

Les prix de détail des carburants au Canada ont grimpé au premier trimestre, poussés à la hausse par l'augmentation des prix du brut et le renforcement des marges de raffinage

Les prix de détail de l'essence et du diesel ont augmenté au premier trimestre, de 20 et 15 cents par litre, respectivement, par rapport à la fin de 2020. En mars, les prix de détail ont atteint des niveaux pré-pandémiques, un sommet de 22 mois pour l'essence et de 14 mois pour le diesel.

Les prix du brut se sont renforcés au cours du premier trimestre, l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) et un groupe allié de pays producteurs de pétrole (OPEP+) ayant poursuivi leurs efforts pour équilibrer les marchés du brut. L'OPEP+ s'est engagée à limiter la production de pétrole brut début janvier et a réaffirmé son maintien à des niveaux réduits en février et mars, malgré des signes indiquant que la consommation mondiale de carburants liquides commençait à augmenter après le fléchissement de la demande pendant la pandémie de COVID-19. Les marchés du brut se sont encore resserrés en février, car la production de pétrole brut sur la côte américaine du Golfe du Mexique a été gravement entravée par le froid extrême. Le prix du pétrole brut a connu une certaine volatilité vers la fin du trimestre, suite à des signes contra-dictaires de reprise dus à des contretemps dans le déploiement de la vaccination et à l'augmentation du nombre de cas de COVID-19, ainsi qu'au blocage pendant une semaine du canal de Suez en Égypte, une voie de transport essentielle pour le pétrole brut.

La demande d'essence en Amérique du Nord a commencé à se redresser au premier trimestre, atteignant fin mars des niveaux jamais atteints depuis la fin de la saison estivale de conduite en 2020. La production d'essence a été sérieusement entravée par le gel profond dans le sud, mettant de nombreuses raffineries hors service, certaines pendant plusieurs semaines. Par conséquent, les stocks d'essence se sont réduits au cours du premier trimestre et, de ce fait, les marges de raffinage de l'essence ont augmenté, atteignant un niveau record de treize mois en mars.

De la même manière, la demande de distillats en Amérique du Nord s'est renforcée au premier trimestre, en particulier en février, alors que le temps glacial a paralysé de nombreuses régions, augmentant l'utilisation de combustibles de chauffage domestique. L'utilisation de mazout léger en Amérique du Nord a atteint en février et mars des niveaux jamais connus depuis novembre 2019. Grâce aux arrêts des raffineries dans le PADD 3, les stocks de distillats, qui avaient augmenté tout au long du mois de janvier, ont commencé à diminuer en février, chutant de 15 p. 100 à la mi-mars, ce qui a contribué à renforcer les marges de raffinage du diesel.

Au premier trimestre, les marges de raffinage du diesel ont augmenté en moyenne de 1,7 cents

