

## Les prix de détail de l'essence canadienne ont atteint un sommet sur deux années lors du troisième trimestre 2017, propulsés à la hausse par les effets de l'ouragan Harvey.

*Les prix de détail de l'essence ont connu une hausse vertigineuse au cours du dernier trimestre en réaction au prix de gros de l'approvisionnement restreint causé par l'ouragan Harvey. De façon similaire, les prix du diesel ont réagi à une augmentation du prix de gros à un moment de l'année où les prix sont généralement en baisse.*

Avant que les effets de l'ouragan Harvey ne fussent ressentis, l'Amérique du Nord connaissait une demande d'essence estivale particulièrement forte qui a conduit à des débits de raffinage record. Ceci a exercé une pression à la hausse sur les prix de gros de l'essence, élargissant les marges de raffinage par rapport au trimestre précédent. En outre, la production nord-américaine de diesel a atteint un sommet inégalé en juillet alors que les raffineries répondaient à la forte activité économique et à la demande pour des exportations. Malgré une production record, les stocks de distillat ont diminué au cours de l'été, et les marges de diesel ont augmenté en juillet et août, en contraste avec les normes saisonnières.

Vers la fin d'août, l'ouragan Harvey a touché terre sur la côte du Golfe du Mexique, un endroit où sont installées bon nombre de grandes raffineries. En dernier ressort, les effets de la tempête ont mis hors service près de 30 p. 100 de la capacité de raffinage américaine, laquelle a à son tour fermé partiellement le Colonial Pipeline – le plus important oléoduc de produit raffiné en Amérique du Nord. Cet oléoduc est le conduit principal de l'approvisionnement en carburant vers la partie nord-est des É.-U. (PADD 1), et dessert certaines parmi les régions les plus densément peuplées en Amérique du Nord. Les contraintes de l'approvisionnement en produits raffinés dans la région ont catapulté les prix de gros à la hausse, et ont eu un effet de ricochet sur les régions avoisinant PADD1, y compris des parties de l'Ontario, du Québec et du Canada atlantique. **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 renforcement du dollar canadien a amoindri les effets domestiques de la montée des prix mondiaux du brut lors de ce dernier trimestre. À la fois le WTI et le Brent, les bruts de référence nord-américain et international respectivement, ont augmenté au cours du trimestre bien que ce soit à des degrés divers. Le WTI a augmenté à 5,64 \$US le baril, terminant le trimestre à 51,67 \$US le baril, soit de 12,3 p.

100 supérieur à la fin du trimestre précédent. Le Brent a grimpé à 9,78 \$US le baril, terminant le trimestre à 57,28 \$US le baril, soit de 20,6 p. 100 supérieur à la fin du trimestre précédent. Le prix avantageux du Brent en comparaison du WTI a augmenté au troisième

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

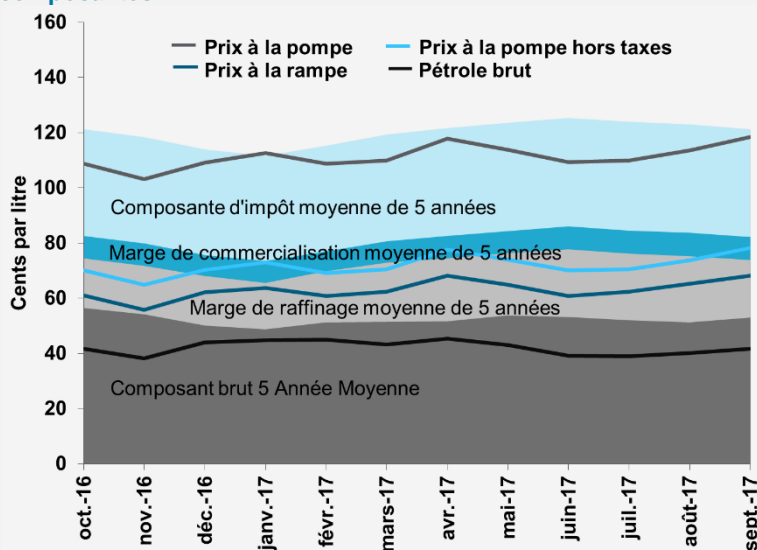
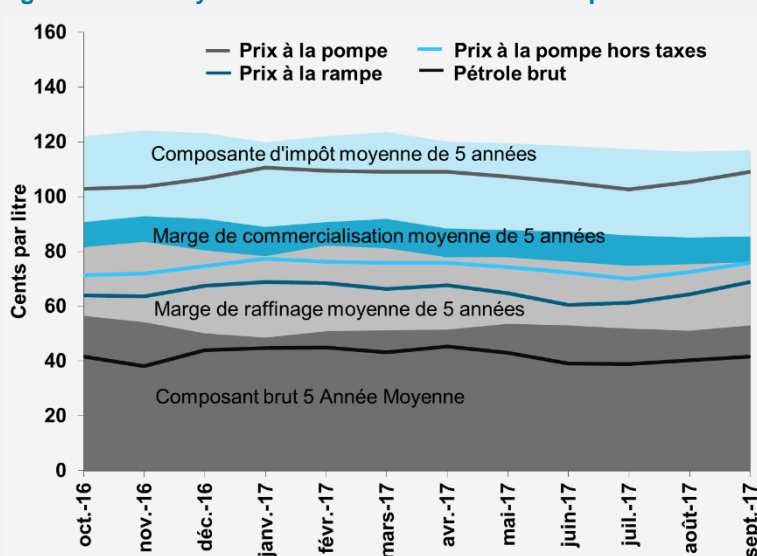


