

Les prix de vente au détail de l'essence ont atteint leur niveau le plus bas en deux ans avant de remonter durant le reste du trimestre

Les prix de vente au détail de l'essence et du diesel ont atteint leur niveau le plus bas en quinze mois en janvier avant de grimper vers la fin du trimestre, restant dans la foulée de la hausse des prix du brut et de l'élargissement des marges de raffinage.

Les prix mondiaux du brut ont été poussés à la hausse au cours du premier trimestre en raison des enjeux causés par le resserrement des approvisionnements à la suite de l'entente par l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) pour couper la production, les sanctions sur le brut vénézuélien, ainsi que les quotas de production de brut en Alberta. Tôt au début de T1, les prix du brut plus élevés et les prix de gros plus faibles ont compressé les marges de raffinage, particulièrement pour l'essence qui a atteint son plus faible prix depuis 2012.

Les inventaires d'essence nord-américains ont atteint des sommets records en janvier dans la foulée des opérations de raffinage plus intenses au cours de 2018 et d'une demande saisonnière d'essence plus faible en début de trimestre. Par la suite durant le trimestre, les prix de gros de l'essence ont commencé à grimper alors que la demande augmentait et que les approvisionnements se resserraient en raison d'interruptions de service de raffinage planifiés et non planifiés. En outre, le passage vers les carburants d'été a appliqué une pression à la hausse sur les prix en mars.

La demande de distillat nord-américain a gardé le pas avec la production des raffineries au cours de ce dernier trimestre alors que les inventaires de distillat connaissaient peu de changement en comparaison du même trimestre l'an dernier malgré l'augmentation de la demande. Les prix de gros du diesel canadien ont suivi à la hausse les coûts du brut, augmentant modérément les prix de détail. 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.

Le trimestre précédent a été caractérisé par des prix du brut plus élevés. Le Brent, un brut de référence mondial, a grimpé à 67,76 \$US le baril, soit plus élevé de 28 p. 100 qu'à la fin du trimestre précédent. Le WTI, point repère clé nord-américain, a connu une hausse similaire au cours de ce dernier trimestre, grimpant à 60,17 \$US le baril, soit plus élevé de 32 p. 100 qu'à la fin du trimestre précédent. Le prix avantageux du Brent en comparaison du WTI a atteint autant que 10,75 \$US le baril à la mi-février alors que les inventaires de brut se sont accumulés à Cushing, OK, en résultat de problèmes de raffinage en PADD 2. Pour le reste du dernier trimestre, l'escompte du WTI par rapport au Brent est demeuré passablement constant, terminant à 7,59 \$US le baril à peine à 0,01 \$US le baril de plus qu'à la fin du trimestre précédent.

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

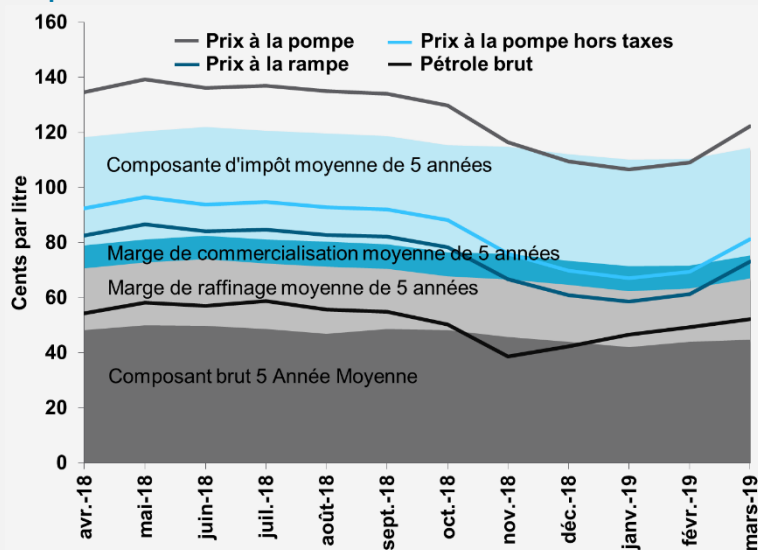
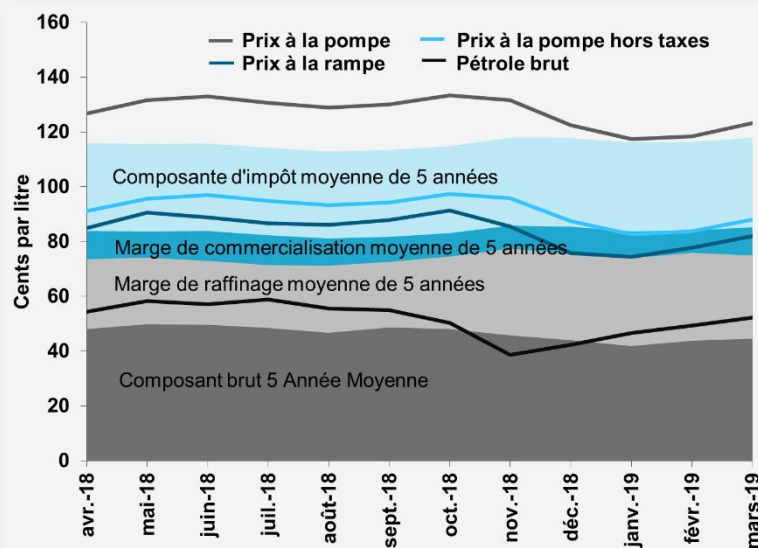