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

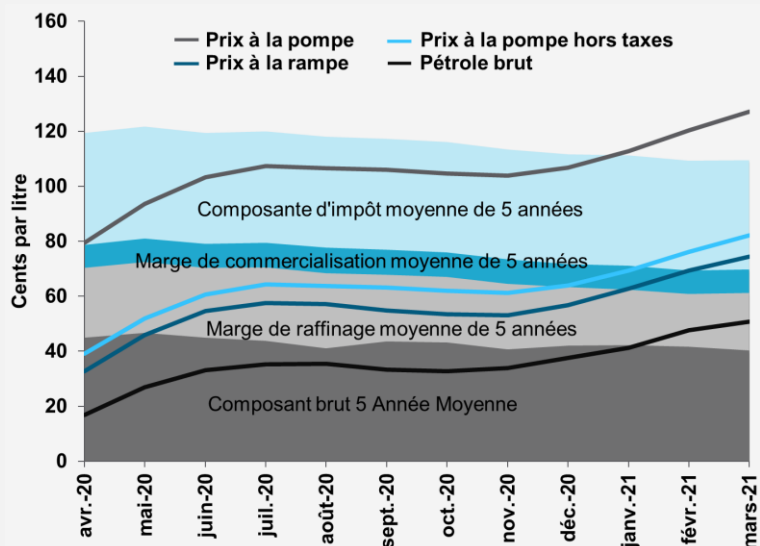
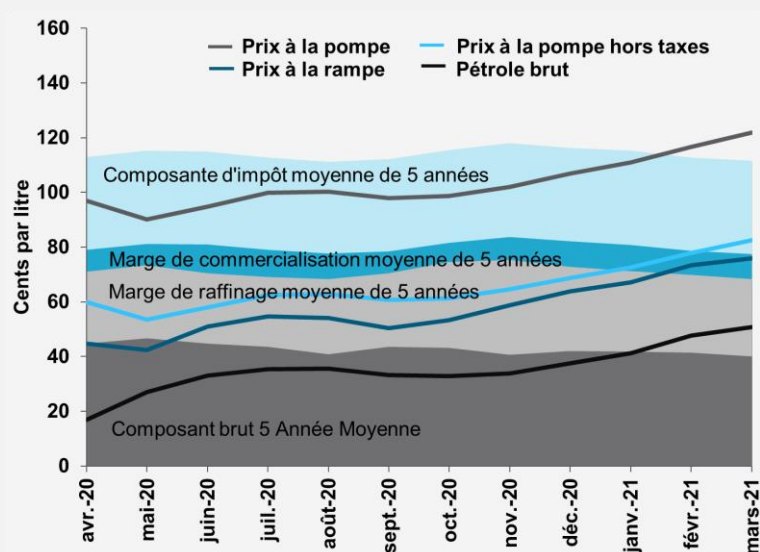


Figure 2: Prix moyen du diesel canadien et ses composantes



par litre par rapport au trimestre précédent. 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.

Les prix du brut ont augmenté au premier trimestre en raison d'un sentiment économique de plus en plus positif et d'un resserrement des marchés du pétrole brut, car l'OPEP+ a continué à limiter la production de brut et le PADD 3 a connu de graves problèmes de production liés aux conditions météorologiques. Le pétrole brut de référence Brent, un point repère à l'échelle mondiale, a terminé le trimestre à 63,13 \$US le baril, soit 22,6 p. 100 de plus qu'à la fin du trimestre précédent. De façon similaire, l'indice de référence WTI a terminé le trimestre à 59,18 \$US le baril, soit 22,2 p. 100 de plus que le trimestre précédent. Les deux indices de référence ont atteint début mars des niveaux de prix jamais vus depuis le printemps 2019. Le prix avantageux du Brent en comparaison du WTI a augmenté au cours du premier trimestre, atteignant en moyenne 3,06 \$US le baril, soit une hausse de 0,88 \$US le baril par rapport au trimestre précédent. Pendant le gel profond qui a touché la côte américaine du golfe du Mexique en février, la prime a atteint près de quatre dollars, probablement en raison de la réduction de la production américaine et d'une demande accrue des importations.

L'écart entre le prix du pétrole brut lourd et léger du WTI et le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS) s'est réduit au premier trimestre. Cela pourrait être dû à une baisse de la demande américaine de pétrole canadien, les importations de brut canadien étant passées de 3,8 millions de barils par jour fin janvier à 3,39 millions de barils par jour à la mi-mars. L'écart lourd/léger a terminé le trimestre à 10,31 \$US le baril, en baisse de 4,82 \$US le baril par rapport au trimestre précédent.