Figure 2: Prix moyen du diesel canadien et ses composantes



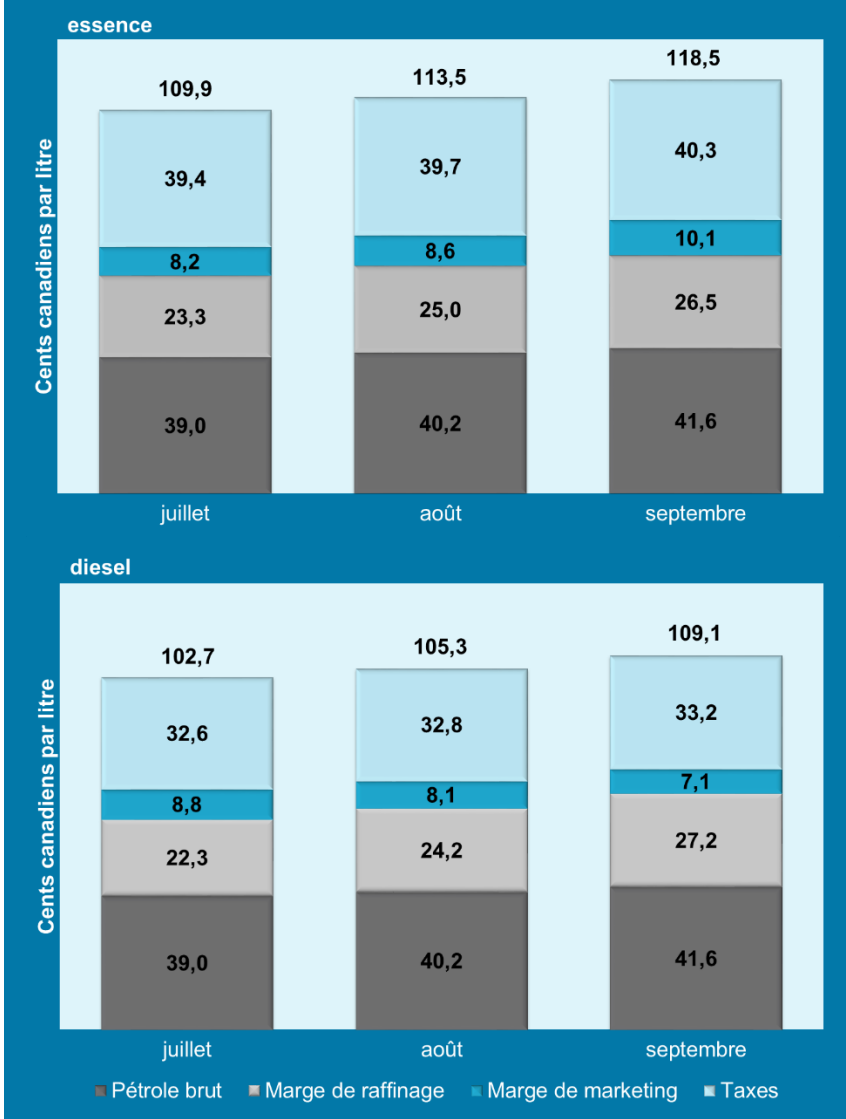
trimestre, atteignant un sommet aussi élevé que 7,37 \$US le baril à la fin septembre, dicté principalement par les perturbations de l'activité de raffinage sur la côte du golfe du Mexique, causant une accumulation du brut nord-américain, tandis que les prix mondiaux du brut étaient soutenus par des réductions de cibles de production à l'étranger.

