

Les prix du pétrole sont tombés à des niveaux plus bas sur plusieurs années au deuxième trimestre, suite à une importante chute du prix du brut et à de faibles marges de raffinage

Les prix de détail de l'essence et du diesel ont atteint leur plus bas niveau depuis plusieurs années au deuxième trimestre, alors que les prix du brut canadien ont chuté à des niveaux jamais vus depuis plus de vingt ans et que les marges de raffinage se sont contractées à la suite d'une baisse importante de la demande dans le cadre de la COVID-19.

La flambée épidémique de la COVID-19 au début de 2020 a eu un impact important sur les marchés pétroliers canadiens. Le 22 mars, toutes les provinces canadiennes avaient déclaré l'état d'urgence, limitant les voyages et fermant des entreprises afin de tenter d'arrêter la propagation du virus. La réduction des voyages au Canada, ainsi qu'à l'échelle mondiale, a entraîné une baisse substantielle de la demande mondiale de produits pétroliers. Cela a eu pour effet de réduire l'activité de raffinage, entraînant une surabondance de pétrole brut et, par conséquent, une baisse des prix du brut. Le prix moyen du brut canadien en avril a été le plus bas depuis juin 1999, ayant chuté de plus de trente cents par litre depuis la fin de 2019.

Avec l'apparition des restrictions de voyage, la demande d'essence a immédiatement chuté à un moment où la demande saisonnière augmente généralement. En conséquence, les stocks d'essence en Amérique du Nord ont augmenté bien au delà des niveaux normaux et les prix de gros affichés au dépôt ont chuté. En avril, les prix de l'essence ont atteint des planchers jamais vus depuis décembre 2008. À mesure que les restrictions d'urgence ont commencé à s'assouplir dans la dernière partie du trimestre, la demande d'essence a repris. Parallèlement à la reprise des prix du brut, les prix de détail de l'essence ont augmenté, bien qu'ils aient terminé le trimestre à leur niveau le plus bas depuis plusieurs années.

Lorsque les restrictions de voyage sont entrées en vigueur au début du trimestre, la demande de carburant diesel a été appuyée par la demande soutenue de camionnage, car de nombreux consommateurs ont accumulé des stocks de produits de première nécessité et les achats en ligne ont augmenté. Les entreprises de raffinage ont d'abord réagi en ajustant les rendements des produits pour favoriser le diesel par rapport à l'essence et au carburant aviation. En fait, la demande de carburant aviation étant extrêmement faible, de nombreuses raffineries ont converti le carburant aviation en carburant diesel en raison de leurs propriétés similaires. Au cours de la deuxième partie du trimestre, la demande de diesel a commencé à fléchir dans un contexte de ralentissement de l'activité économique. En conséquence, les stocks de diesel ont commencé à grimper en mai, atteignant des niveaux bien supérieurs à la normale. Avec la chute des prix à la rampe, les prix de détail du

