

## Des prix du brut plus élevés, des problèmes d'oléoduc, et l'augmentation de la demande ont poussé les prix de détail canadiens à la hausse durant le quatrième trimestre de 2017.

Les prix de détail ont bondi au milieu du trimestre alors que des problèmes inattendus d'oléoduc américain ont placé des contraintes sur l'approvisionnement dans la partie centrale du pays, une région déjà en train de se rétablir des effets de l'ouragan Harvey du trimestre précédent. Les prix de détail pétroliers à la fois pour l'essence et le diesel ont terminé l'année au-dessus de leur moyenne des cinq dernières années.

Plusieurs raffineries nord-américaines, financièrement éprouvées par les effets de l'ouragan Harvey, avaient retardé leur entretien de raffinerie prévu, comprimant la période de maintenance caractéristique en T3. Ceci a eu pour effet d'accroître les baisses d'inventaires pétroliers et de pousser les prix de gros à la hausse. En novembre, les prix du brut plus élevés et la demande vigoureuse ont forcé les prix du brut à augmenter et les prix de vente au détail de l'essence à atteindre un sommet inégalé en trois ans. Alors que les travaux d'entretien des raffineries ralentissaient et que les problèmes d'oléoduc étaient résolus vers la fin de l'exercice, les prix de gros ont commencé à s'estomper.

Les stocks de diesel nord-américain ont terminé le trimestre bien en-dessous des niveaux de 2016, restant dans la foulée de l'augmentation de la demande de produit et d'exportations sans précédent. En outre, les prix du brut ont augmenté suite à la décision de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) en fin novembre de prolonger les limites de production du brut jusqu'à la fin de 2018. En conséquence, les prix de gros du diesel ont atteint un sommet inégalé en trois ans et les prix de détail ont suivi dans la foulée. **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.

À la fois le WTI et le Brent, les bruts de référence nord-américain et international, ont été catapultés à la hausse en raison de l'augmentation des intrants de raffinage et des problèmes d'oléoducs de ce dernier trimestre. Le WTI a augmenté à 8,77 \$US le baril, terminant le trimestre à 60,44 \$US le baril, soit à 17 p. 100 de plus qu'à la fin du trimestre précédent. De façon similaire, le Brent a augmenté à 9,52 \$US le baril, terminant le trimestre à 66,80 \$, soit à 17 p. 100 de plus qu'à la fin du trimestre précédent. Les contraintes de stockage à Cushing, Oklahoma, plaque tournante de la tarification pour le WTI, ont quelque peu ralenti après l'arrêt inattendu du pipeline Keystone, rétrécissant l'écart entre le pétrole brut de référence Brent en comparaison du WTI à seulement 4,69 \$US le baril. Toutefois, la fermeture

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

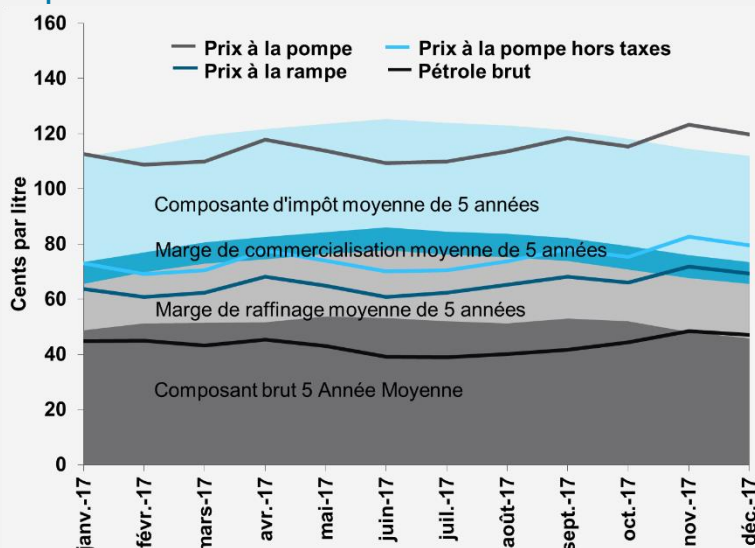
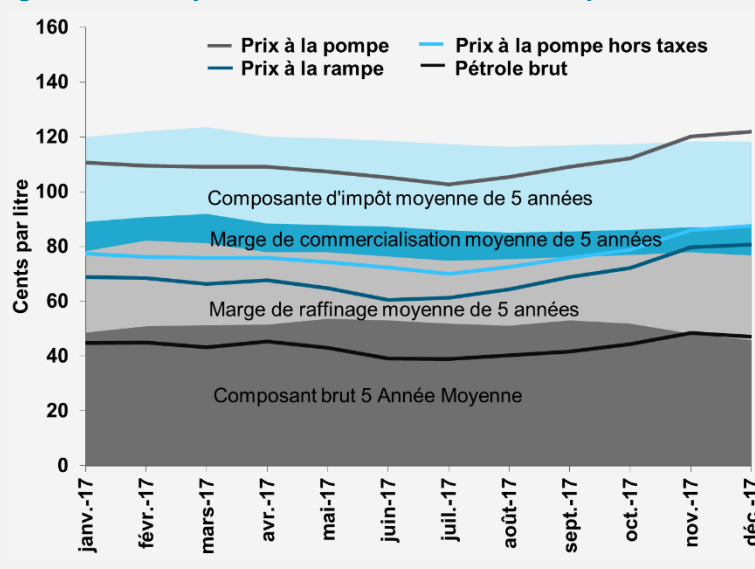


