

Les prix du brut plus élevés et le rebond des marges de raffinage de l'essence ont contribué à catapultier les prix de l'essence à un sommet sur huit mois

La montée des prix du brut en début du deuxième trimestre a été également responsable des prix supérieurs du diesel malgré le fléchissement des marges de raffinage de celui-ci. Comme les prix du brut se sont resserrés durant la dernière partie du trimestre, les prix à la fois de l'essence et du diesel se sont tous deux contractés.

Les prix mondiaux du brut ont été poussés à la hausse en début du deuxième trimestre au milieu des risques perçus pour les approvisionnements de brut à l'échelle mondiale, alors que les É.-U. rétablissaient des sanctions de renonciation pour le brut iranien et en raison de l'incertitude autour de la production de brut vénézuélien découlant de l'agitation politique dans le pays. Le risque géopolitique grandissant au Moyen-Orient dû aux attaques de pétroliers a également ajouté des préoccupations au sujet de l'approvisionnement. Réciproquement, l'escalade des craintes de guerre commerciale entre la Chine et les É.-U. a provoqué une tendance à la baisse des prix du brut plus tard au cours du trimestre.

Les marges de raffinage de l'essence nord-américaine sont retournées à leurs normes saisonnières après les niveaux les plus bas du premier trimestre, alors que l'augmentation de la demande réduisait davantage les inventaires déjà malmenés par une période de maintenance exceptionnellement longue dans les raffineries. Ceci étant combiné avec des prix du brut plus élevés au cours du trimestre, les prix de l'essence ont atteint leur plus haut niveau à la mi-année. À mesure que les raffineries revenaient en ligne et que chutaient les prix du brut, les prix de vente au détail de l'essence diminuaient à leur tour, terminant le trimestre à près de quinze cents par litre en dessous de l'an passé à la même date.

Les inondations dans le Mid West ont retardé de début de la saison agricole, réduisant la demande de distillat nord-américain au début du trimestre. Conséquemment, les marges de raffinage du diesel ont oscillé sous les niveaux d'il y a un an au cours du deuxième trimestre, effaçant toute augmentation des prix de détail dictée par le brut. 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.

Après avoir plafonné en avril, les prix du brut ont chuté durant la plus grande partie du reste du deuxième trimestre.

Le pétrole brut de référence Brent, un point repère à l'échelle mondiale, a atteint un sommet aussi élevé que 74,65 \$US le baril avant de chuter à la fin du trimestre à 65,08 \$US le baril, soit de 4,0 p. 100 inférieur à celui de la fin du trimestre précédent. Le point repère clé

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

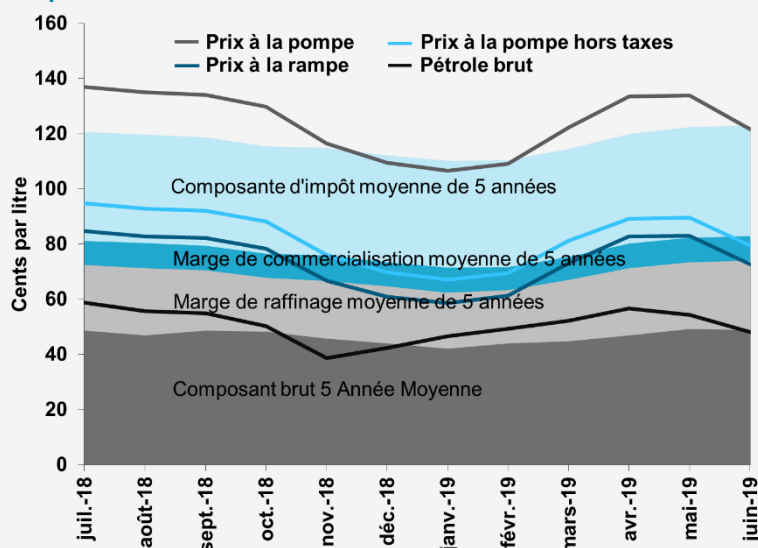
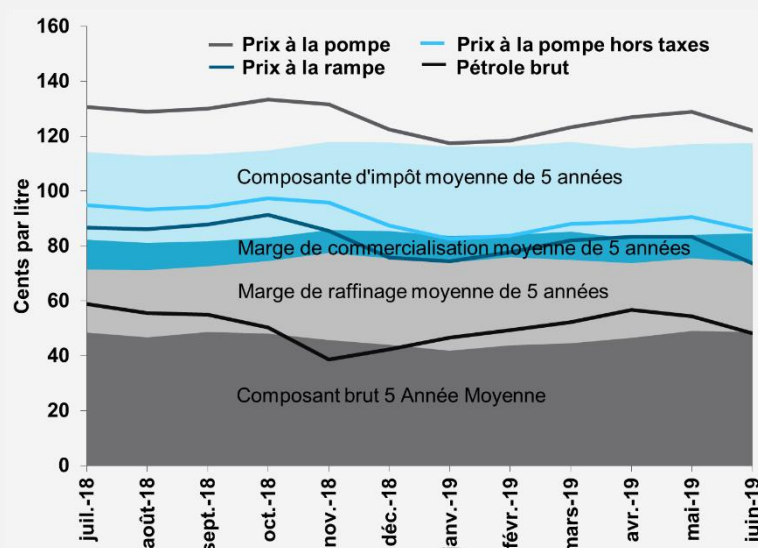


