



Crude oil prices fell, and refined product margins contracted in the third quarter, leading to lower retail gasoline and diesel prices

By September, Canadian retail gasoline prices had fallen to an eight-month low and diesel prices to a fourteen-month low as crude input prices fell to their lowest level this year and refined product margins contracted through the quarter.

Crude oil prices experienced significant volatility in the third quarter as several opposing factors pressured prices. Crude oil prices were at times lifted due to ongoing conflicts in several parts of the world that threatened global oil supplies. This included the Middle East, where tensions escalated in the third quarter following military intensifications between Israel, Lebanon, and Iran. Also, political unrest in Libya in August disrupted crude oil exports out of the country, leading to higher crude oil prices. The ongoing war between Russia and Ukraine also supported crude oil prices when refinery infrastructure was attacked. However, tensions in Libya have since eased, and other conflicts have yet to affect crude oil supplies, which has allowed crude oil prices to decline over the quarter. In addition, dismal global economic data, particularly from China, led to worries that crude oil markets could become oversupplied. This was amplified by the Organization of Petroleum Countries and Allies (OPEC+), which indicated voluntary crude oil production limits would be eased in the coming year. By the quarter's end, crude oil prices had fallen to the year's lowest level.

The price of Brent crude (a global benchmark) fell 14.91 \$US/BBL during the third quarter to 72.35 \$US/BBL, a 17.1 percent decline. Similarly, the North American benchmark, WTI, declined by 14.08 \$US/BBL, a decrease of 17.0 percent to end September at 68.75 \$US/BBL. Both benchmarks reached their lowest level of the year in September. The Canadian heavy oil benchmark Western Canadian Select (WCS) discount to WTI declined in the third quarter, decreasing by 2.05 \$US/BBL to a discount of \$13.63 \$US/BBL. Since the start of the year, the Canadian heavy crude oil discount to WTI contracted from 19.74 \$US/BBL, likely attributable to the expansion of the Trans Mountain Pipeline. The pipeline's expansion has nearly tripled capacity, transporting Canadian crude oil and petroleum products from Alberta to the Pacific Coast.

The crude component makes up over 40 percent of the gasoline price at Canadian pumps. Declining crude prices in the third quarter contributed to lower retail gasoline prices. However, narrowing gasoline refining margins in the latter part of the quarter, which reached an eight-month low, also contributed to falling retail gasoline prices in Canada. Data available in Canada up to July of this year shows gasoline demand during the first seven months was down 2.7 percent over last year but rose 8.4 percent in July from June (Statistics Canada 25-10-0081-01). However, crude run data published by the Canadian Energy Regular shows that refinery utilization in Canada remained above 90 percent from May to early September. Robust refinery activity likely contributed to sufficient gasoline supplies in Canada to meet strong demand early in the summer, allowing margins to constrict and pump prices to fall by the end of the quarter. Retail gasoline prices ended the quarter at 152.3 cents per litre, 12.8 cents per litre lower than the end of last quarter, and an eight-month low. (Figure 1)

Figure 1: Canadian Average Regular Gasoline and Component Prices

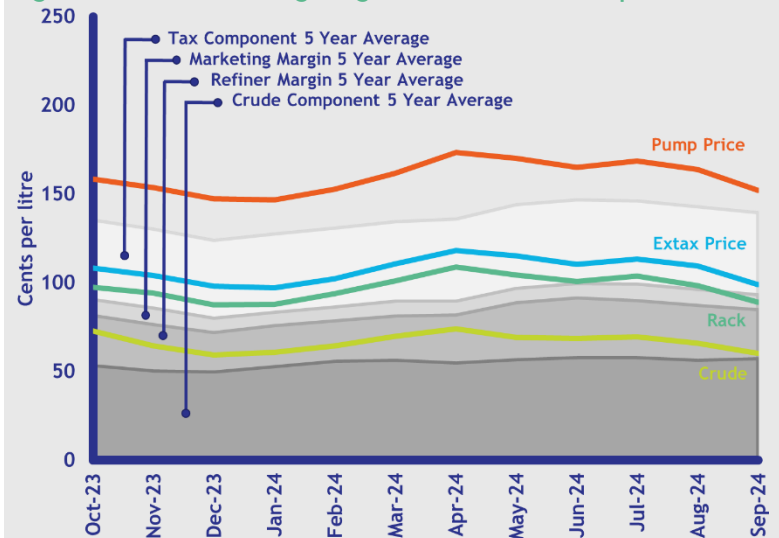
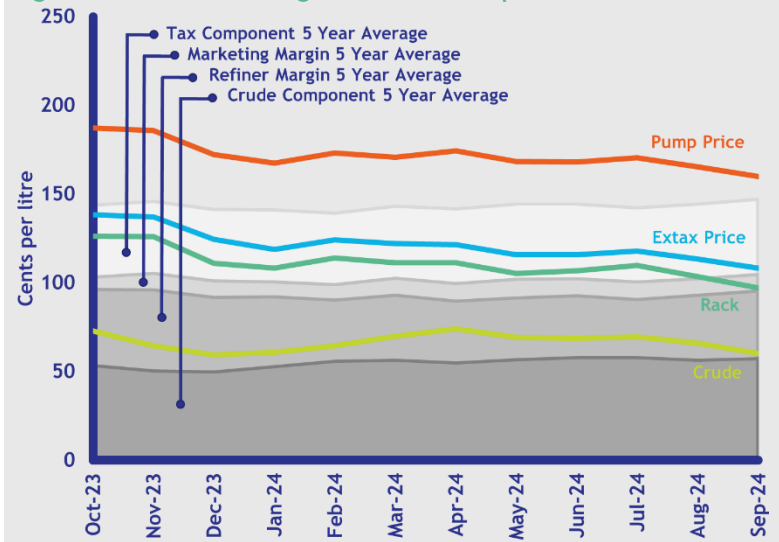