Figure 2: Prix moyen du diesel canadien et ses composantes



Le brut de référence canadien pour l'huile lourde, soit le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS), a grimpé au-dessus de 250 p. 100 par rapport aux niveaux les plus bas atteints en novembre 2018, une conséquence directe des restrictions sur l'huile brute du gouvernement albertain instituées en janvier. Bien que le gouvernement de l'Alberta ait augmenté les limites de production en février et en mars, et ait annoncé de nouvelles augmentations de la limite de production tout au long de l'année 2019, la valeur du WCS a continué de se renforcer de concert avec les autres points de référence mondiaux au cours du trimestre. Le différentiel de prix entre le WCS et le WTI a terminé le trimestre à 7,92 \$US le baril, chutant de 13,48 \$US le baril à la fin de 2018 et de son sommet de 39,84 \$US le baril en octobre dernier.

Survol du marché de l'essence et du diesel

Après que les prix de l'essence eurent atteint leur niveau le plus bas en deux ans en janvier, les arrêts de raffinage planifiés et non

planifiés dans la dernière partie du trimestre ont poussé à la hausse les prix affichés au dépôt, élargissant les marges de raffinage à des niveaux saisonniers habituels par rapport aux niveaux les plus bas de janvier et février. Les prix de gros ont été également plus élevés alors que les raffineries passaient à la production du mélange de carburant d'été, un mélange plus dispendieux à fabriquer, conjointement avec l'augmentation de la demande des conducteurs canadiens qui retournaient sur les routes à mesure que le temps hivernal s'estompait.

Les prix de gros de l'essence sur la côte Ouest ont moyenné à 14,9 cents par litre au-dessus de la moyenne canadienne en mars, la chose étant attribuable aux problèmes de raffineries au sud de la frontière et à l'isolement logistique de la région du reste de l'Amérique du Nord. En outre, les inondations dans le Mid West ont sérieusement limité la livraison d'éthanol à la côte Ouest, un produit utilisé pour rencontrer les exigences de contenu de carburants renouvelables.

Les marges de raffinage du diesel ont chuté à des niveaux records en novembre, et ont moyenné à quatre cents par litre de moins qu'au même trimestre de l'année précédente. La demande intérieure plus élevée, en raison de l'utilisation de distillat comme combustible de chauffage, a été comblée par l'augmentation de la production des raffineries nord-américaines, gardant les prix de gros alignés sur les changements de prix du brut au cours de ce dernier trimestre.

Les marges de raffinage du diesel de l'Ouest ont régressé de plus de 25 cents par litre en mars à partir des sommets atteints en novembre alors que les prix du brut plus lourd de l'ouest augmentaient. Par contre, les marges de raffinage du diesel de l'est ont été stables tout au long du trimestre alors que les augmentations des prix du diesel affichés au dépôt ont gardé la cadence avec les augmentations de coûts du pétrole brut. (Figure 3)

Figure 3: Moyenne canadienne des composantes de prix de l'essence et du diesel, 1^{er} trimestre 2019



Perspectives du marché pour le prochain trimestre

À mesure que nous nous acheminons vers le plafond de la saison de conduite lors du prochain trimestre, nous allons, selon toute vraisemblance, ressentir la pression à la hausse sur les prix de l'essence tandis que les inventaires s'épuiseront. En outre, bon nombre de provinces canadiennes verront des augmentations de prix sous la forme de taxes sur le carbone, instituées dans les provinces sans programme de tarification du carbone, et augmentant dans les autres provinces comme la Colombie-Britannique.