Figure 2: Prix moyen du diesel canadien et ses composantes

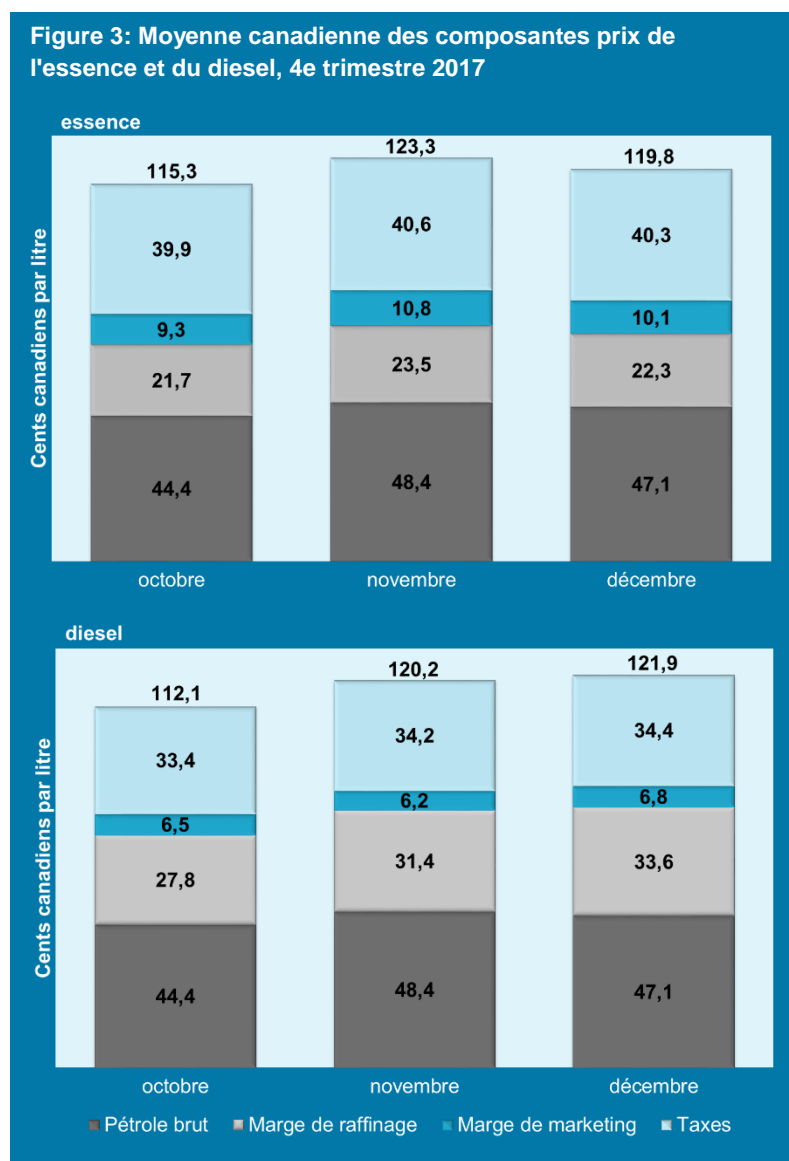


inopinée de l'oléoduc de Forties en Europe, qui transporte le Brent pour être raffiné, a poussé à la hausse le prix du Brent en comparaison du WTI à hauteur de 7,24 \$US le baril en décembre, avant de terminer le trimestre à 6,36 \$US le baril.