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

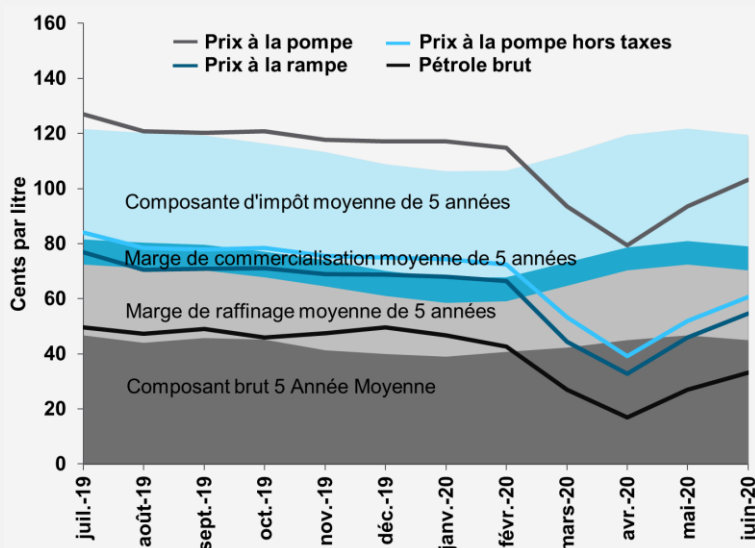
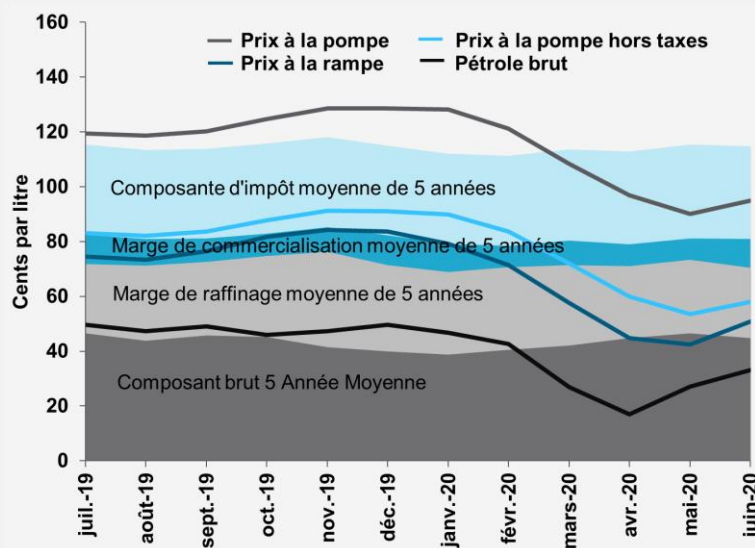


Figure 2: Prix moyen du diesel canadien et ses composantes



diesel ont atteint en mai des niveaux bas jamais vus depuis février 2016. 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 baisse de la demande des consommateurs de produits pétroliers a entraîné une réduction de la production des raffineries, provoquant ainsi une chute sans précédent de la demande de pétrole brut. Cette situation, combinée aux tentatives des grands groupes producteurs de pétrole brut tels que l'OPEP et la Russie de gagner des parts de marché en augmentant la production, a fait gonfler les stocks de brut en avril. La situation est devenue critique en Amérique du Nord, car les niveaux de stockage à Cushing, Oklahoma (le point de référence pour le prix du WTI en Amérique du Nord) ont atteint 83 p. 100 de la capacité à la fin du mois. Les cours du marché à terme WTI du premier mois ont atteint un territoire négatif le dernier jour de négociation avant l'expiration du contrat d'avril, car les options de stockage limitées et le faible nombre d'acheteurs de contrats faisaient que de nombreux titulaires de contrats payaient les acheteurs pour clôturer les contrats. Grâce à un accord extraordinaire conclu entre l'OPEP et un groupe de pays non membres de l'OPEP (OPEP+) visant à limiter la production de pétrole brut pour le reste de l'année 2020 et jusqu'en 2022, les prix du pétrole brut ont commencé à grimper en mai et juin. Le pétrole brut de référence Brent, un point repère à l'échelle mondiale, a atteint un bas niveau de 19,33 \$US le baril avant de chuter à la fin du trimestre à 41,46 \$US le baril, soit de 57,3 p. 100 supérieur à celui de la fin du trimestre précédent. De même, le principal indice de référence nord-américain du WTI a connu une évolution similaire, atteignant 39,27 \$US le baril à la fin du trimestre, soit 91,6 p. 100 de plus qu'à la fin du trimestre précédent. Le prix avantageux du Brent en comparaison du WTI est resté faible au cours du trimestre, oscillant autour de 2,8 \$US le baril en mai et juin.

L'écart entre le prix du pétrole brut lourd et léger, soit le WTI et le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS), a rétréci au cours du deuxième trimestre, car la réduction de la production canadienne de brut a entraîné une diminution des contraintes de capacité pipelinrière et de la nécessité d'expédier le brut par rail. Le rabais lourd/léger a moyenné à 8,84 \$US le baril au deuxième trimestre, en comparaison de 17,37 \$US le baril au trimestre précédent.