La tendance de la prévision pour le carburant diesel est moins claire. Bien que les prix du diesel aillent vraisemblablement augmenter en raison des taxes supplémentaires sur le carbone dans plusieurs provinces, la demande de diesel est susceptible de fléchir à court terme. De plus, la croissance économique est lourdement liée à la demande de carburant diesel en raison de son utilisation pour les applications commerciales et agricoles, et les indicateurs de croissance économique signalent des attentes de croissance plus faibles en 2019 en comparaison de 2018.

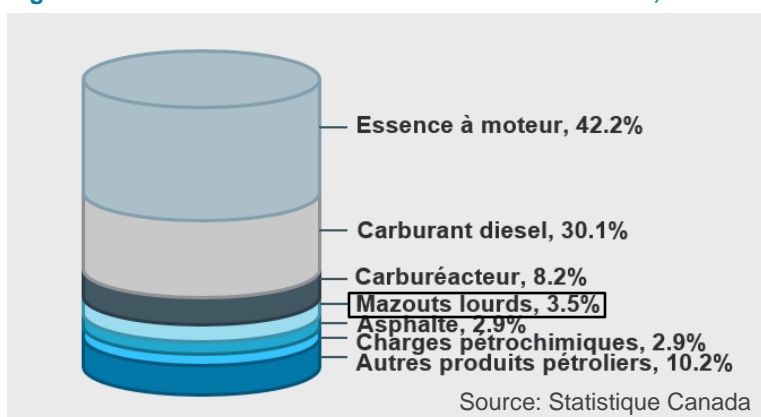
Réglementation OMI 2020 et l'effet sur le prix des produits raffinés

La réglementation 2020 de l'Organisation maritime internationale (OMI) vise à limiter la teneur en soufre pour les navires océaniques et est prévue entrer en vigueur en 2020. La réglementation abaisse la teneur en soufre dans le mazout lourd de 3,5 p. 100 à 0,5 p. 100. Bien que le changement de réglementation concerne la teneur en soufre dans le combustible de soute, l'on s'attend à ce qu'elle affecte les prix de tous les produits raffinés, y compris le diesel et l'essence. Dans ce volet, nous allons examiner de quelle manière les modifications à la réglementation du combustible de soute va, selon toute vraisemblance, mettre de la pression sur les coûts des intrants de brut, modifier les rendements de produits raffinés, mettre de la pression sur les marges bénéficiaires des produits raffinés et en dernier ressort augmenter les prix des distillats.

Les processus de raffinage impliquent la séparation, la transformation et le mélange des molécules d'hydrocarbures et d'additifs pour produire des carburants utilisables comme l'essence, le diesel, le carburant aviation et autres carburants tels que le mazout lourd. Le mazout lourd peut être utilisé comme carburant pour le transport maritime et aussi comme combustible à fournaise et dans les applications de chauffage. C'est un produit plus lourd et qui tend à être naturellement à teneur de soufre plus élevée.

La **figure 4** montre les rendements par produit pour les raffineries canadiennes en 2018. Le carburant résiduel, ou mazout lourd, a constitué grosso modo 3,5 p. 100 de la demande canadienne de produit raffiné en 2018 alors que les carburants plus légers comme l'essence et le carburant diesel ont constitué près des trois quarts de la demande de produits raffinés (Statistique Canada). Les entreprises de raffinage américaines ont eu des rendements similaires – 1,6 p. 100 pour le mazout lourd, 45,6 p. 100 pour l'essence et 20,2 p. 100 pour le diesel en 2018 (EIA).