La fermeture Keystone en novembre a également poussé à la baisse le brut de choix de l'Ouest canadien. Avec des solutions de recharge limitées d'expédition, l'arrêt a créé un goulot d'étranglement d'huile lourde en Alberta et poussé à la baisse le prix du point repère à hauteur de 13,2 p. 100 au cours du trimestre. L'escompte entre le WCS et le WTI qui a débuté le trimestre à peine à 11,11 \$US le baril en octobre, a connu un sommet près de la fin de décembre à 27,29 \$US le baril. En résultat, les raffineries qui avaient un accès continu au WCS ont connu des augmentations des marges de raffinage au cours du trimestre.

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

Figure 3: Moyenne canadienne des composantes prix de l'essence et du diesel, 4e trimestre 2017



La hausse des coûts du brut et la croissance des marges bénéficiaires des détaillants ont contribué à faire en sorte que le prix de détail de l'essence a atteint son prix moyen le plus élevé au quatrième trimestre en trois ans. Les marges de raffinage, bien qu'elles fussent plus faibles que celles du trimestre précédent, ont moyenné à plus de quatre cents par litre de plus qu'au même trimestre l'an passé, un résultat du resserrement de l'approvisionnement en produit raffiné, et de la réduction des inventaires, contribuant à l'augmentation des prix de gros américains et à l'échelle mondiale.

Bien que les entreprises de raffinage de l'Ouest aient connu des marges de raffinage plus élevées en raison de la faiblesse des coûts du brut de l'Ouest canadien, les entreprises de raffinage de l'Est ont vu leurs marges de raffinage rapetisser au cours du trimestre dernier du fait que bon nombre d'entre elles s'appuient sur le brut importé plus dispendieux. La côte Ouest est demeurée la région la plus chère pour l'essence au Canada, avec les prix de gros terminant le trimestre à plus de onze cents par litre au-dessus de la moyenne du reste du pays.

Les prix de gros du diesel ont augmenté plus que les prix du brut, ce qui a conduit à l'expansion des marges de raffinage du diesel, comme c'est le cas en général lors de la saison de chauffage hivernal. Les prix de détail n'ont pas augmenté aussi rapidement, rétrécissant l'écart des marges de détail durant le trimestre, oscillant autour de 1,5 cent par litre de moins qu'au trimestre précédent.

Comme c'est le cas pour l'essence, les marges de raffinage du diesel ont affiché une certaine disparité régionale alors que les régions de l'Est augmentaient de 1,2 cent par litre au cours du trimestre, tandis que les régions de l'Ouest et du Centre augmentaient de 12,4 cents par litre, en raison de la demande plus forte entraînée par l'activité économique dans ces régions. (Figure 3)

## Perspectives du marché pour le prochain trimestre

Généralement, la demande d'essence plus faible au cours des mois d'hiver entraîne des prix de gros de l'essence canadienne plus faibles. Nonobstant toute augmentation inattendue des coûts du pétrole brut, la plupart des régions du pays devraient généralement connaître un fléchissement des prix de l'essence au cours des prochains mois. Toutefois, l'impact de l'expansion des initiatives de tarification du carbone dans les provinces canadiennes va, selon toute vraisemblance, être compensé par le fléchissement normal saisonnier des prix de détail du carburant en janvier et février. D'ici la mi- ou fin février, l'augmentation saisonnière normale des prix de gros de l'essence (et des