Survol du marché de l'essence et du diesel

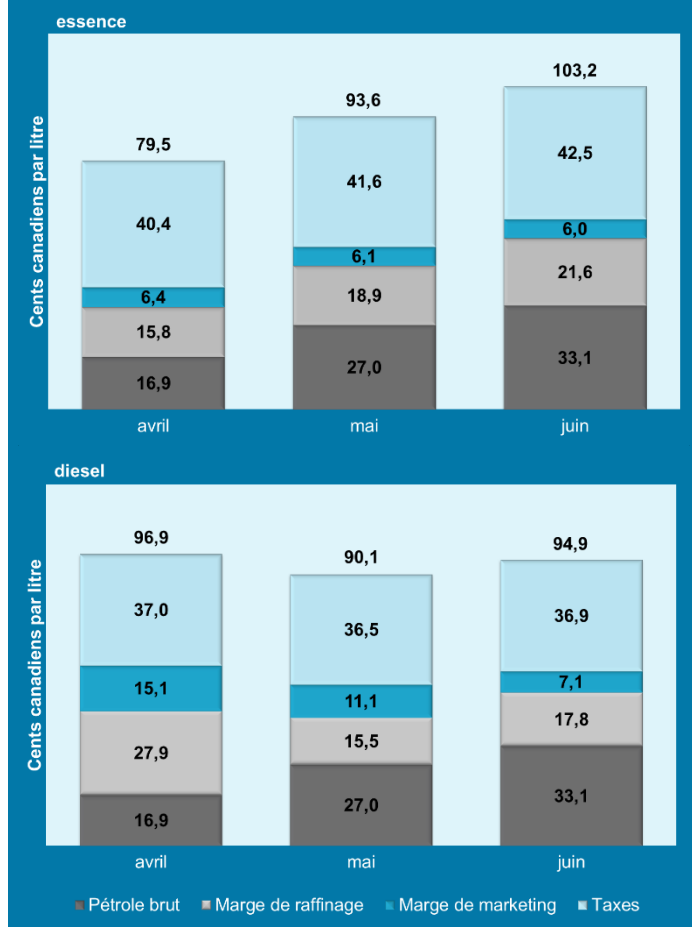
Les prix de l'essence affichés au dépôt ont chuté en avril, le prix du brut atteignant son niveau le plus bas depuis plus de vingt ans, et les marges de raffinage ont diminué en raison de la faible demande et des stocks élevés. En résultat, les prix de vente au détail de l'essence ont atteint des planchers jamais vus depuis décembre 2008. Les prix de l'essence au détail ont augmenté en mai et juin, en raison de la reprise de la demande et de l'augmentation des marges de raffinage, ainsi que de la hausse du prix du brut, qui a presque doublé en juin par rapport aux prix les plus bas d'avril.

La disparité régionale entre les prix de gros de l'essence s'est accentuée au cours du deuxième trimestre en raison de la reprise de la demande, et les niveaux de production et de stocks locaux ont différé. En juin, les prix de gros de l'essence sur la côte Ouest étaient supérieurs de près de 22 cents par litre aux prix de la côte Est, car la côte Ouest dispose de peu d'autres options d'approvisionnement en raison de son isolement géographique par rapport au reste du pays. En revanche, le littoral est de l'Amérique du Nord est bien approvisionné, avec des stocks supérieurs aux normes saisonnières.

Au cours des premières phases des arrêts d'urgence dus à la COVID-19, la demande de diesel n'a pas diminué aussi rapidement que celle de l'essence, et les prix du diesel affichés au dépôt étaient en moyenne supérieurs de plus de 12 cents par litre au prix de l'essence. Lorsque la demande a commencé à diminuer en mai et que les stocks ont augmenté, le prix du diesel a chuté et les marges de raffinage ont été réduites à près de la moitié de leur niveau d'avril.