Figure 2: Canadian Average Diesel and Component Prices

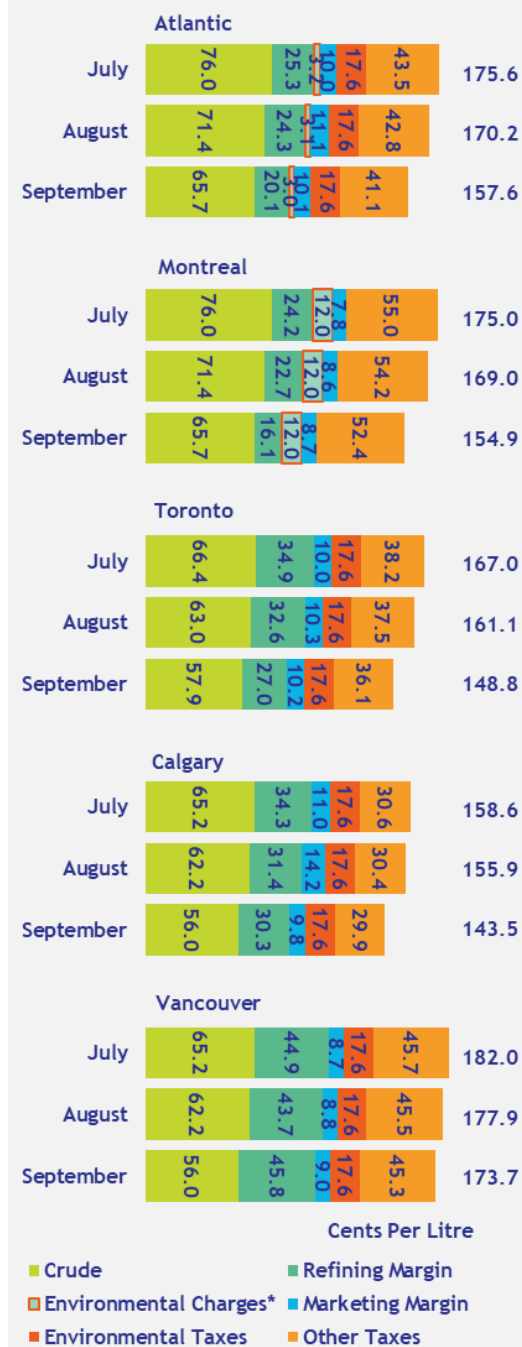




Like gasoline, retail diesel prices fell in Canada as crude prices declined. However, diesel fuel follows a different demand cycle than gasoline due to its similar product specifications to home heating fuel and seasonal agricultural use. Thus, it is typical to see diesel refining margins contract in the summer months. This year was no exception, as diesel margins contracted to a four-month low by September. And unlike a year ago, when North American distillate inventories were uncharacteristically low, diesel refining margins have narrowed 11.4 cents per litre year-over-year. By September, retail diesel prices reached a fourteen-month low of 159.9 cents per litre. (Figure 2)

Regional Gasoline and Diesel Market Overview

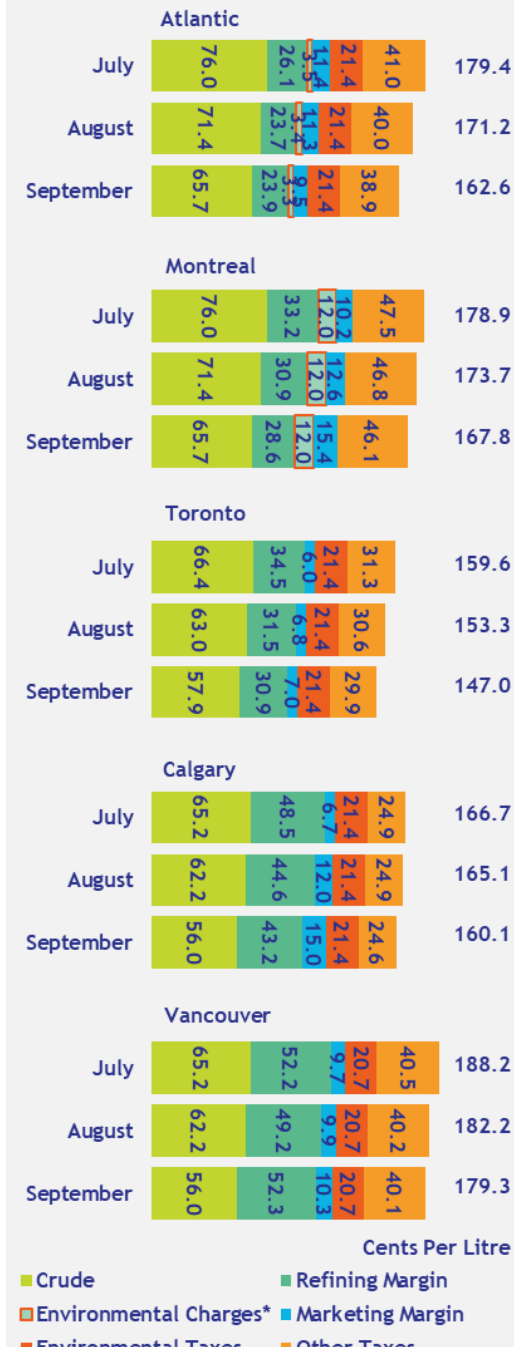
Figure 3:
Gasoline Price Components for Q3 2024



Retail gasoline prices fell in all areas of Canada in the third quarter; however, there were some regional differences. In British Columbia, particularly in Vancouver, retail gasoline prices have seen substantial decreases since peaking this year in April. Retail prices in Vancouver declined 36.6 cents per litre from April to September compared to an average of roughly 20 cents per litre in other parts of the country. A couple of factors likely contributed to lower retail prices in this city, which included the expansion of the Trans Mountain Pipeline. Since coming online in May, the pipeline's expansion has allowed more refined products to flow to Burnaby from Alberta, up 59.3 percent in May and June compared to 2023 (CER). Data for the third quarter is not yet available, but higher flows likely have continued. Also, LCFS credit market prices in British Columbia declined significantly in July and August. Since peaking in Q4 2023, credit prices fell 10.1 percent in the third quarter. Elsewhere, weather-related refinery issues south of the border in the U.S. Midwest in July and refinery maintenance beginning in September affected refining margins in the Prairie Provinces. In July, Calgary's refining margin expanded by 4.6 cents per litre from June and ended the quarter 0.6 cents per litre higher than the end of the previous quarter. (Figure 3)