Figure 2: Prix moyen du diesel canadien et ses composantes

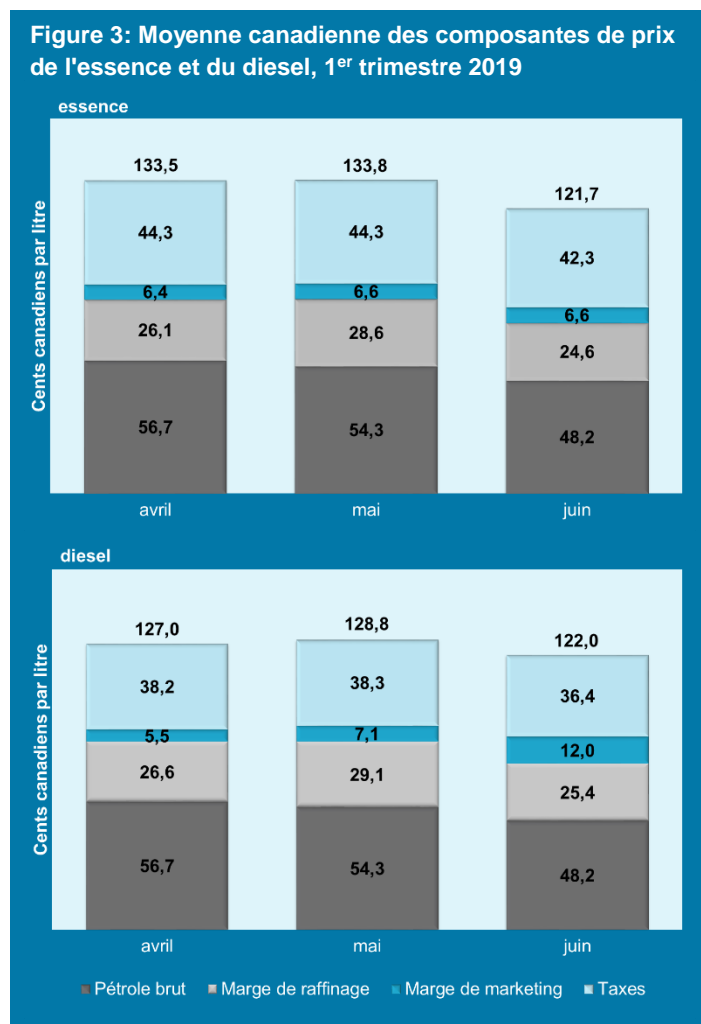


nord-américain WTI a connu un mouvement similaire, plafonnant à 66,27 \$US le baril avant de terminer le trimestre à 58,69 \$US le baril, soit 2,6 p. 100 inférieur à l'an passé. Le prix avantageux du Brent en comparaison du WTI a culminé vers la fin de mai à 12,14 \$US le baril avec les problèmes de contamination du pipeline russe restreignant l'approvisionnement en Europe. Les inondations dans le Mid West américain ont prolongé la maintenance des raffineries, entraînant le gonflement des approvisionnements de brut à Cushing OK, le principal carrefour de stockage nord-américain. À mesure que ces problèmes diminuaient, la prime a rétréci, atteignant 6,39 \$US le baril, soit 1,2 \$US le baril en dessous de la fin du trimestre dernier.