Survol du marché de l'essence et du diesel

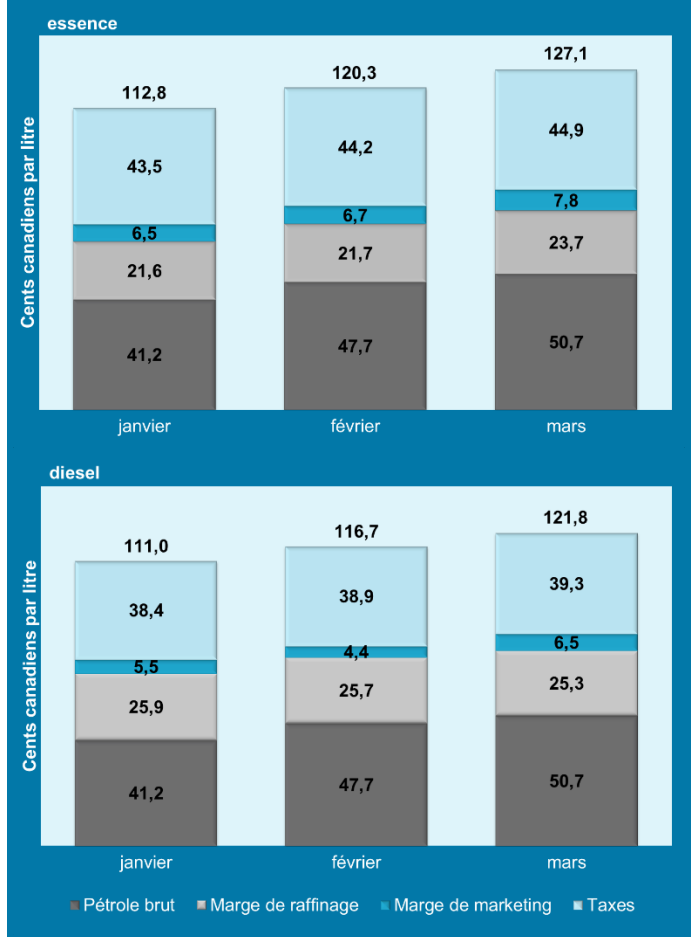
Les prix de gros de l'essence au Canada ont atteint leurs plus hauts niveaux depuis juillet 2019, sous l'effet de la hausse des prix du brut et de l'expansion des marges de raffinage. Le prix moyen du brut au Canada a atteint son plus haut niveau depuis 22 mois en mars, et les marges de raffinage se sont accrues pour atteindre leur plus haut niveau depuis 13 mois, grâce à une demande accrue et à des stocks en baisse.

La disparité entre les prix de gros régionaux de l'essence s'est accrue au cours du premier trimestre et a été probablement une conséquence de la réduction de la production en PADD 3 en raison du gel profond. Les marchés côtiers qui dépendent de la production de la côte du Golfe auraient connu des prix de produits plus élevés pour attirer les fournisseurs. Les prix de gros à la fois des côtes ouest et est ont augmenté de plus de vingt cents par litre au cours du dernier trimestre, tandis que les régions intérieures ont augmenté en moyenne de 16,6 cents par litre.

Comme pour l'essence, les prix de gros du diesel au Canada ont atteint leur plus haut niveau en 14 mois, principalement en raison de la hausse des prix du pétrole brut. Bien que les marges de raffinage du diesel aient été en moyenne plus élevées qu'au trimestre précédent, les marges ont été inférieures de cinq cents par litre par rapport au premier trimestre 2020, selon toute vraisemblance en raison du bon niveau des stocks de distillats en Amérique du Nord.

Sur le plan régional, les prix de gros du diesel dans l'Ouest canadien ont augmenté davantage que dans les autres régions du pays au premier trimestre. Cela pourrait être une conséquence de l'augmentation de la demande de carburant diesel dans la région, la production de pétrole brut ayant repris et les exportations vers les États-Unis ayant augmenté au cours du dernier trimestre. (**Figure 3**)

Figure 3: Moyenne canadienne des composantes prix de l'essence et du diesel, 1^{er} trimestre 2021



Perspectives du marché lors du prochain trimestre

Pour le prochain trimestre, nous verrons probablement une croissance continue des marges de raffinage de l'essence à l'approche de la saison estivale de conduite et de l'augmentation de la demande, aidée par les efforts de vaccination et l'assouplissement des mesures de confinement prévues dans de nombreuses régions du pays. De plus, les prix de l'essence seront poussés à la hausse au prochain trimestre, car les entreprises de raffinage passeront au mélange de carburant d'été – un carburant plus coûteux à fabriquer – et les taxes sur le carbone augmenteront dans la majorité des provinces.