Retail diesel prices declined in all parts of the country in the third

Figure 4:
Diesel Price Components for Q3 2024



quarter, likely aided by declining crude oil prices and lower seasonal demand. Compared to a year ago, retail diesel prices in Canada in

*Environmental Charges are a component of the refining margin and include posted Cap & Trade costs in Quebec (as of June 28) and posted Clean Fuel Regulation carbon adjustment costs in Nova Scotia, Newfoundland, and New Brunswick. British Columbia has a Low Carbon Fuel Standard but the cost in cents per litre is unknown. Similarly, the Clean Fuel Regulations cost for other provinces is unknown and not included in figures 3 and 4.

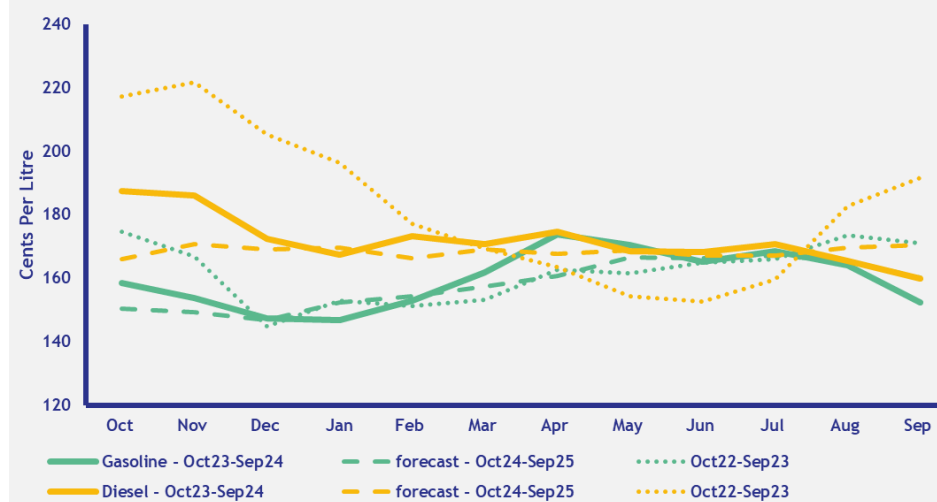


September were nearly 32 cents per litre lower; however, retail diesel prices in Calgary were just 3.3 cents per litre lower. Diesel fuel demand is tied to economic factors - stronger expected GDP growth in 2024 in Alberta compared to the rest of the country may be contributing to greater diesel fuel use and higher prices. Additionally, refinery issues south of the border likely affected diesel prices in the Prairie Provinces in the third quarter. And lastly, compared to a year ago, Alberta has reinstated fuel taxes, adding 13 cents per litre to the fuel price. (Figure 4)

Market Outlook

Looking ahead to the remainder of this year and the first three quarters of 2025, retail gasoline prices will likely decline from current prices until the end of the year, then increase, peaking in the late spring or early summer next year. In contrast, diesel prices are expected to climb until the end of the year before marginally declining as we head towards the summer months. Crude oil prices make up roughly forty percent of gasoline and diesel prices, thus significantly affecting pump prices. Global supply and demand conditions primarily determine crude oil prices and are heavily influenced by geopolitical and international economic factors. Global crude oil consumption is expected to outpace production for the next six months, leading to an expected slight increase in crude oil prices before declining during the next six months. However, several factors could change this, including tensions in the Middle East. Should the conflict expand and affect crude oil production, prices could rise significantly. Geopolitical tensions elsewhere, such as the conflict between Russia and

Figure 5: Canadian Average Gasoline and Diesel Price Forecast



to climb until the end of the year before marginally declining as we head towards the summer months. Crude oil prices make up roughly forty percent of gasoline and diesel prices, thus significantly affecting pump prices. Global supply and demand conditions primarily determine crude oil prices and are heavily influenced by geopolitical and international economic factors. Global crude oil consumption is expected to outpace production for the next six months, leading to an expected slight increase in crude oil prices before declining during the next six months. However, several factors could change this, including tensions in the Middle East. Should the conflict expand and affect crude oil production, prices could rise significantly. Geopolitical tensions elsewhere, such as the conflict between Russia and

Ukraine, can also affect crude oil prices. Another factor affecting crude oil prices is economic concerns. If the global economy slows beyond market expectations and the demand for crude oil is reduced, crude prices may be pressured lower. Lastly, there are concerns that crude oil production could expand next year, particularly as the Organization of Petroleum Exporting Countries and Allies (OPEC+) plans to reduce voluntary crude oil production limits in 2025. Additional crude production may lead to a supply surplus and lower prices.

Gasoline prices will likely fall for the remainder of the year as demand tapers and refiners switch to winter-blended fuel, a cheaper blend to produce. As we head toward the spring, prices will likely increase as demand picks up. Refiners typically perform maintenance in the spring and fall. Subsequently, refining margins tend to expand as demand picks up in the spring and pushes against already reduced production. Also, at this time, refiners switch to more expensive summer-blended fuel, and Canada's annual carbon tax increase occurs (adding 3.3 cents per litre on April 1), both pressuring retail gasoline prices higher. We also expect retail prices in several provinces to increase as provincial governments reinstate suspended or reduced petroleum taxes. Ontario has suspended provincial gasoline taxes of 5.7 cents per litre and Manitoba by 14 cents per litre until the end of this year. Newfoundland's provincial gasoline taxes of 7.0 cents per litre are suspended until April 2025. Despite rising taxes, lower crude prices in the next year will lead to lower retail gasoline prices of roughly 1.5 cents per litre overall compared to the previous year.

