne une réduction de la consommation prévue de 0,87 p. 100 dans les petits marchés, alors que dans les grandes régions métropolitaines il y a une réduction de 3,24 p. 100 de la consommation prévue. De plus, la force de la relation entre le prix et le volume (mesurée par la valeur R au carré entre les variables) est beaucoup plus forte dans les régions métropolitaines.

Figure 5: Volume des régions non métropolitaines vs le prix, 2011-2016

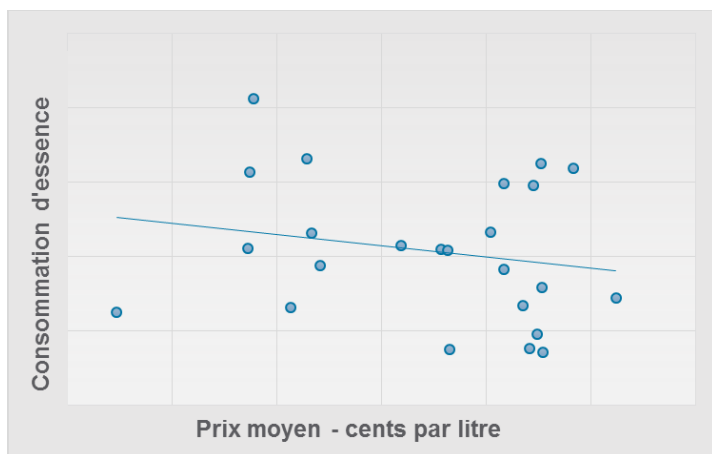
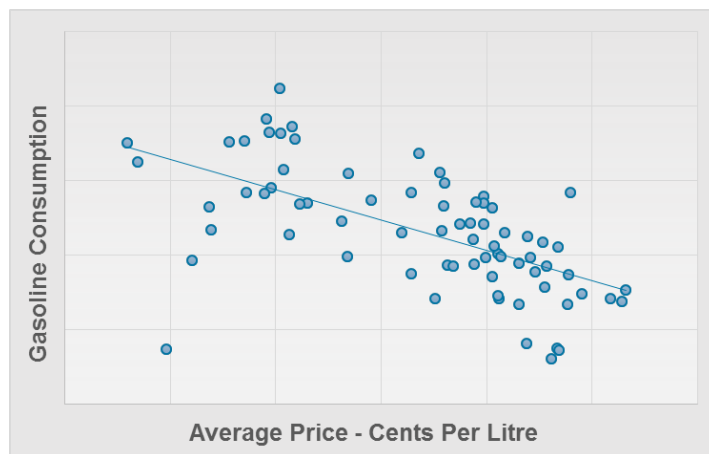


Figure 6: Volume des régions métropolitaines vs le prix, 2011-2016



Remarque : Les marchés non métropolitains incluent 24 marchés au QC, ON et en BC ; les régions métropolitaines incluent Montréal, Toronto et Vancouver.

Malgré le fait qu'un certain nombre de facteurs autres que le prix puissent affecter la consommation d'essence – comme la croissance économique, la météo et les facteurs saisonniers – des changements significatifs aux prix à la pompe peuvent avoir un effet plus important et plus immédiat sur la consommation dans les grandes régions urbaines où les consommateurs ont accès à un plus grand nombre de solutions de recharge. Les consommateurs de ces marchés peuvent choisir de stationner leur véhicule et d'utiliser un autre moyen de transport, ce qui n'est pas une option disponible pour le Canadien moyen.