En revanche, les marges de raffinage du carburant diesel pourraient connaître une certaine contraction en raison de la baisse de la demande saisonnière de combustible de chauffage. Toutefois, l'effet pourra être atténué car la demande de diesel est fortement en corrélation avec l'activité économique. Comme l'économie devrait se redresser en 2021, au fur et à mesure que la pandémie se résorbera, nous assisterons probablement à une reprise du transport maritime et à une augmentation de la fabrication et de la construction, ce qui contribuera à accroître la demande de carburant diesel.

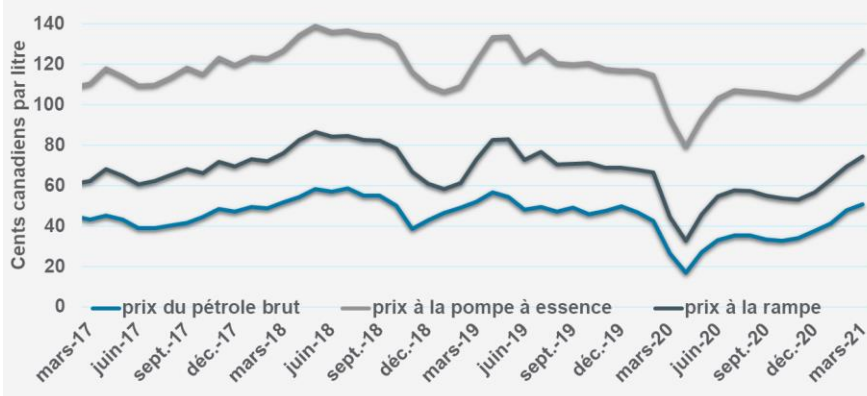
La décision de l'OPEP d'équilibrer les marchés en 2021 entraînera probablement une stabilisation des prix du brut. Si les prix du brut se stabilisent aux niveaux actuels, nous verrons probablement les prix de l'essence augmenter au cours du prochain trimestre, les prix du diesel augmentant à un rythme plus modéré.

Le prix du pétrole brut est important

Historiquement, les prix de détail de l'essence ont été influencés par trois variables principales, à savoir les prix du pétrole brut, les marges des raffineries et les taxes. Si l'influence des taxes sur les prix de détail de l'essence est généralement prévisible et moins volatile dans le temps, ce sont les mouvements des prix du pétrole brut et des marges des raffineries qui peuvent finalement dicter l'évolution des prix de détail de l'essence et du diesel. Sur la base des données de la dernière décennie (2011 et 2020), notre analyse indique que pour chaque augmentation en dollars canadiens du prix du baril de pétrole brut, les prix de détail de l'essence et du diesel au Canada ont augmenté d'environ 0,55 cents le litre. Toutefois, entre décembre 2020 et mars 2021, plus des deux tiers de l'augmentation des prix de l'essence et du diesel peuvent être attribués à une hausse des prix du pétrole brut, compte tenu d'une croissance négligeable des marges de raffinage et de la quasi-absence de modifications des taxes. Il est donc essentiel de comprendre les principes fondamentaux des marchés du pétrole brut pour prévoir les tendances des prix de détail de l'essence et du diesel.