L'écart entre le WTI et le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS), point de référence du brut lourd, a augmenté durant la plus grande partie du deuxième trimestre après avoir rétréci en raison des restrictions de la production d'huile brute du gouvernement de l'Alberta au début de 2019. Une période de maintenance prolongée dans les raffineries du Mid West américain au printemps dernier et la décision du gouvernement albertain d'augmenter les limites de production ont permis d'augmenter les stocks d'huile lourde, et, conséquemment, l'écart brut lourd/léger a augmenté. Après avoir débuté le trimestre à 8,26 \$US le baril, l'écart de prix entre le WCS et le WTI a atteint un sommet à 18,72 \$US le baril à la mi-mai, avant de terminer le trimestre à 13,50 \$US le baril lors du retour de l'utilisation de la raffinerie du Mid West.

Survol du marché de l'essence et du diesel

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



L'augmentation des prix du brut et des marges de raffinage de l'essence a poussé à la hausse les prix de vente au détail de l'essence à un plafond sur huit mois en mai. En juin, les prix du brut ont chuté et les marges de raffinage ont rétréci, permettant aux prix de détail de chuter considérablement, une tendance non caractéristique pour un printemps tardif quand la demande d'essence augmente généralement alors que débute la saison de conduite estivale.

Sur le plan régional, les prix de gros plus élevés sur la côte Ouest du Canada, dictés par les problèmes de raffinerie au sud de la frontière, ont restreint les options d'approvisionnement parallèle en raison de son isolement géographique par rapport au reste du pays. Ceci a donné lieu à des prix record de vente au détail de l'essence dans cette région. Les prix de gros de l'essence sur la côte Ouest ont moyenné à près de trente cents par litre au dessus de ceux de la côte Est en mai, avant de retraire de presque vingt cents par litre quand les problèmes d'approvisionnement en juin se sont estompés.

Les marges de raffinage du diesel ont chuté par rapport au trimestre précédent alors que déclinait la demande à la fin de la saison de chauffage domestique, et avec le départ retardé de la saison agricole. Les marges de raffinage plus faibles et la chute des prix du brut ont conduit à des prix de détail du diesel plus faibles ; les marges de diesel se sont toutefois élargies en juin, alors que les détaillants ont été lents à réagir aux prix de gros en pleine chute.

S'apparentant beaucoup à l'essence, les prix de gros de la côte Ouest ont été poussés à la hausse en raison des enjeux d'approvisionnement dans la région, moyennant à près de sept cents par litre au-dessus des prix de gros du diesel le long de la côte Est lors de ce dernier trimestre. Les prix de gros du diesel ontarien ont été en moyenne les plus faibles au Canada durant l'ensemble de 2019, une indication à l'effet que l'approvisionnement a pris de l'avance sur la demande dans la région.

(Figure 3)

Perspectives du marché lors du prochain trimestre

Les prix de l'essence vont vraisemblablement rester autour des niveaux actuels à l'arrivée des mois d'été. Bien que la demande aille, selon toute vraisemblance, demeurer forte durant les mois de conduite estivale, l'augmentation de l'activité de raffinage va maintenir les

approvisionnements. Sur le plan régional, on s'attend à ce que les deux territoires du nord-ouest mettent en place des taxes sur le carbone (le Yukon en juillet, les Territoires du Nord-Ouest en septembre), causant une hausse des prix à la pompe. Les prix de l'essence albertains vont sans doute moyenner à la baisse par rapport à l'été précédent en raison de la suppression des taxes sur le carbone à la fin de mai.