Au niveau régional, les prix de gros du diesel ont été constamment inférieurs tout au long du deuxième trimestre sur la côte Est. Ceci est probablement le résultat d'inventaires régionaux qui ont grimpé tout au

Figure 3: Moyenne canadienne des composantes prix de l'essence et du diesel, 2e trimestre 2020



long du trimestre et sont bien au-dessus des normes saisonnières. En comparaison, les stocks à l'intérieur de l'Amérique du Nord et le long de la côte Ouest sont restés relativement stables en 2020. (Figure 3)

Perspectives du marché lors du prochain trimestre

Une grande incertitude subsiste sur le marché concernant l'effet de la COVID-19 sur la demande mondiale de carburants à base de pétrole. La demande mondiale de combustibles reste faible, et on ne sait pas quand elle reviendra à des niveaux normaux, étant donné l'incertitude qui entoure une éventuelle deuxième vague de COVID-19 et les effets à long terme d'une baisse de l'activité économique. Les réductions de la production mondiale de brut au deuxième trimestre ont apporté une certaine stabilité aux prix du pétrole brut, et on s'attend à ce que ces réductions se poursuivent à un certain niveau pendant le reste de l'année 2020 et jusqu'en 2022. Par conséquent, toute augmentation des prix de détail du pétrole sera atténuée pour le reste de l'année 2020 grâce à l'augmentation de la capacité de production de pétrole brut.

La demande d'essence devrait reprendre au cours du prochain trimestre, car les provinces canadiennes commencent à supprimer certaines restrictions liées à la COVID-19. Avec la réduction de la production d'essence des raffineries, nous pourrions voir une certaine pression à la hausse sur les prix de détail de l'essence au cours du prochain trimestre si les niveaux de stocks diminuent. Toutefois, les prix resteront probablement inférieurs aux niveaux de ces dernières années car les prix du brut restent plus bas. La baisse de la demande saisonnière de diesel et le niveau élevé des stocks devraient maintenir les prix du diesel à un niveau modérément ferme dans les mois à venir.

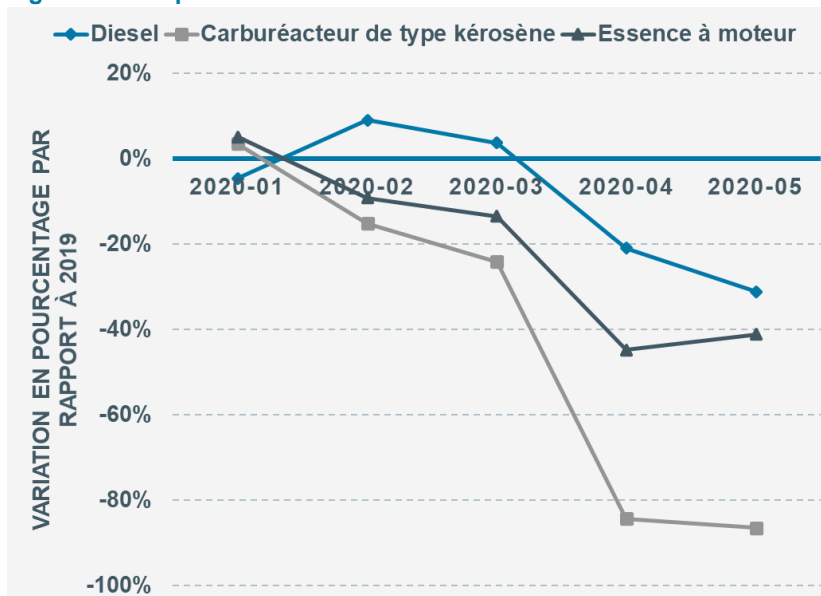
COVID-19 et les marchés pétroliers canadiens au 2e trimestre

Nous vivons une époque sans précédent. La pandémie de COVID-19 a eu des effets extraordinaires sur les marchés pétroliers au Canada et dans le monde entier. Avec les restrictions mises en place pour contrôler les épidémies, réduisant ainsi les voyages en voiture et en avion, la demande de produits pétroliers a considérablement diminué. Les baisses de la demande de produits pétroliers n'ont pas été équivalentes entre les différents produits, ce qui a posé quelques problèmes aux raffineurs. Dans cette section du bulletin d'information, nous examinerons comment les raffineries canadiennes ont réagi et l'effet que cela a eu sur les prix du pétrole au Canada. Le marché canadien est-il sur la voie de la reprise?