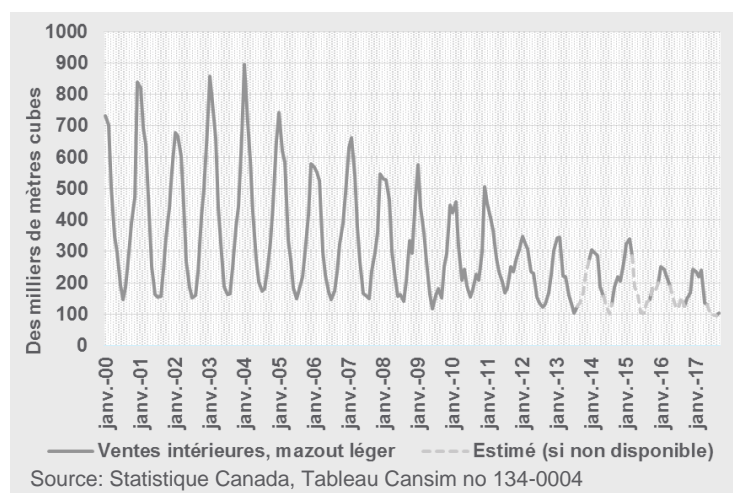
marges sur l'essence) pourrait vraisemblablement débiter alors que les raffineries commenceront à mettre en place les redressements saisonniers en avance de l'augmentation saisonnière de la demande en essence du printemps et de l'été.

La demande en carburant diesel atteint généralement un plafond durant les mois d'hiver, ce qui signifie que les prix du diesel ont tendance à être plus élevés à ce moment-là de l'année. L'on s'attend à ce que les prix du diesel poursuivent leur lente montée en janvier, mais restent relativement stables durant février et mars. Cette tendance, à l'instar de celle de l'essence, pourrait être affectée par le mouvement inattendu des prix du brut au cours de la période.

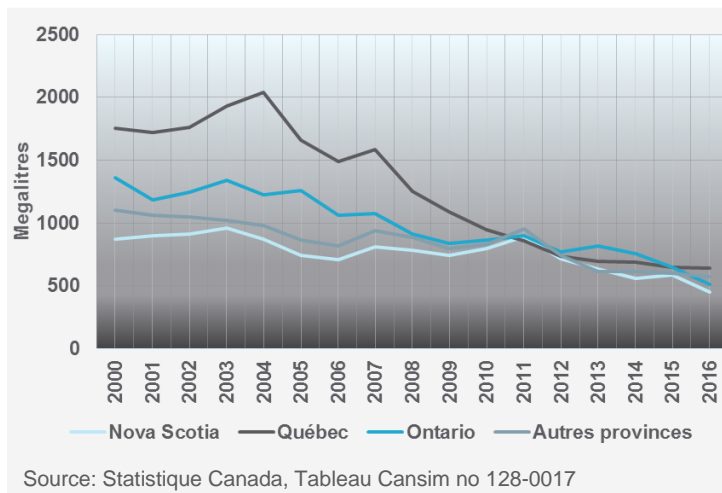
## Un examen du lien entre les prix du carburant diesel et l'huile de chauffage

L'huile de chauffage est un produit hautement saisonnier, la demande atteignant un plafond durant les mois d'hiver et déclinant presque totalement en été. Au début des années 2000, la consommation d'huile de chauffage en janvier oscillait autour de cinq fois celle de juillet.

**Figure 4 : Ventes mensuelles canadiennes de mazout léger, 2000-2017**



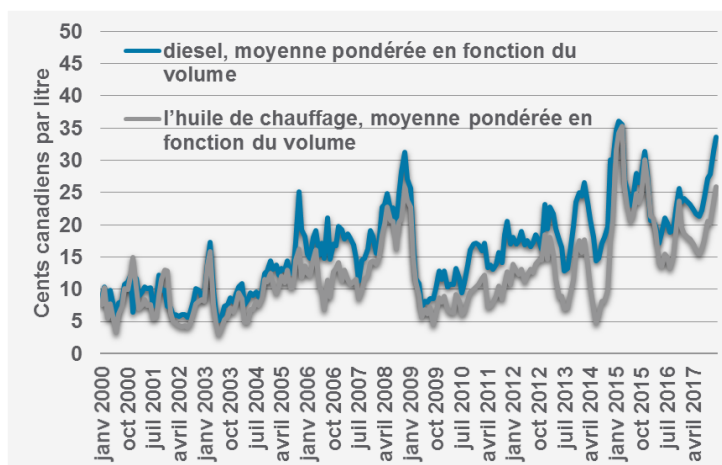
**Figure 5: Demande annuelle de mazout léger 2000-2016**