Diesel prices in Canada are expected to follow typical seasonal patterns over the next year, rising in the fall and winter and declining in the spring and summer months to coincide with the winter heating and fall agricultural seasons. Diesel fuel demand is also strongly linked to economic factors. More robust GDP growth in Canada next year will likely increase diesel fuel demand and lead to rising prices. Similar to gasoline prices, rising taxes in April across Canada due to the annual carbon tax increase and as several provinces reinstate petroleum taxes will also lead to higher retail prices. However, renewable fuel use in North America, particularly in the form of renewable diesel fuel, will likely mitigate diesel price increases. Canadian data available up to July of this year show renewable fuel production, excluding ethanol, is up 98.8 percent during the first seven months of this year compared to last year, and imports are also up 40.7 percent during the same timeframe (Statistics Canada 25-10-0081-01). Overall, we expect diesel prices to average nearly four cents per litre lower next year than in the previous year. (Figure 5)

WAIVER OF LIABILITY AND USE OF FORECASTED PRICES: Although Kalibrate has used its best efforts to provide accurate, complete, and comprehensive information, the use of information provided in the report herein is entirely at your own risk. We have provided our "best estimates" of future price trends based on our modelling and analysis and have not been influenced by any outside parties. Kalibrate accepts no responsibility for any loss or damages arising from the use of the data presented in this report.



We welcome media enquiries

Contact Suzanne Gray at Suzanne.gray@kalibrate.com

About Kalibrate

Kalibrate's decision-making software empowers fuel and convenience retailers across the globe with the market intelligence, micro-local data, and precision pricing and planning tools they need to gain real competitive advantage. For over 25 years, Kalibrate has been the chosen decision-making partner of 300+ fuel and convenience retailers in over 70 countries. The firm is headquartered in Manchester UK, with local offices in the USA, Canada, India, China, Australia, and Japan.

Copyright

Copyright © 2024 Kalibrate Canada, Inc. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced or transmitted in any form or for any purpose without the express permission of Kalibrate Canada, Inc. The information contained herein may be changed without prior notice. These materials are subject to change without notice. These materials are provided by Kalibrate Canada, Inc. and its affiliated companies for informational purposes only, without representation or warranty of any kind, and Kalibrate Canada, Inc. shall not be liable for errors or omissions with respect to the materials. The only warranties for Kalibrate Canada, Inc. products and services are those that are set forth in the express warranty statements accompanying such products and services, if any. Nothing herein should be construed as constituting an additional warranty.

[Guide and glossary](#)



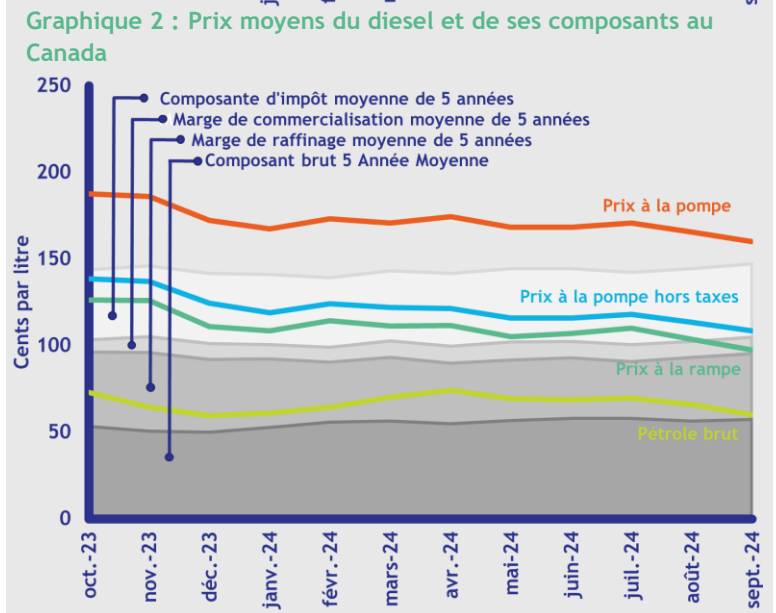
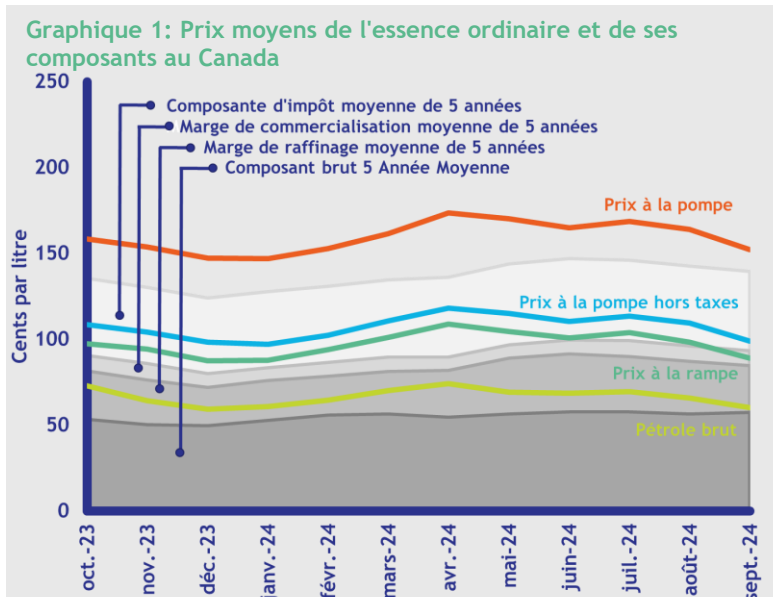
Troisième trimestre 2024 Juillet à septembre

Les prix du pétrole brut ont chuté et les marges sur les produits raffinés se sont contractées au troisième trimestre, ce qui a entraîné une baisse des prix de détail de l'essence et du diesel

En septembre, les prix de détail de l'essence au Canada avaient chuté à leur plus bas niveau en huit mois et ceux du diesel à leur plus bas niveau en quatorze mois, les prix des intrants de pétrole brut ayant chuté à leur plus bas niveau de l'année et les marges sur les produits raffinés s'étant contractées au cours du trimestre.