Les tentatives pour contrôler l'épidémie et "aplatir la courbe" après l'entrée du virus au Canada en janvier ont conduit les provinces à décréter divers états d'urgence. Le 22 mars, toutes les provinces canadiennes étaient sous une forme ou une autre de confinement. Les effets sur la demande de pétrole ont été drastiques. En avril, premier mois complet d'efforts de confinement, la consommation d'essence au Canada a diminué de près de 45 p. 100 par rapport au même mois l'année dernière (figure 4). La demande de carburant diesel a diminué moins fortement en avril, avec une baisse de 21 p. 100, tandis que la demande de carburant aviation a chuté de façon spectaculaire, avec une baisse de 84 p. 100. Les données de mai, le mois le plus récent disponible, montrent que la demande pour les trois types de combustibles reste bien inférieure aux niveaux d'il y a un an. Alors que la demande de diesel et de carburant aviation avait encore baissé (31 et 87 p. 100 respectivement), la demande d'essence s'est légèrement redressée en mai.

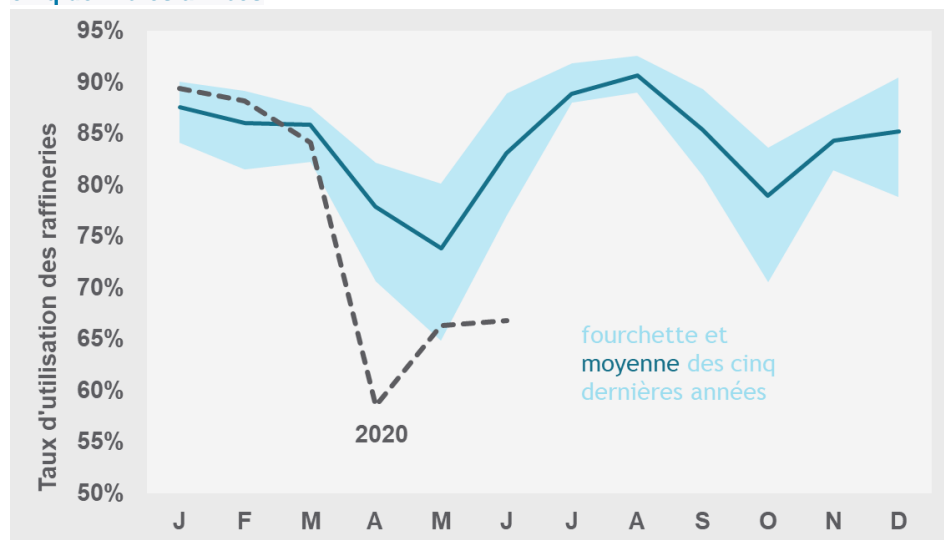
Le virus COVID-19 a touché de nombreux pays avant de devenir problématique au Canada. Par conséquent, la demande mondiale de carburant a diminué dans le monde entier avant d'avoir un impact sur les marchés canadiens. À l'échelle mondiale, alors que les raffineries réduisaient leur production en réponse à la faible demande de produits, le besoin d'entrer du pétrole brut dans les raffineries a également diminué, entraînant une surabondance de pétrole brut. En outre, en mars, l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) et un groupe de pays producteurs de pétrole (collectivement appelés OPEP+) ont entamé une guerre des prix du brut afin d'accroître leur part de marché. La faiblesse des prix du pétrole a entraîné une baisse des prix des produits raffinés, à l'étranger et au Canada.

Figure 4 : Comparaison de la demande mensuelle de 2020 à celle de 2019



Source : Statistique Canada, tableau n° 25-10-0076-01

Figure 5: Comparaison du fonctionnement des raffineries en 2020 par rapport aux cinq dernières années



Source : Régie canadienne de l'énergie

En mars et avril. Comme les prix de gros de l'essence canadienne ont chuté plus rapidement que les prix du brut, ces marges de raffinage ont été comprimées, atteignant jusqu'à 6,4 cents par litre fin mars. En revanche, les prix de gros du diesel ayant baissé de façon moins spectaculaire, les marges de raffinage du diesel ont augmenté jusqu'à 36,9 cents par litre à la fin du mois de mars. En conséquence, les raffineries canadiennes ont ajusté les rendements de production, réduisant la production d'essence de 39 p. 100 par rapport à l'année précédente en avril, tandis que la production de diesel a été ajustée à la baisse de seulement 11 p. 100. Avec une demande de carburacteur extrêmement faible, les entreprises de raffinage ont produit du carburant diesel supplémentaire en convertissant la production de carburacteur en production de carburant diesel en raison de la nature similaire des deux produits (figure 6).