L'huile de chauffage au Canada est principalement utilisée dans les régions centrales et de l'est, mais son utilisation a chuté au cours des récentes années alors que les propriétaires sont passés à d'autres méthodes de chauffage domestique, principalement le gaz naturel. De 2000 à 2005, l'huile de chauffage représentait 13 p. 100 du marché total canadien du distillat, alors qu'en 2016 elle représentait seulement 6,9 p. 100. (Figures 4, 5)

L'huile de chauffage et le carburant diesel (les deux des distillats) sont des produits semblables en termes de formulation et de caractéristiques, mais ils ne sont pas complètement interchangeables ; il peut y avoir des variations dans la formulation des produits ou des caractéristiques, notamment leur teneur en soufre. En raison des similarités entre les deux produits, d'importantes fluctuations saisonnières dans la production et le stockage de l'huile de chauffage ont eu tendance à avoir un effet significatif sur la production et les niveaux de stock de tous les distillats. En conséquence, lorsque la demande d'huile de chauffage bondit en hiver, l'approvisionnement global en distillat peut subir des contraintes, ce qui met de la pression à la hausse sur les prix de gros aussi bien de l'huile de chauffage que du carburant diesel, et par extension, sur l'augmentation de leurs marges de raffinage. Comme l'illustre la figure 6, les marges de raffinage du carburant diesel et de l'huile de chauffage se suivent de près même si la demande en huile de chauffage a chuté au cours des récentes années.

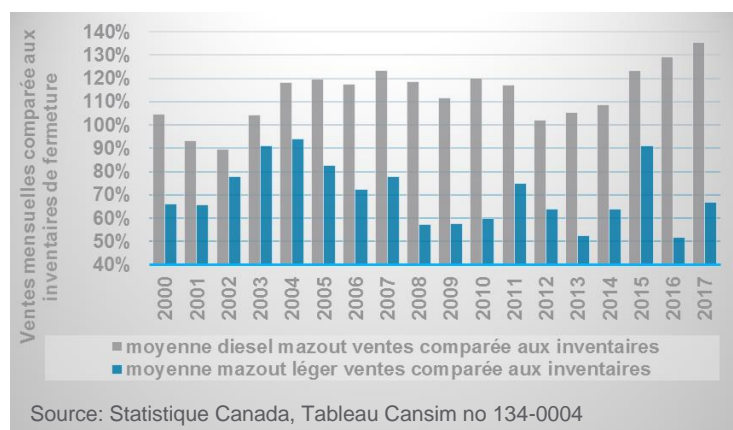
**Figure 6: Marge de raffinage moyenne canadienne, 2000-2017**



Les prix du carburant diesel et de l'huile de chauffage, et donc leurs marges de raffinage, affichent également un profil saisonnier distinct, s'élevant à la fin de l'été et durant l'automne alors que les raffineries travaillent à constituer des stocks afin de rencontrer les demandes de la saison de chauffage hivernal à venir, et diminuant graduellement durant les mois du printemps et de l'été alors que la saison de chauffage faiblit. (Figure 7)

La figure 8 montre la moyenne des ventes mensuelles (par type de distillat) en tant que pourcentage de l'inventaire moyen mensuel de fermeture. La consommation de combustible de chauffage a chuté en tant que pourcentage des inventaires de produits (à l'exception de 2015 qui incluait un hiver exceptionnellement dur, pourtant le diesel semble aller dans la direction opposée, indiquant que le marché global de distillat peut avoir connu un resserrement en ce qui concerne l'équilibre entre l'offre et la demande. Ceci est confirmé par les données d'importation de diesel qui montrent que le Canada a importé davantage de diesel afin de rencontrer les demandes du marché au cours des dernières années -- ces importations étant principalement en provenance des É.-U. En 2000, les importations de diesel des É.-U. représentaient seulement 552 000 mètres cubes, mais les importations de 2016 équivalent à presque quatre fois cette quantité à 1 958 000 mètres cubes (EIA) ou environ huit pour cent des ventes totales de diesel. Considérant les ventes élevées de diesel en tant que pourcentage des inventaires, le déclin parallèle des ventes d'huile de chauffage, et l'augmentation des importations de distillats dans le marché canadien, ceci pourrait indiquer que le marché du diesel au Canada a plus d'influence en ce qui concerne l'établissement du prix de gros pour tous les distillats qu'au cours des années passées