Les prix du pétrole brut ont connu une forte volatilité au troisième trimestre, plusieurs facteurs opposés ayant exercé des pressions sur les prix. Les prix du pétrole brut ont parfois été relevés en raison des conflits en cours dans plusieurs régions du monde qui menaçaient l'approvisionnement mondial en pétrole. Cela inclut le Moyen-Orient où les tensions se sont intensifiées au troisième trimestre à la suite de l'intensification militaire entre Israël, le Liban et l'Iran. De plus, les troubles politiques en Libye en août ont perturbé les exportations de pétrole brut hors du pays, ce qui a entraîné une hausse des prix du pétrole brut. La guerre en cours entre la Russie et l'Ukraine a également soutenu les prix du pétrole brut lorsque les infrastructures des raffineries ont été attaquées. Cependant, les tensions en Libye se sont depuis apaisées et d'autres conflits n'ont pas encore affecté l'approvisionnement en pétrole brut, ce qui a permis aux prix du pétrole brut de baisser au cours du trimestre. De plus, les données économiques mondiales moroses, en particulier en provenance de la Chine, ont fait craindre que les marchés du pétrole brut ne deviennent surapprovisionnés. Cette tendance a été amplifiée par l'Organisation des pays pétroliers et de leurs alliés (OPEP+), qui a indiqué que les limites volontaires de production de pétrole brut seraient assouplies au cours de l'année à venir. À la fin du trimestre, les prix du pétrole brut étaient tombés à leur plus bas niveau de l'année.

Le prix du brut Brent (une référence mondiale) a chuté de 14,91 \$ US/baril au troisième trimestre à 72,35 \$ US/baril, soit une baisse de 17,1 %. De même, l'indice de référence nord-américain, le WTI, a baissé de 14,08 \$ US/BBL, soit une baisse de 17,0 % pour terminer septembre à 68,75 \$ US/BBL. Les deux indices de référence ont atteint leur plus bas niveau de l'année en septembre. L'escompte de référence du pétrole lourd canadien Western Canadian Select (WCS) par rapport au WTI a diminué au troisième trimestre, diminuant de 2,05 \$ US/baril pour s'établir à un escompte de 13,63 \$ US/baril. Depuis le début de l'année, l'escompte du pétrole brut lourd canadien par rapport au WTI s'est contracté de 19,74 \$ US/baril, probablement en raison de l'expansion du pipeline Trans Mountain. L'agrandissement de l'oléoduc a presque triplé sa capacité, transportant du pétrole brut et des produits pétroliers canadiens de l'Alberta à la côte du Pacifique.





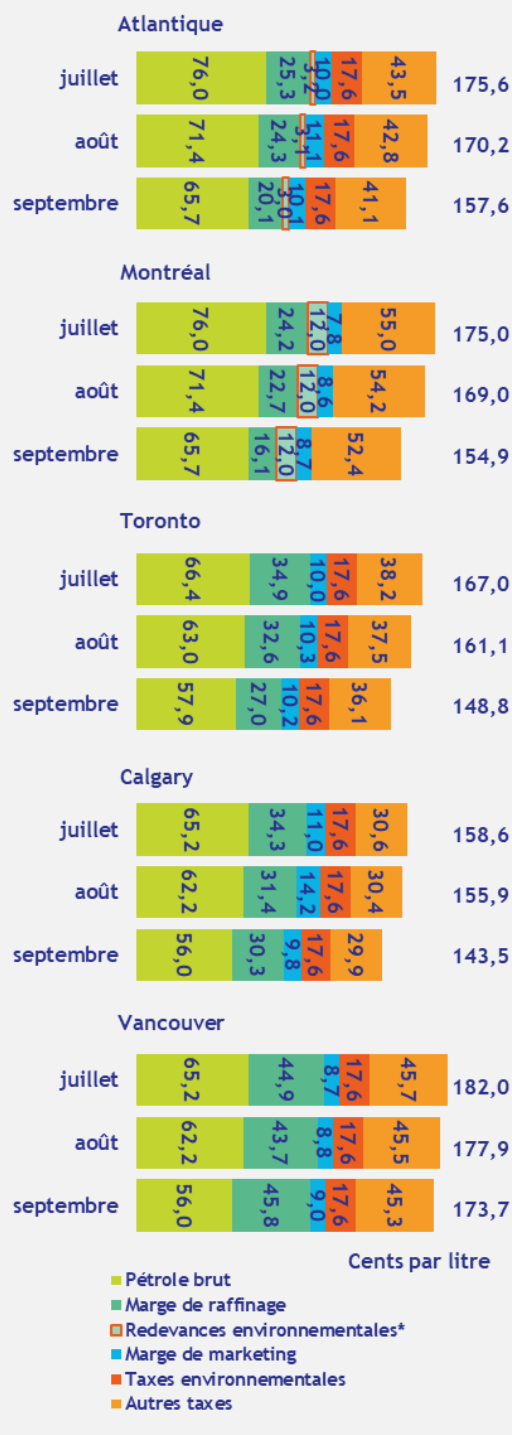
Le pétrole brut représente plus de 40 % du prix de l'essence à la pompe au Canada. La baisse des prix du pétrole brut au troisième trimestre a contribué à la baisse des prix de détail de l'essence. Toutefois, le rétrécissement des marges de raffinage de l'essence au cours de la dernière partie du trimestre, qui a atteint son creux en huit mois, a également contribué à la baisse des prix de détail de l'essence au Canada. Les données disponibles au Canada jusqu'en juillet de cette année montrent que la demande d'essence au cours des sept premiers mois a diminué de 2,7 % par rapport à l'an dernier, mais a augmenté de 8,4 % en juillet par rapport à juin (Statistique Canada 25-10-0081-01). Cependant, les données sur la production de pétrole brut publiées par la Canadian Energy Regular montrent que l'utilisation des raffineries au Canada est demeurée supérieure à 90 % de mai à au début de septembre. La vigueur de l'activité de raffinage a probablement contribué à des approvisionnements suffisants en essence au Canada pour répondre à la forte demande au début de l'été, ce qui a permis de resserrer les marges et de faire baisser les prix à la pompe d'ici la fin du trimestre. Les prix de détail de l'essence ont terminé le trimestre à 152,3 cents le litre, soit 12,8 cents le litre de moins qu'à la fin du trimestre précédent et leur creux en huit mois. **(Graphique 1)**