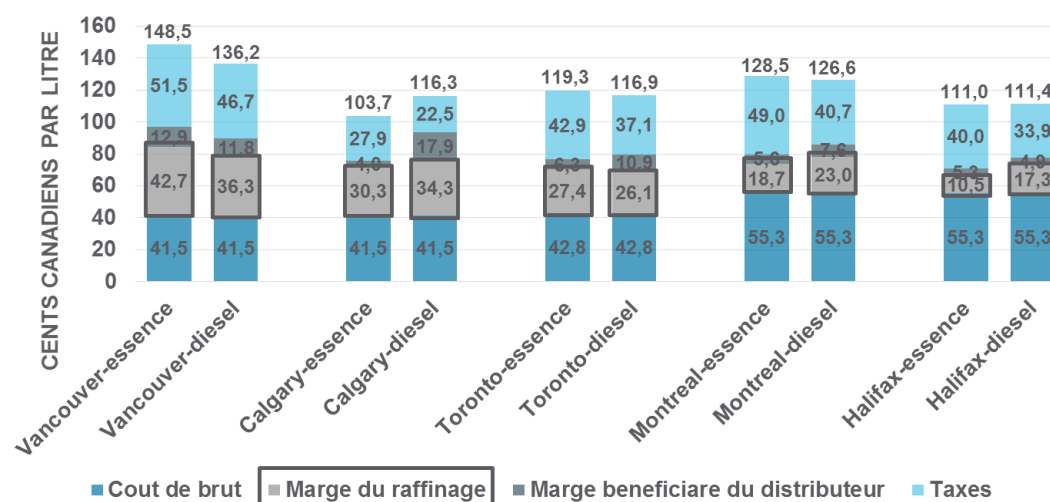
Les prix du diesel ont tendance à plafonner au début de l'hiver alors que les fournisseurs de carburants essaient d'augmenter les approvisionnements en prévision de la saison de chauffage domestique. Il se pourrait que nous connaissions une augmentation plus tôt cet automne ou à la fin de l'été en raison de la mise en application de la réglementation OMI 2020 limitant la quantité de soufre dans le carburant maritime. À cause des restrictions prévues pour entrer en vigueur en 2020, les fournisseurs pourront tenter de se bâtir des inventaires. Conséquemment, les prix du diesel pourront augmenter plus tôt que les normes saisonnières.

Le long de la côte Est et dans certaines régions intérieures, nous pourrions voir des prix de produits raffinés plus élevés qu'à l'accoutumée durant les mois d'été en raison de l'explosion de la raffinerie de Philadelphie et de sa fermeture subséquente – le plus important complexe de raffinage le long du littoral est. Les prix des produits pourront augmenter à court terme compte tenu que les conséquences de la logistique des approvisionnements sont résolues en fonction du long terme.

Facteurs affectant les marges de raffinage au Canada

La marge de raffinage est la différence entre le prix du produit de gros raffiné (l'essence, par exemple) et le prix du brut régional pertinent. Au Canada, les marges de raffinage peuvent varier par produit, par région et par saison, parmi d'autres facteurs. La **figure 4** illustre les variances de marges de raffinage moyennes mensuelles entre l'essence et le diesel au sein de villes canadiennes sélectionnées en juin 2019. Les marges de raffinage de la côte Est, aussi bien pour l'essence que pour le diesel, sont considérablement moindres que celles de la côte Ouest. Dans la présente section, nous allons explorer certaines raisons qui expliquent ces différences.

Figure 4 : Comparaison des composantes prix à la pompe, villes canadiennes sélectionnées, juin 2019, essence et diesel Composants du prix de la pompe à essence 2018, villes choisies