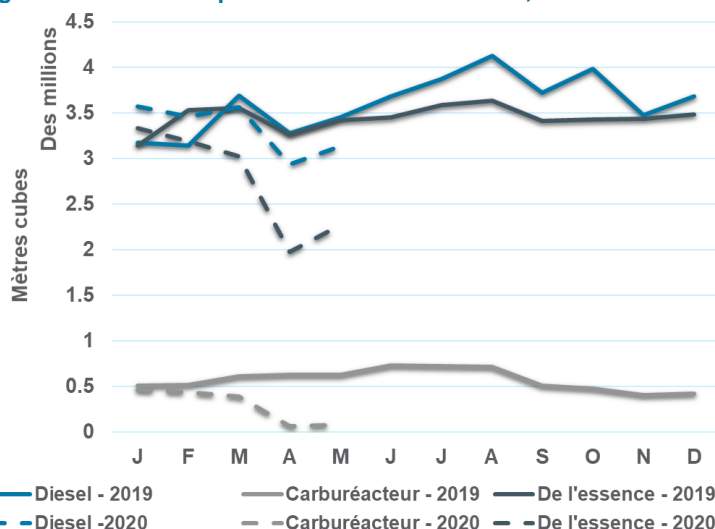
Les ajustements des rendements des produits en avril ont, selon toute vraisemblance, correspondu aux tendances de la demande de produits. Mais alors que de nombreuses provinces du Canada se dirigeaient vers différentes étapes de réouverture en mai et juin, la demande entre les différents produits a changé. Les gens ont commencé à conduire davantage, augmentant la demande d'essence, tandis que les effets économiques des arrêts de production ont commencé à affecter la demande de diesel, qui est étroitement liée au produit intérieur brut. Alors que les raffineurs augmentaient la production d'essence en réponse à une demande accrue, la production de carburant diesel augmentait également en tant que nécessité technique, et notamment parce que la production de carburant aviation était détournée vers la production de diesel. En conséquence, les stocks de diesel ont augmenté et les prix de gros du diesel sont tombés en dessous des prix de gros de l'essence en mai et juin.

De plus, les prix du brut sont en hausse depuis le mois d'avril. Après avoir atteint des niveaux extrêmement bas à la fin du mois de mars, les prix du brut sont restés bas en avril, les stocks demeurant élevés. Fin avril, la capacité de stockage du brut est devenue critique. Le principal carrefour de stockage et point d'établissement des prix de la principale référence nord-américaine, le West Texas Intermediate (WTI), a atteint une capacité de 83 p. 100 vers la fin avril, soit près du double du niveau des stocks au début de la pandémie. Les cours du marché à terme du WTI ont atteint des valeurs négatives, un événement sans précédent, le dernier jour de négociation en avril, car il y avait peu d'options de stockage. De nombreux détenteurs de contrats à terme ont payé d'autres acheteurs pour conclure des contrats. À ce moment-là, l'OPEP+ a accepté de procéder à des réductions extrêmes de la production de brut, à partir du mois de mai. Cela a permis de

Les raffineries canadiennes ont également réduit leur activité de raffinage en réponse à la faible demande de produits (figure 5). Cela a notamment entraîné la fermeture de la seule usine de Terre-Neuve, la raffinerie de l'Atlantique Nord. La production de raffinage au Canada est tombée à une moyenne de 58,5 p. 100 de la capacité en avril, bien en dessous de la fourchette des cinq années précédentes. Les taux d'utilisation de mai et juin restent bien en deçà des normes saisonnières, puisqu'ils ne représentent que les deux tiers de la capacité. Non seulement les entreprises de raffinage ont dû réduire leurs opérations, mais elles doivent aussi trouver un équilibre entre le rendement des produits et l'imprévisibilité de la demande.