Comme l'essence, les prix de détail du diesel ont baissé au Canada alors que les prix du brut diminuaient. Cependant, le carburant diesel suit un cycle de demande différent de celui de l'essence en raison de ses caractéristiques de produit similaires à celles du mazout de chauffage domestique et de l'utilisation agricole saisonnière. Ainsi, il est courant de voir les marges de raffinage du diesel se contracter pendant les mois d'été. Cette année n'a pas fait exception, puisque les marges sur le diesel se sont contractées à leur plus bas niveau en quatre mois en septembre. Et contrairement à il y a un an, alors que les stocks de distillats en Amérique du Nord étaient inhabituellement bas, les marges de raffinage du diesel ont diminué de 11,4 cents le litre d'une année à l'autre. En septembre, les prix de détail du diesel ont atteint leur plus bas niveau en quatorze mois, soit 159,9 cents le litre. **(Graphique 2)**



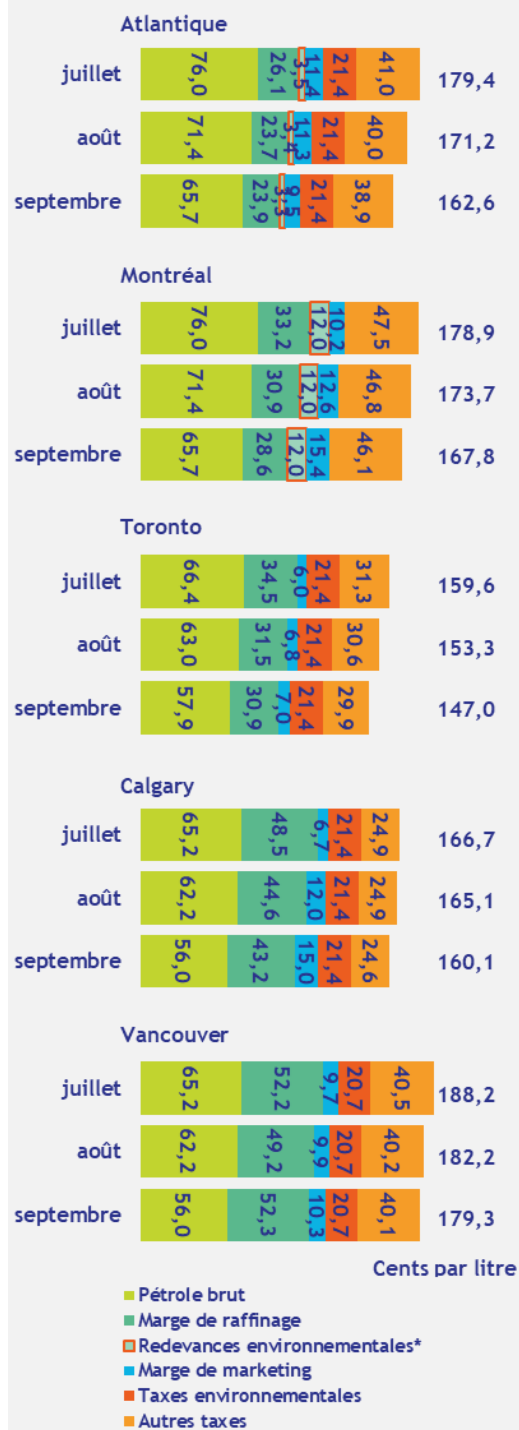
Aperçu du marché régional de l'essence et du diesel

Graphique 3:
Composantes du prix de l'essence pour le T3 2024



Les prix de détail de l'essence ont diminué dans toutes les régions du Canada au troisième trimestre, mais il y a eu certaines différences régionales. En Colombie-Britannique, particulièrement à Vancouver, les prix de détail de l'essence ont connu des baisses substantielles depuis le sommet atteint cette année en avril. Les prix de détail à Vancouver ont baissé de 36,6 cents le litre d'avril à septembre, comparativement à une moyenne d'environ 20 cents le litre dans d'autres régions du pays. Deux facteurs ont probablement contribué à la baisse des prix de détail dans cette ville, notamment l'expansion de l'oléoduc Trans Mountain. Depuis sa mise en service en mai, l'expansion du pipeline a permis à un plus grand nombre de produits raffinés d'être acheminés vers Burnaby en provenance de l'Alberta, soit une hausse de 59,3 % en mai et en juin par rapport à 2023 (RCC). Les données du troisième trimestre ne sont pas encore disponibles, mais il est probable que la hausse des flux s'est poursuivie. De plus, les prix du crédit LCFS sur le marché de la Colombie-Britannique ont chuté considérablement en juillet et en août. Après avoir atteint un pic au T4 2023, les prix du crédit ont chuté de 10,1 % au troisième trimestre. Ailleurs, des problèmes liés aux conditions météorologiques dans les raffineries au sud de la frontière, dans le Midwest américain, en juillet, et des travaux d'entretien des raffineries qui ont commencé en septembre ont eu une incidence sur les marges de raffinage dans les provinces des Prairies. En juillet, la marge de raffinage de Calgary a