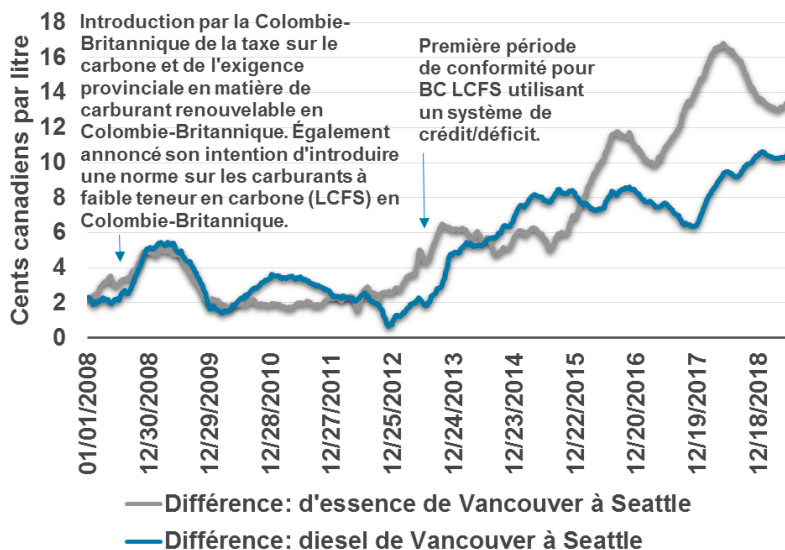


Compte tenu qu'une marge de raffinage est la différence entre deux prix, les coûts du pétrole brut plus élevés peuvent compresser les marges de raffinage si le prix du produit raffiné demeure relativement inchangé. C'est précisément le cas pour les coûts du pétrole brut de l'est et de l'ouest. Selon l'Office national de l'énergie (ONE) du Canada, l'Ouest canadien (toutes les provinces à l'ouest de l'Ontario) a produit 95 p. 100 du pétrole brut au Canada en 2018. Toutefois, les raffineries de l'est du Canada constituent 66 p. 100 de la capacité totale canadienne de raffinage. En raison des problèmes logistiques du transport de l'huile brute, il est sensé du point de vue économique pour les raffineries de l'est du Canada d'importer une portion importante de produits bruts pour les entrées en raffinerie.

Les prix du brut sont largement déterminés par les marchés internationaux du brut et les échanges de produits de base. Les prix peuvent varier selon la qualité du brut (p. ex., catégorie léger vs catégorie lourd) et le coût du transport du brut du point d'entrepôt jusqu'à la raffinerie. La **figure 5** illustre les types d'intrants de brut pour les raffineries canadiennes en 2018. Les régions de l'est se fient davantage sur les mélanges légers conventionnels, tandis que les régions de l'ouest emploient les mélanges plus lourds facilement accessibles. L'ONE a déclaré qu'en 2018 le Canada a produit environ 50 p. 100 du brut en tant que mélanges lourds, dont près de la moitié a été produite dans l'Ouest canadien. En outre, une quantité importante de bitume de brut lourd a été transformée dans l'Ouest canadien en asphalte synthétique, un produit semblable aux mélanges plus légers sur le plan de la qualité et du prix.

Les caractéristiques de produits divergentes peuvent également engendrer une plus grande volatilité des prix et des marges de raffinage plus importantes. Avec la norme de carburant à faible teneur en carbone (LCFS) de la Colombie-Britannique, à titre d'exemple, le produit importé dans la province doit rencontrer certaines normes. En raison des coûts plus élevés pour rencontrer ces normes (ou autrement payer des crédits de conformité), les produits sont devenus moins fongibles à négocier entre la frontière du Canada et des É.-U. Conséquemment, les prix de gros des produits ont commencé à diverger, comme le montre la **figure 7**. Les prix de gros plus élevés ont conduit à des marges de raffinage plus grandes en C.-B. depuis 2013. En raison des approvisionnements en essence plus serrés dans la région, les effets sur les marges de raffinage ont été plus prononcés pour l'essence que pour le diesel.

Figure 7: Comparaison du prix de gros de l'essence et du diesel avec Seattle, Washington, 2009-2018



Un dernier facteur affectant les marges de raffinage au Canada est l'effet d'un dollar canadien dévalué. En juin 2019, le dollar canadien a moyenné à seulement 75 cents par \$ US. Ceci a ajouté approximativement 18 cents par litre au prix moyen à la fois de l'essence et du diesel. Plus le prix de gros est élevé dans une région, plus l'effet est grand sur les prix de détail. À titre d'exemple, l'effet sur les prix de détail à Vancouver a été de trois cents supplémentaires par litre d'essence et d'environ un cent par litre pour le diesel au-dessus de la moyenne canadienne pour juin 2019.

Alors, qu'est-ce que cela signifie pour l'avenir? À court terme, la capacité pipelinère d'expédier du brut à partir de l'Ouest canadien ne changera pas, obligeant selon toute vraisemblance les raffineries canadiennes de l'est à continuer d'importer des mélanges de brut plus dispendieux. Ceci gardera les marges de raffinage de l'est du Canada inférieures à celles des régions canadiennes qui ont accès à des mélanges de brut moins chers. En outre, nous allons continuer de voir les marges de raffinage canadiennes s'élargir dans toutes les régions du pays alors que le gouvernement fédéral s'apprête à imposer des normes environnementales plus grandes sur les produits raffinés au moment où la norme relative au combustible propre entrera en vigueur en 2022, un programme semblable à la norme de carburant à faible teneur en carbone de la Colombie-Britannique.