Le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS), un important point repère de l'Ouest canadien, a terminé septembre en hausse de 7,6 p. 100. L'escompte du WCS par rapport au WTI a augmenté en juillet et août, atteignant un sommet au début de septembre à 13,00 \$US le baril suite à la réduction de l'activité de raffinage dans le golfe du Mexique. À mesure que les raffineries revenaient en ligne, l'escompte a rétréci, terminant le trimestre à 11,14 \$US le baril, soit 1,34 \$US le baril plus élevé qu'au trimestre précédent.

## Survol du marché de l'essence et du diesel

Les prix de vente au détail de l'essence canadienne ont augmenté de façon constante au cours du dernier trimestre à la suite de la légère

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



augmentation des coûts du brut, la montée des prix de gros et les marges bénéficiaires des détaillants plus élevées. Un renforcement du dollar canadien a quelque peu atténué les effets de la montée des prix de gros, qui ont terminé le trimestre à trois à quatre cents par litre de moins que ce qu'ils auraient été sans le changement au titre des taux de change. En septembre, les prix de l'essence ont atteint leur plus haut niveau depuis juillet 2015.

Les prix de gros ont augmenté à travers le Canada durant le dernier trimestre, les augmentations les plus importantes se situant dans les régions du Centre et de l'Est, en réponse à l'ouragan Harvey, tandis que la région de l'Ouest terminait le trimestre en hausse, suivant la montée des prix du brut. La disparité entre les régions avec les prix les plus élevés et les prix les plus faibles au Canada a terminé le trimestre à près de 20 cents le litre.

Les marges de raffinage du diesel se sont gonflées à un sommet sur 14 mois alors que les prix de gros étaient poussés à la hausse, tandis que les prix de détail du diesel prenaient plus de temps à bouger, causant les marges bénéficiaires des détaillants à rétrécir leur écart à leur niveau le plus bas en 16 mois. (Figure 3)

## Perspectives du marché pour le prochain trimestre

Les prix de l'essence durant le quatrième trimestre devraient selon toute vraisemblance chuter alors que diminue la demande saisonnière normale et que les entreprises de raffinage passent aux carburants d'hiver moins chers à produire. En outre, les effets restants de la saison des ouragans dans le Centre et l'Est du pays auront vraisemblablement disparu à ce moment-là.

En contraste avec l'essence, il y aura selon toute vraisemblance une pression à la hausse sur les prix du diesel au cours du prochain trimestre. La demande de diesel augmente généralement à l'automne en raison du lien entre les marchés du diesel et du combustible de chauffage, ainsi que l'effet des récoltes automnales sur la demande. Compte tenu que les stocks de distillat ont anormalement rapetissé au cours de ce dernier trimestre, l'approvisionnement en diesel pourrait être plus serré que d'habitude, signifiant que les prix pourraient

augmenter de façon plus radicale. De plus, les marges du diesel au détail devraient selon toute vraisemblance retourner à leurs niveaux historiques au cours du trimestre, mettant vraisemblablement plus de pression à la hausse sur les prix de détail.

## Les effets de l'ouragan Harvey sur les prix à la pompe au Canada

L'ouragan Harvey a frappé le sud des É.-U. à la fin d'août, et malgré le fait que cela se passait à des milliers de kilomètres, il a causé une augmentation notable des prix de détail à travers la partie est du Canada. Une meilleure compréhension de la manière dont les prix de l'essence sont établis, de la façon dont fonctionnent les marchés de l'essence et de la manière dont le produit est acheminé à travers la chaîne d'approvisionnement peut aider à expliquer pourquoi les carburants canadiens ont réagi comme ils l'ont fait.