Graphique 4:
Composantes du prix du diesel pour le T3 2024



* Les redevances environnementales sont une composante de la marge de raffinage et comprennent les coûts de plafonnement et d'échange affichés au Québec (au 28 juin), ainsi que les coûts d'ajustement des émissions de carbone du Règlement sur les combustibles propres affiché en Nouvelle-Écosse, à Terre-Neuve et au Nouveau-Brunswick. La Colombie-Britannique a mis en place une norme sur les carburants à faible teneur en carbone, mais le coût en cents par litre n'est pas connu. De même, le coût du Règlement sur les combustibles propres pour les autres provinces est inconnu et n'est pas inclus dans les figures 3 et 4.



augmenté de 4,6 cents le litre par rapport à juin et a terminé le trimestre en hausse de 0,6 cent le litre par rapport à la fin du trimestre précédent. (Graphique 3)

Les prix de détail du diesel ont diminué dans toutes les régions du pays au troisième trimestre, probablement en raison de la baisse des prix du pétrole brut et de la baisse de la demande saisonnière. Comparativement à l'an dernier, les prix de détail du diesel au Canada en septembre étaient inférieurs de près de 32 cents le litre ; toutefois, les prix de détail du diesel à Calgary n'étaient que de 3,3 cents le litre plus bas. La demande de carburant diesel est liée à des facteurs économiques - la croissance plus forte du PIB prévue en Alberta en 2024 par rapport au reste du pays pourrait contribuer à une plus grande consommation de diesel et à une hausse des prix. De plus, les problèmes de raffinerie au sud de la frontière ont probablement eu une incidence sur les prix du diesel dans les provinces des Prairies au troisième trimestre. Enfin, par rapport à il y a un an, l'Alberta a rétabli les taxes sur le carburant, ajoutant 13 cents le litre au prix du carburant. (Graphique 4)

Perspectives du marché

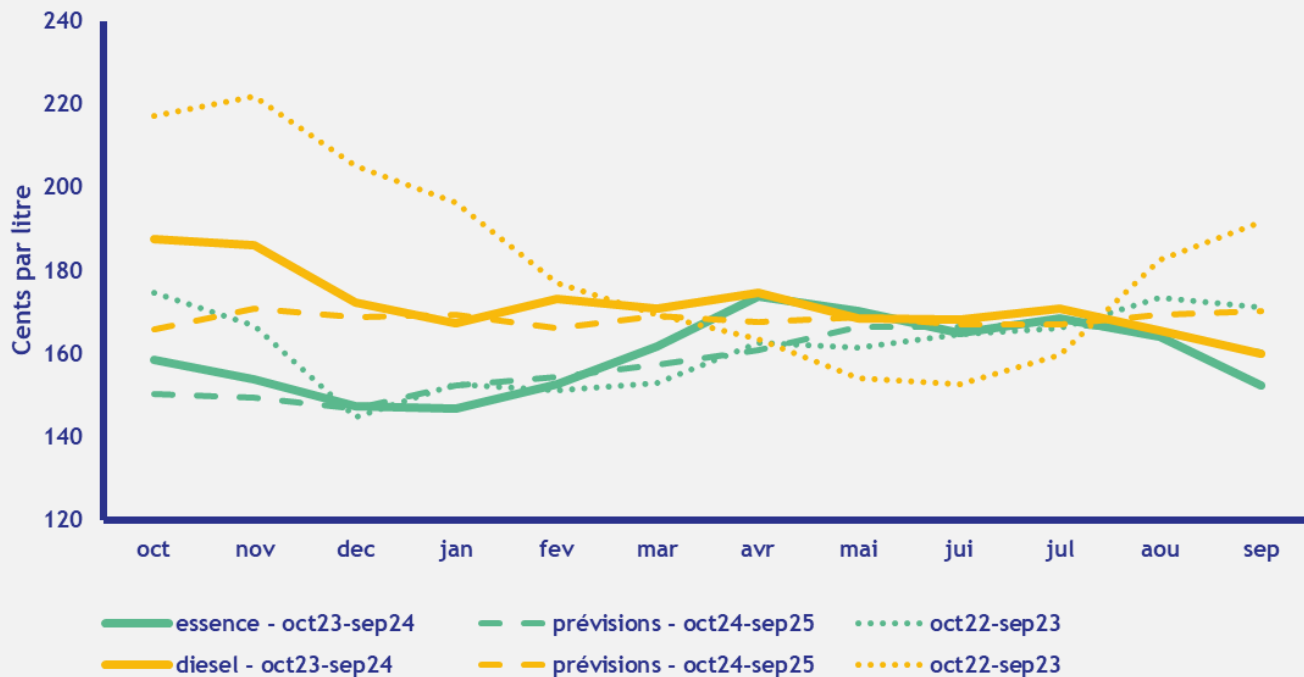
Pour le reste de l'année et les trois premiers trimestres de 2025, les prix de détail de l'essence diminueront probablement par rapport aux prix actuels jusqu'à la fin de l'année, puis augmenteront pour atteindre un sommet à la fin du printemps ou au début de l'été de l'année prochaine. En revanche, les prix du diesel devraient augmenter jusqu'à la fin de l'année avant de baisser légèrement à l'approche des mois d'été. Les prix du pétrole brut représentent environ quarante pour cent des prix de l'essence et du diesel, ce qui affecte considérablement les prix à la pompe. Les conditions mondiales de l'offre et de la demande déterminent principalement les prix du pétrole brut et sont fortement influencées par des facteurs géopolitiques et économiques internationaux. La consommation mondiale de pétrole brut devrait dépasser la production au cours des six prochains mois, ce qui entraînera une légère hausse des prix du pétrole brut avant de diminuer au cours des six prochains mois. Cependant, plusieurs facteurs pourraient changer la donne, notamment les tensions au Moyen-Orient. Si le conflit s'étendait et affectait la production de pétrole brut, les prix pourraient augmenter considérablement. Les tensions géopolitiques ailleurs, comme le conflit entre la Russie et l'Ukraine, peuvent également affecter les prix du pétrole brut. Les préoccupations économiques sont un autre facteur qui influe sur les prix du pétrole brut. Si l'économie mondiale ralentit au-delà des attentes du marché et que la demande de pétrole brut diminue, les prix du brut pourraient être soumis à des pressions à la baisse. Enfin, on craint que la production de pétrole brut n'augmente l'année prochaine, d'autant plus que l'Organisation des pays exportateurs de pétrole et alliés (OPEP+) prévoit de réduire les limites volontaires de production de pétrole brut en 2025. Une production supplémentaire de pétrole brut peut entraîner un excédent de l'offre et une baisse des prix.