Figure 4 : Ventes intérieures des raffineries canadiennes, 2018



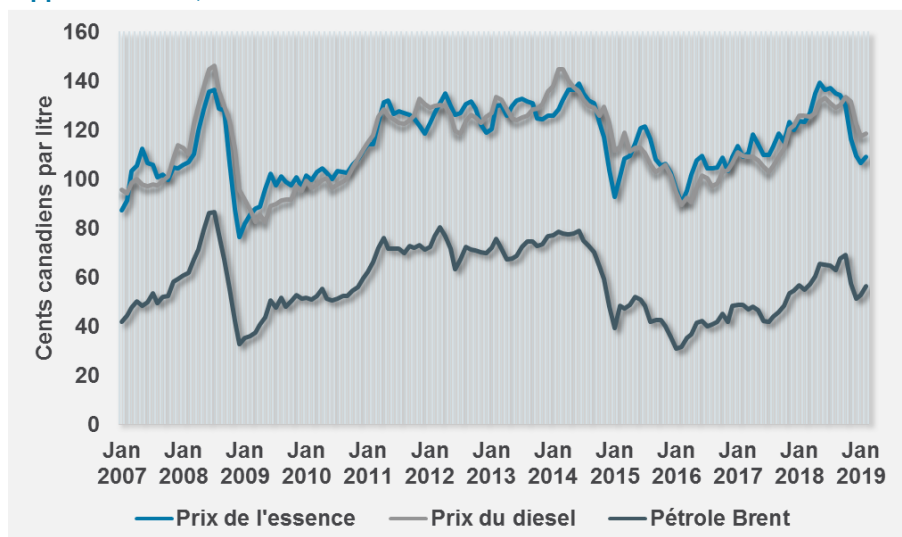
Les rendements des raffineries sont un produit de l'équipement de raffinage (complexité) et des intrants de pétrole brut et sont censés équilibrer la demande de produits avec l'approvisionnement disponible. Une entreprise de raffinage plus complexe a la capacité de raffiner une huile brute plus lourde pour donner un rendement suffisant de produits plus légers, et offre souvent la flexibilité d'ajuster les rendements pour refléter les inflexibilités de la demande de produits. La complexité des raffineries dans une région donnée est stratégiquement liée à la fois à la disponibilité du brut et à la demande de produits. Bien que la demande de mazout lourd ne constitue qu'une petite quantité de la demande en Amérique du Nord, l'on s'attend à ce que la réglementation de l'OMI influence les décisions de raffinage concernant les intrants de brut et les rendements de produits, affectant en dernier ressort les prix des produits finis pour un éventail plus large de carburants comme l'essence et le diesel.

Lorsque la réglementation de l'OMI entrera en vigueur, les expéditeurs auront des options lorsqu'ils décideront de leur voie vers la conformité. Une option pour les expéditeurs serait de continuer d'acheter des carburants à teneur en soufre plus élevée et de faire passer les émissions à travers un épurateur (un système de nettoyage des échappements). Les épurateurs coûtent cher et ceci pourrait s'avérer une option non rentable pour les navires plus anciens.

Une autre option consisterait à convertir les navires vers une source carburant de remplacement comme le gaz naturel liquéfié (GNL), le méthanol ou le gaz de pétrole liquéfié, ou les batteries ; toutefois, un coût important est rattaché à cette transition et, sans changements importants d'infrastructure, ces solutions de rechange ne pourraient pas être possibles.

Une solution plus probable serait d'impliquer les expéditeurs qui achètent du mazout avec teneur en soufre plus basse. Cette évolution pourrait forcer les entreprises de raffinage à prendre des décisions concernant la façon de rencontrer la demande changeante de produits, et une option à court terme serait d'acheter des huiles brutes plus légères et plus douces comme intrants dans leurs raffineries. En dernier ressort, cette approche pourrait entraîner une expansion globale de l'écart de prix entre les bruts classiques légers et les bruts lourds. Comme le prix des mélanges bruts classiques légers pourrait être poussé à la hausse, ceci pourrait faire monter les prix des produits raffinés, considérant la forte relation historique entre eux (**figure 5**).