Figure 8: Moyenne des ventes canadiennes mensuelles comparée aux inventaires de fermeture, 2000-2017



l'offre et la demande, particulièrement pour le diesel, il est improbable qu'il y ait de grandes fluctuations saisonnières pour les marges de raffinage comme celles que l'on a vues au cours des 20 dernières années. La Figure 9 montre la fourchette de chaque année pour le pourcentage mensuel moyen des marges de raffinage du diesel depuis 2000 et il est clair que le déclin de l'utilisation de l'huile de chauffage a affaibli l'effet saisonnier sur les marges de diesel. À mesure qu'une plus grande quantité d'huile de chauffage sera supplantée par des solutions de rechange en matière de chauffage, ce fléchissement de la volatilité du prix du diesel se poursuivra vraisemblablement au cours de quelques années encore.

Figure 9: Fourchette du pourcentage mensuel moyen du changement des marges de raffinage du diesel canadien, 2000-2017

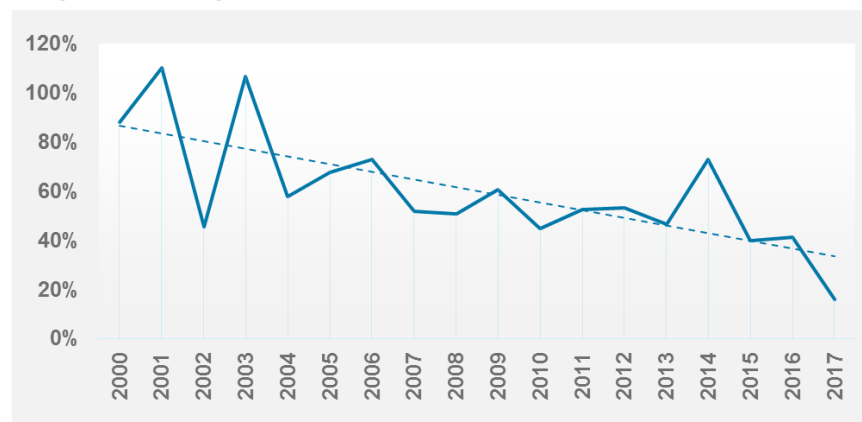
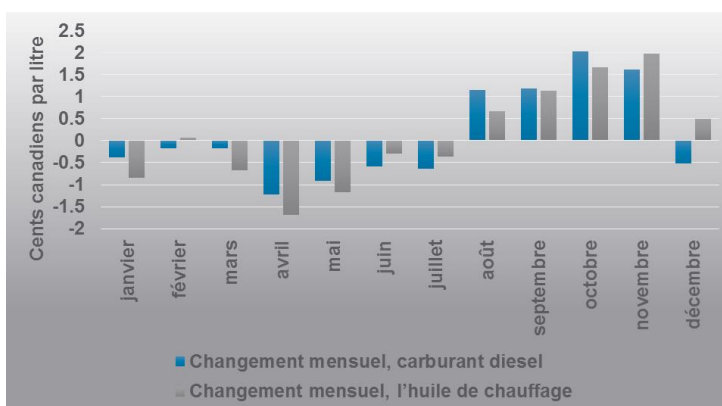


Figure 7: Changement moyen des marges de raffinage du diesel et de l'huile à chauffage canadiens par rapport au mois précédent, 2000-2017



Alors, qu'est-ce que cela signifie pour le consommateur final soit d'huile de chauffage soit de carburant diesel? À mesure que la demande d'huile de chauffage diminue, les consommateurs peuvent s'attendre à ce que les prix à la fois de l'huile de chauffage et du diesel deviennent moins saisonniers. Bien que les prix de gros des distillats continueront d'être influencés par l'équilibre entre