Les prix de l'essence baisseront probablement pour le reste de l'année, à mesure que la demande diminuera et que les raffineurs se tourneront vers le carburant d'hiver, un mélange moins cher à produire. À l'approche du printemps, les prix augmenteront probablement à mesure que la demande reprendra. Les raffineurs effectuent généralement l'entretien au printemps et à l'automne. Par la suite, les marges de raffinage ont tendance à augmenter à mesure que la demande reprend au printemps et s'oppose à une production déjà réduite. De plus, à cette période, les raffineurs se tournent vers du carburant mélangé à l'été, plus cher, et la taxe sur le carbone augmente chaque année au Canada (3,3 cents le litre le 1er avril), ce qui fait grimper les prix de détail de l'essence. Nous nous attendons également à ce que les prix de détail augmentent dans plusieurs provinces à mesure que les gouvernements provinciaux rétablissent les taxes sur le pétrole suspendues ou réduites. L'Ontario a suspendu les taxes provinciales sur l'essence de 5,7 cents le litre et le Manitoba de 14 cents le litre jusqu'à la fin de l'année. Les taxes provinciales sur l'essence de Terre-Neuve de 7,0 cents le litre sont suspendues jusqu'en avril 2025. Malgré la hausse des taxes, la baisse des prix du pétrole brut au cours de la prochaine année entraînera une baisse des prix de détail de l'essence d'environ 1,5 cent le litre dans l'ensemble par rapport à l'année précédente.

Les prix du diesel au Canada devraient suivre des tendances saisonnières typiques au cours de la prochaine année, augmentant à l'automne et en hiver et diminuant au printemps et en été pour coïncider avec le réchauffement hivernal et les saisons agricoles d'automne. La demande de carburant diesel est également fortement liée à des facteurs économiques. Une croissance plus robuste du PIB au Canada l'an prochain augmentera probablement la demande de carburant diesel et entraînera une hausse des prix. À l'instar des prix de l'essence, la hausse des taxes en avril dans l'ensemble du Canada en raison de la hausse annuelle de la taxe sur le carbone et du rétablissement des taxes sur le pétrole dans plusieurs provinces entraînera également une hausse des prix de détail. Toutefois, l'utilisation de carburant renouvelable en Amérique du Nord, en particulier sous forme de carburant diesel renouvelable, atténuera probablement les hausses de prix du diesel. Les données canadiennes disponibles jusqu'en juillet de cette année montrent que la production de carburant renouvelable, à l'exclusion de l'éthanol, a augmenté de 98,8 % au cours des sept premiers mois de cette année par rapport à l'année dernière, et que les importations ont également augmenté de 40,7 % au cours de la même période (Statistique Canada 25-10-0081-01). Dans l'ensemble, nous nous attendons à ce que les prix du diesel baissent en moyenne de près de quatre cents le litre l'an prochain par rapport à l'année précédente. (Graphique 5)



Grphique 5: Prévisions des prix moyens de l'essence et du diesel au Canada



RENONCIATION À LA RESPONSABILITÉ ET À L'UTILISATION DE PRIX PRÉVISIONNELS : Bien que Kalibrate ait fait tout son possible pour fournir des informations exactes, complètes et exhaustives, l'utilisation des informations fournies dans le présent rapport se fait entièrement à vos risques et périls. Nous avons fourni nos « meilleures estimations » des tendances futures des prix sur la base de notre modélisation et de notre analyse, et nous n'avons pas été influencés par des parties extérieures. Kalibrate n'accepte aucune responsabilité pour toute perte ou dommage résultant de l'utilisation des données présentées dans ce rapport.

Nous accueillons volontiers les requêtes des médias

Contactez Suzanne Gray au 226-270-8964

À propos de Kalibrate

Le logiciel d'aide à la décision de Kalibrate permet aux détaillants de carburants et de produits de proximité du monde entier de disposer d'informations sur le marché, de données micro-locales et d'outils de tarification et de planification précis dont ils ont besoin pour acquérir un réel avantage concurrentiel. Depuis plus de 25 ans, Kalibrate est le partenaire décisionnel choisi par plus de 300 détaillants de carburants et de produits de proximité dans plus de 70 pays. Le siège de la société est situé à Manchester, au Royaume-Uni, et elle possède des bureaux locaux aux États-Unis, au Canada, en Inde, en Chine, en Australie et au Japon.

Droit d'auteur

Copyright © 2024 Kalibrate Canada, Inc. Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ou transmise sous quelque forme ou à quelque fin que ce soit sans l'autorisation expresse de Kalibrate Canada Inc. Les informations contenues dans ce document peuvent être modifiées sans préavis. Ces documents sont susceptibles d'être modifiés sans préavis. Ces documents sont fournis par Kalibrate Canada Inc. et ses sociétés affiliées à des fins d'information uniquement, sans représentation ou garantie de quelque nature que ce soit, et Kalibrate Canada Inc. ne peut être tenue responsable des erreurs ou omissions concernant ces documents. Les seules garanties relatives aux produits et services de Kalibrate Canada Inc. sont celles qui sont énoncées dans les déclarations de garantie expresse accompagnant ces produits et services, le cas échéant. Rien dans les présentes ne doit être interprété comme constituant une garantie supplémentaire.

[Guide et glossaire](#)