Depuis qu'ils ont atteint leur plus bas niveau en vingt ans en avril dernier, les prix du pétrole brut ont presque doublé en mars 2021 par rapport à la même période de l'année précédente. Plus de la moitié de cette augmentation a eu lieu au cours du premier trimestre de 2021. Depuis décembre 2020, les prix du pétrole brut ont augmenté de 35 p. 100 pour atteindre plus de 80 \$CAD le baril ou 50 cents par litre en mars 2021, ce qui s'est traduit directement par une hausse des prix de gros et de détail de l'essence (**figure 4**). La récente flambée des prix du pétrole brut est due à la réduction surprise de la production d'un million de barils par jour annoncée par l'Arabie saoudite début janvier, qui s'ajoute à la limitation de la production existante (7,1 millions de barils par jour) appliquée par les pays membres et non membres de l'OPEP depuis le dernier trimestre de 2020. Cette réduction supplémentaire de la production était inattendue et a aggravé le déséquilibre mondial sur les marchés du pétrole brut, où la demande a constamment dépassé l'offre au cours des six derniers mois. Cela a eu pour conséquence directe une forte hausse des prix du pétrole brut observée au cours du premier trimestre de 2021. Ce déséquilibre du marché du pétrole brut devrait se poursuivre au moins jusqu'à la fin du deuxième trimestre de cette année. Nous pensons que l'accélération du rythme des vaccinations contribuera à la reprise de la consommation mondiale de pétrole brut et poussera les producteurs de l'OPEP et des pays non membres de l'OPEP à mettre fin lentement aux réductions de production convenues. Le résultat de ces actions combinées est un marché plus équilibré au cours des troisième et quatrième trimestres de 2021 (**figure 5**). Cela devrait modérer la forte hausse des prix du pétrole brut observée ces derniers mois et contribuer à tempérer l'influence démesurée exercée récemment sur les prix de détail de l'essence. À l'inverse, si les restrictions de

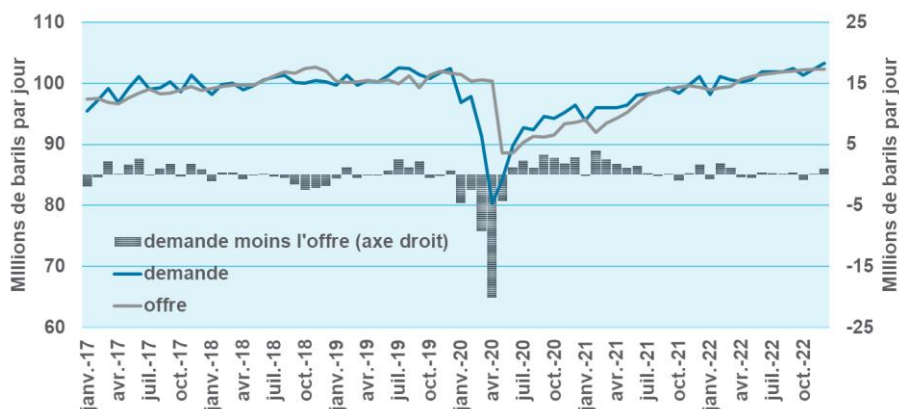
Figure 4 : Relation entre les prix de l'essence et du pétrole brut au Canada



Source: Administration américaine de l'information sur l'énergie, Kent Group Ltd.

production imposées par l'OPEP devaient se poursuivre au-delà du calendrier prévu, les prix du pétrole brut resteraient probablement plus élevés et se traduiraient par une hausse des prix de détail de l'essence et du diesel.