La demande soutenue de camionnage due à l'accumulation des stocks par les consommateurs et à l'augmentation des achats en ligne a maintenu la demande de diesel en

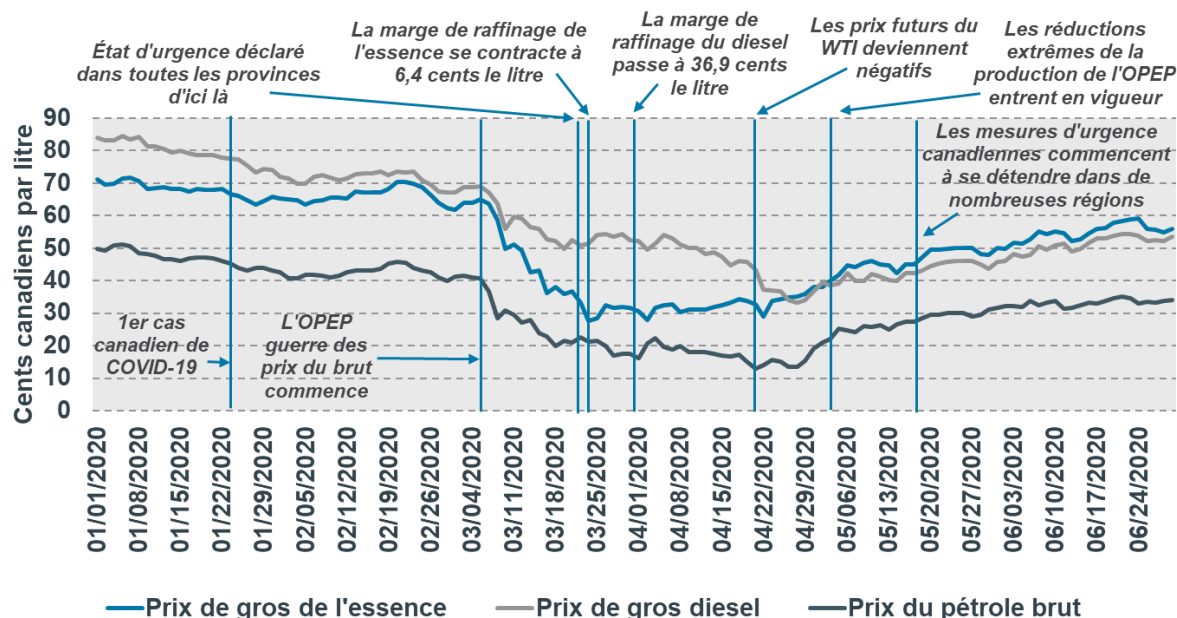
Figure 6: Production pétrolière canadienne 2019, 2020



Source : Statistique Canada, tableau n° 25-10-0076-01

soutenir les prix du brut et d'apporter de la stabilité en mai et juin. La **figure 7** montre une chronologie de l'effet de la COVID-19 en 2020 sur les prix du pétrole canadien.

Figure 7: Une chronologie canadienne des faits marquants de la COVID-19



À quoi peut-on donc s'attendre pour les prix du pétrole canadien à l'avenir ? Les limites de production de brut prévues par l'OPEP+ et la baisse de la production de brut en Amérique du Nord (due à la baisse des prix du brut) modéreront probablement toute augmentation brutale des prix du brut pour le reste de l'année 2020 et une bonne partie de l'année suivante. Cependant, certains changements de mode de vie vécus pendant COVID-19, comme le travail à domicile et l'augmentation des achats en ligne, pourraient devenir permanents pour certains. Compte tenu des normes environnementales toujours plus strictes en matière de carburants, il est difficile de prédire si la demande de carburant reviendra un jour à son niveau d'avant la pandémie. Les preuves d'une deuxième vague de COVID-19 aux États-Unis (et l'incertitude quant au moment où une deuxième vague frappera le Canada) continueront à avoir des effets profonds sur les stocks de produits et les prix de gros. En outre, l'impact économique des arrêts subis aura probablement des conséquences durables sur la demande de produits pétroliers dans un avenir prévisible.