Au moment où Harvey approchait de la côte du golfe du Mexique, il avait le potentiel d'avoir un impact sur une région qui est le berceau de

Figure 4 : Les débits des produits nord-américains



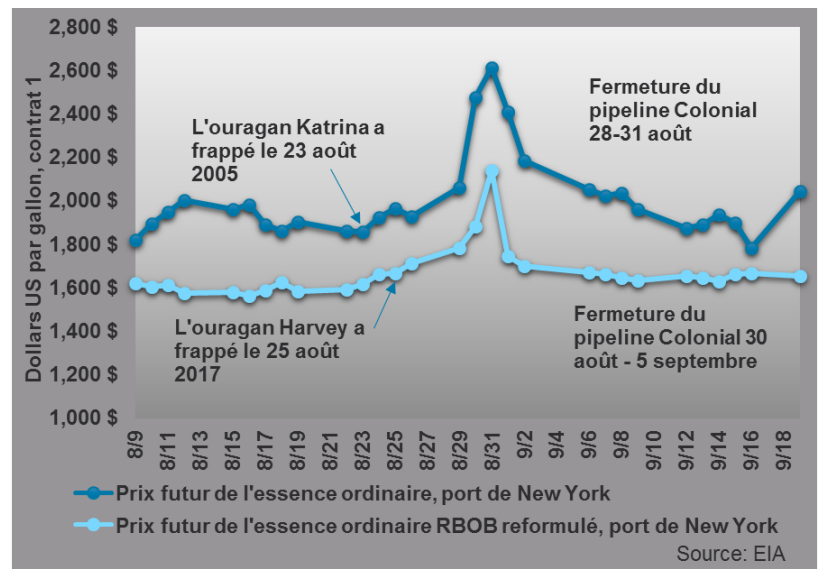
plus de la moitié de la capacité de raffinage de tous les É.-U., et comme de fait, près du tiers de la capacité de raffinage des États-Unis a été éventuellement mise hors service par la tempête. La capacité de raffinage a été restreinte au point où une portion du Colonial Pipeline, le plus gros et le plus important oléoduc de produit raffiné en Amérique du Nord, a été forcé de fermer durant une courte période en raison de volumes de produit insuffisants.

Le Colonial Pipeline transporte des produits raffinés comme l'essence et le diesel à partir des raffineries du Golfe, voyageant à travers la

partie est des É.-U. jusqu'au New Jersey où le produit peut être ensuite transporté par de plus petites canalisations vers tous les États du nord-est. Ce pipeline est la principale source d'approvisionnement du Nord-Est des É.-U. et transporte grosso modo 25 p. 100 de toutes les expéditions interrégionales de produits raffinés dans le pays. Lorsque survient une interruption de fonctionnement du Colonial Pipeline, qui s'est produite également durant l'ouragan Katrina en 2005, ceci occasionne une menace immédiate pour l'approvisionnement et entraîne généralement une hausse correspondante des prix de l'essence. (Figure 4)

L'essence est commercialisée en grandes quantités sur les bourses du monde entier ; le marché de ces bourses est souvent défini par l'infrastructure d'approvisionnement, et à l'instar de tous les marchés de produits de base, leurs prix réagissent aux changements de l'offre et la demande. Lorsque les approvisionnements sont limités dans un marché à forte demande et que l'inventaire est restreint, comme l'essence, les opérateurs de marché vont immédiatement agir pour s'approprier des approvisionnements futurs, négociant ainsi les prix à la hausse. C'est ce qui s'est produit après les ouragans Harvey et Katrina, où les contrats à terme pour l'essence ont connu une augmentation des prix significative et immédiate. (Figure 5)

Figure 5: Contrats à terme pour les prix de l'essence en réaction à l'ouragan Harvey en 2017 et l'ouragan Katrina en 2005