Figure 5: Offre et demande mondiales de brut et de pétrole



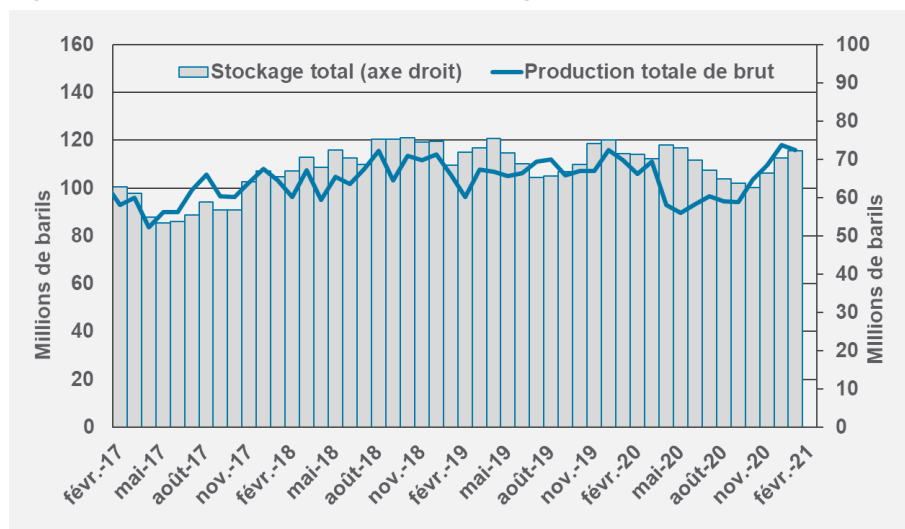
Source: Administration américaine de l'information sur l'énergie, Kent Group Ltd.

La hausse de la production de l'Ouest canadien pourrait entraîner une baisse relative des prix du brut

Les raffineries du Canada traitent les bruts nationaux et étrangers pour produire de l'essence, du diesel et du carburéacteur. Ces derniers sont donc sensibles aux mouvements de prix liés à ces bruts. Les bruts domestiques les plus populaires traités par les raffineries au Canada sont le brut de choix de l'Ouest canadien (WCS), le mélange de Cold Lake (CLB), le Mixed Sweet Blend (MSW) et le pétrole brut synthétique. Le prix de tous les bruts nationaux évolue en tandem avec les bruts

internationaux, se négociant généralement à un prix inférieur à celui des bruts étrangers comme le Brent et le WTI en raison des différences de qualité et des coûts de transport associés à l'acheminement du brut du lieu de production aux raffineries. Le facteur le plus important pour déterminer la remise de prix est le coût du transport. Si les niveaux de production intérieure de brut dépassent la capacité totale disponible des pipelines d'exportation de l'Ouest canadien, les coûts de transport suivront ceux du rail. Si la production était dans les limites des capacités des pipelines, elle suivrait les coûts des pipelines, qui ont tendance à être beaucoup plus bas. Au cours des mois précédant l'impact de la COVID-19, la production de l'Ouest canadien a constamment dépassé la capacité totale de prise en charge des pipelines, ce

Figure 6: Niveaux de production et de stockage en Alberta



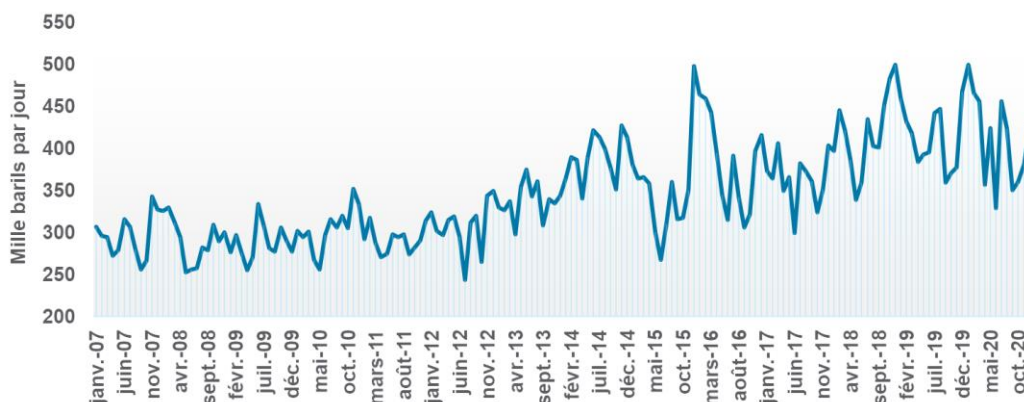
Source : Régulateur de l'énergie de l'Alberta, Kent Group Ltd.