Figure 5: Comparaison des prix de l'essence et du diesel canadiens par rapport au Brent, 2007-2019

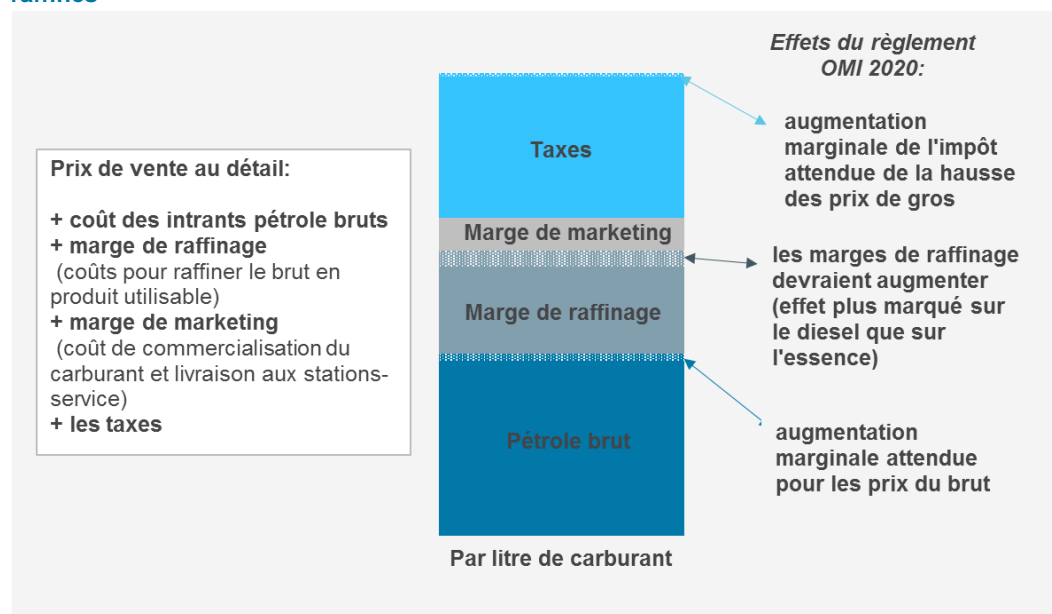


L'augmentation de la pression sur les prix des produits raffinés imputable à la réglementation 2020 de l'OMI viendra non seulement des changements possibles dans les coûts du pétrole brut, mais également de l'augmentation des marges de raffinage pour les produits raffinés. Il est facile de comprendre pourquoi les marges de raffinage pourraient être poussées à la hausse quand la réglementation entrera en vigueur parce que c'est simplement une question de demande de produit plus élevée et de limitation de l'approvisionnement. Toutefois, les marges de raffinage de l'essence pourront, elles aussi, être poussées à la hausse alors que les entreprises de raffinage pourront chercher à maximiser les rendements des distillats aux dépens de l'essence. Une réduction du rendement de l'essence pourrait entraîner un approvisionnement plus serré et en dernier ressort pousser les prix de gros de l'essence à la hausse.

Selon toute probabilité, on s'attend à ce que l'effet sur les prix des produits raffinés au Canada se chiffrera entre cinq et dix cents par litre pour le diesel et moins pour l'essence (selon les estimations de l'EIA), **figure 6**.

L'effet sur les prix, toutefois, ne sera pas ressenti de façon uniforme à travers l'ensemble de l'industrie, une grande partie de l'impact sera en effet ressentie dans les marchés côtiers, compte tenu que la réglementation 2020 de l'OMI ne s'appliquera qu'aux navires océaniques. En outre, depuis 2015, les navires voyageant à travers des zones de contrôle des émissions (ECA - région côtières autour de l'Europe du nord-ouest et de l'Amérique du Nord, y compris les Caraïbes américaines) exigent déjà que le carburant maritime utilise au maximum un teneur en soufre de 0,1 p. 100. Plusieurs ports de Chine ont en place une réglementation sur la teneur en soufre de 0,5 p. 100 depuis 2016 qui a été rallongée pour inclure la quasi-totalité de leur littoral en 2019.

Figure 6: Effets de la réglementation 2020 de l'OMI sur les prix des produits canadiens raffinés



L'on s'attend à ce que grosso modo 75 p. 100 des navires seront, en fait, en conformité d'ici 2020 (Oil & Gas Journal, janvier 2019), et que l'infléchissement vers l'utilisation de teneur en soufre plus basse dans les navires est déjà commencée (et se poursuivra lentement vraisemblablement bien après 2020). Les effets extrêmes et immédiats sur les prix des produits en 2020 sont improbables, et il est davantage possible que l'effet sur le prix du brut et des produits raffinés se bâtira sur une période plus longue à mesure que l'industrie s'ajustera et trouvera d'autres approches pour se conformer à cette réglementation.