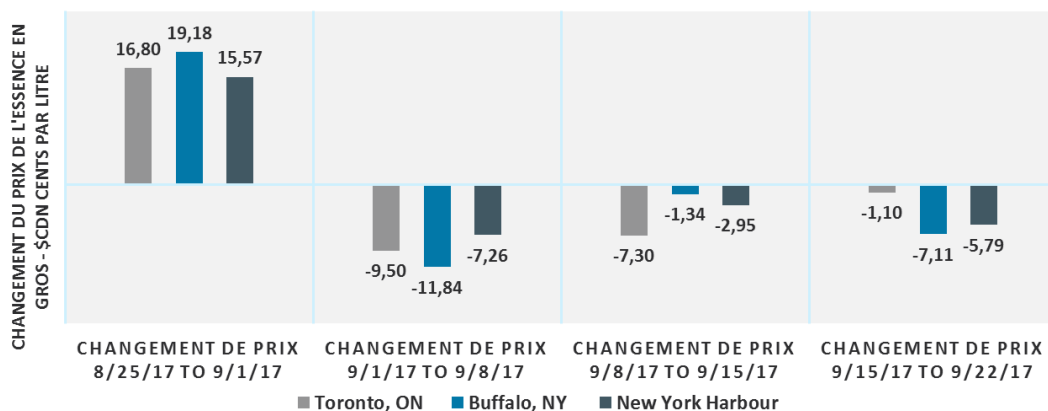
L'augmentation du prix des contrats à terme a pour effet de faire monter les prix de l'approvisionnement immédiat (connu en tant que prix du disponible), lequel est reflété au Canada par le prix affiché au dépôt. Il y a eu une augmentation distincte dans les prix affichés au dépôt de l'est du Canada (Ontario, Québec et Canada atlantique) à la suite de l'ouragan Harvey, laquelle a reflété l'augmentation du prix du disponible dans les marchés comparables de l'Est des É.-U. (lorsque ajusté en fonction des taux de change). Et ce, malgré le fait qu'il n'y a généralement que de petites quantités de produit physique qui se déplacent entre les marchés américain et canadien.

Cette influence est mieux comprise dans le contexte de la façon dont les marchés sont géographiquement définis, et la façon dont la tarification au sein de ces marchés peut affecter le comportement d'achat des participants au marché. Les marchés sont généralement délimités par l'infrastructure d'approvisionnement, ou par la capacité de transporter le produit du point de vente au point de consommation, et ce qui est plus important encore, en Amérique du Nord, les produits peuvent se déplacer librement à travers les frontières. Cela signifie qu'un marché de gros de l'essence comme Buffalo, NY est en concurrence directe avec le marché de gros de l'essence de la Région du Grand Toronto (RGT).

Ceci nous amène au rôle de l'arbitrage, ce qui réfère à l'achat et la vente simultanés d'un produit (comme l'essence) dans différents marchés afin de profiter des différences de prix. Si les grossistes canadiens n'ajustaient pas leurs prix en réponse à l'impact d'un ouragan sur les prix américains concurrentiels, les acheteurs américains pourraient profiter des prix canadiens relativement faibles en achetant n'importe quel approvisionnement et en le revendant à un prix relativement plus élevé dans ces marchés américains. Afin de préserver la disponibilité de l'approvisionnement canadien, les prix des produits doivent refléter une valeur similaire à ceux des marchés américains concurrentiels (au taux de change ajusté).

La **figure 6** montre que durant la semaine après que l'ouragan Harvey eût frappé le Texas, les prix de gros de Toronto ont augmenté grosso modo du même montant que Buffalo ou le port de New York. Durant les semaines qui ont suivi, les prix de Toronto ont chuté grosso modo du même montant que les points de référence des grossistes américains, quoiqu'un peu plus rapidement. Ces fluctuations des prix de gros en corrélation étaient également manifestes au détail, et elles témoignent du comportement de tarification concurrentielle entre ces marchés particuliers.

**Figure 6: Changements du prix de gros de l'essence en \$ CDN - cents par litre**



Le résultat final de toute cette activité des marchés est que les prix à la pompe de l'est du Canada ont été indirectement influencés par un ouragan sur la côte du golfe du Mexique. Cette influence s'est fait sentir avec l'augmentation des prix à la pompe directement après l'ouragan, et également lors de l'éventuel fléchissement des prix quand la production et l'approvisionnement en essence vers la côte est des É.-U. sont retournés à la normale.