qui a entraîné une baisse des prix du brut de l'Ouest canadien. Cependant, les prix plus faibles des bruts produits au pays ne se sont pas nécessairement traduits par une baisse des prix de gros de l'essence et du diesel dans l'Ouest canadien. Au contraire, elle a entraîné une augmentation des marges bénéficiaires des raffineries. Lorsque la demande s'est rétablie après les creux de la pandémie, la production de brut de l'Ouest canadien a augmenté et a dépassé les sommets atteints avant la COVID, comme le montre la **figure 6**. Cela signifie que le réseau de pipelines de prise en charge de l'Ouest canadien pourrait devenir étroitement équilibré et être vulnérable aux pannes ou aux interruptions de service compte tenu des niveaux de stockage actuellement élevés. Une panne de pipeline ou une fermeture potentielle peut entraîner une baisse des prix du brut sur le marché intérieur, car les produits restent bloqués dans l'Ouest canadien. Néanmoins, son impact sur les prix de l'essence et des autres produits dépendra de l'emplacement de la raffinerie de traitement et de la nature de la panne de pipeline spécifique, c'est-à-dire temporaire ou permanente.

La fermeture de la ligne 5 pourrait entraîner une hausse des prix de l'essence dans le Canada central

Historiquement, la fermeture d'un oléoduc ou une panne temporaire entraîne une décote supplémentaire des bruts produits localement par rapport aux bruts étrangers concurrents. Bien que cela puisse être positif pour les entreprises de raffinage nationales qui traitent ces types de bruts (mais qui ne dépendent pas nécessairement de la ligne fermée), ces types de pannes d'oléoducs sont rarement bénéfiques pour les consommateurs et les prix de détail des produits. La ligne 5 est une artère essentielle pour les raffineries du Canada central (Ontario et Québec), capable de transporter 540 000 barils par jour de liquide de gaz naturel (LGN) et de brut léger entre Superior (Wisconsin) et Sarnia (Ontario). Il s'agit d'un segment essentiel du réseau principal d'Enbridge qui relie le pétrole brut et les LGN de l'Ouest canadien aux consommateurs des États-Unis et du Canada central. Comme le montre la **figure 7**, les marchés de l'Ontario et du Québec sont devenus de plus en plus dépendants des importations utilisant ce pipeline au cours de la dernière décennie. Notre analyse indique que la canalisation 5 existante transporte environ 20 000 barils par jour de LGN (principalement du propane) vers le Michigan.

Figure 7 : Flux de pétrole brut léger et de LGN vers Sarnia sur le réseau de pipelines d'Enbridge



Source : Régie de l'énergie du Canada, Kent Group Ltd.

Les 520 000 barils par jour de brut léger restants sont livrés aux raffineries de Sarnia, Nanticoke et Montréal. Si cette ligne devait être mise hors service, cela pourrait avoir deux conséquences importantes sur le marché. En premier lieu, la valeur des bruts de l'Ouest canadien diminuerait probablement car ces bruts resteraient bloqués dans l'Ouest canadien. En second lieu, les raffineries du Canada central qui dépendent de ces bruts légers nationaux pourraient devoir trouver d'autres sources de bruts similaires, probablement par des

moyens plus dispendieux. Cela signifierait des coûts plus élevés pour accéder aux bruts préférés, ce qui se traduirait probablement par une hausse des prix de l'essence et du diesel dans le centre du Canada. Bien qu'il soit évident que la fermeture de la canalisation 5 entraînerait une hausse des prix de détail de l'essence et du diesel en Ontario et au Québec, l'impact net en dollars sur les prix de détail dépendra du type de brut étranger remplacé par les raffineries du Canada central. Toutefois, ce mouvement à la hausse des prix de détail de l'essence et du diesel sera temporaire, car les détaillants recherchent des produits importés moins chers (essence et diesel) sur d'autres marchés régionaux. Par conséquent, l'impact sur les prix de gros de l'essence et du diesel dû à une fermeture potentielle de la ligne 5 serait probablement de courte durée jusqu'à ce que les prix deviennent égaux à ceux des produits importés.