



First Quarter 2025
January - March

Retail Petroleum Prices Rose in the First Quarter Upon Higher Crude Oil Prices and Expanding Refined Product Crack Spreads

In February, retail gasoline prices reached a six-month high and retail diesel prices reached a fifteen-month high. Rising crude oil prices and refinery operational issues that limited the production of refined products in the first quarter led to higher prices.

In January, the outgoing U.S. administration announced sanctions on the Russian oil industry, lifting crude oil prices early in the first quarter and leading to higher retail pump prices. In addition, extreme cold weather in January led to refinery shutdowns, notably in the U.S. Gulf Coast, the North American refining hub, where refinery utilization fell below 80 percent near the end of January. Reduced refinery activity led to decreased production of refined products, leading to expanding crack spreads for gasoline and diesel in February. However, the focus shifted to tariffs in the latter part of the quarter as incoming U.S. President Trump began imposing tariffs on several countries, with the threat of expanding tariffs. Consequently, crude oil prices started declining in the second half of the quarter as a potential trade war could reduce economic activity and crude oil demand. In addition to a trade war threat, crude oil prices declined in the latter part of the first quarter as peace talks began to end the Russia/Ukraine conflict. Ending the conflict would ease the potential for crude oil supply disruptions. Also unexpectedly, the Organization of Petroleum Exporting Countries and Allies (OPEC+) announced in March an easing of voluntary production limits beginning in April. The potential for crude oil supplies to outpace demand also contributed to falling crude oil prices in March.

The price of Brent crude (a global benchmark) climbed as high as 83.48 \$US/BBL in mid-January before declining to end the quarter at 77.23 \$US/BBL, 2.65 \$US/BBL higher than the end of last quarter, an overall increase of 3.6 percent. Similarly, the North American benchmark, WTI, peaked in mid-January at 80.73 \$US/BBL before generally declining during the remainder of the quarter. However, WTI ended the quarter lower than the end of last quarter, down 0.57 \$US/BBL to 71.87 \$US/BBL, a 0.8 percent decrease. The Canadian heavy oil benchmark Western Canadian Select (WCS) discount to WTI narrowed in the first quarter by 3.28 \$US/BBL to 10.39 \$US/BBL by the quarter's end, likely in response to increased demand for Canadian heavy crude as the U.S. increased imports before Canadian tariffs will be applied and as heavy oil from Venezuela becomes pricier due to sanctions applied by the U.S. government.

Retail gasoline prices in Canada climbed in the first quarter, reaching a six-month high in February and averaging 5.5 cents per litre higher than in the previous quarter. Rising crude oil prices pressured retail prices higher early in the first quarter, and expanding refining margins in February and March maintained higher retail prices for the remainder of the quarter. Gasoline refining margins typically contract in the winter when gasoline demand is tempered; however, refining issues south of the border in late January limited gasoline production. So, although refinery utilization in Canada remained above ninety percent throughout the first quarter (CER), lower refinery utilization in the U.S., which fell to as low as 83.5 percent in January and averaged at 85.9 percent for the remainder of the quarter (EIA), led to less North

Figure 1: Canadian Average Regular Gasoline and Component Prices

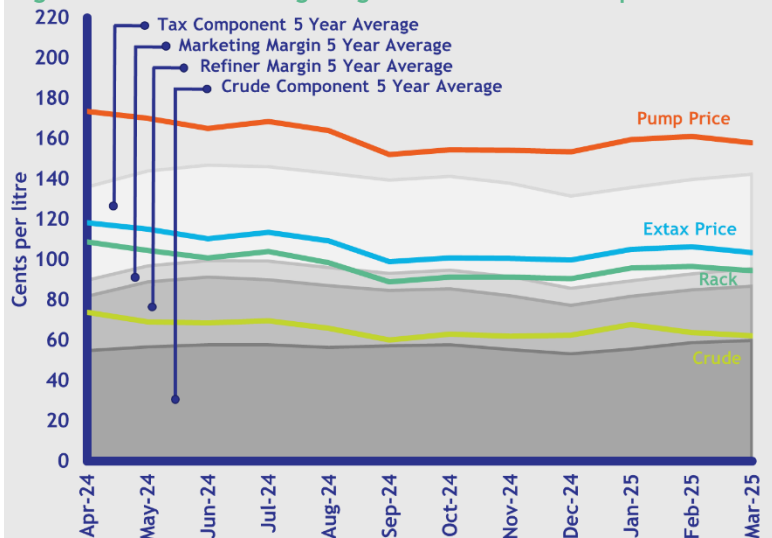
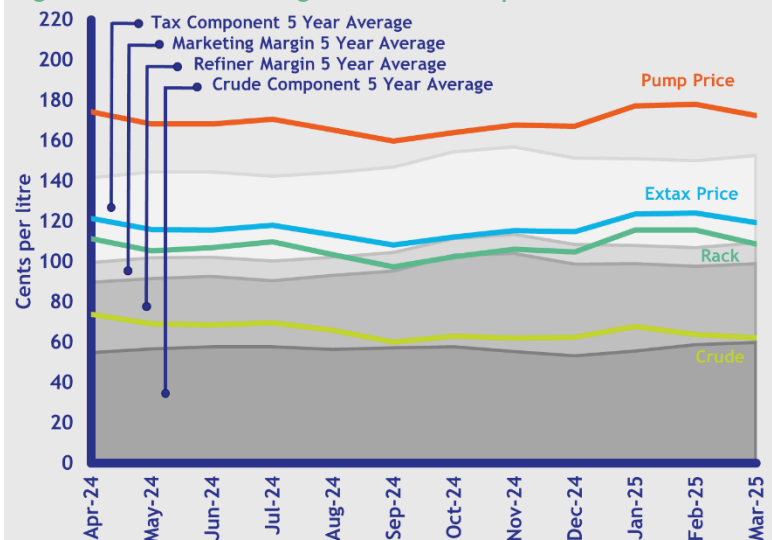


Figure 2: Canadian Average Diesel and Component Prices





American gasoline production and higher Canadian pump prices. (Figure 1)

Retail diesel prices in Canada climbed to the highest price in more than a year in the first quarter, averaging 9.4 cents per litre higher than in the previous quarter. Higher crude oil prices and rising demand for distillate fuel contributed to higher retail diesel prices. Distillate fuel is used for home heating, and extreme cold weather in late January led to the highest weekly amount of distillate fuel oil supplied in more than two years in the U.S. (EIA). Consequently, Canadian diesel refining margins expanded, and retail prices increased, reaching a 15-month high in February. (Figure 2)

Regional Gasoline and Diesel Market Overview

Figure 3:
Gasoline Price Components for Q1 2025

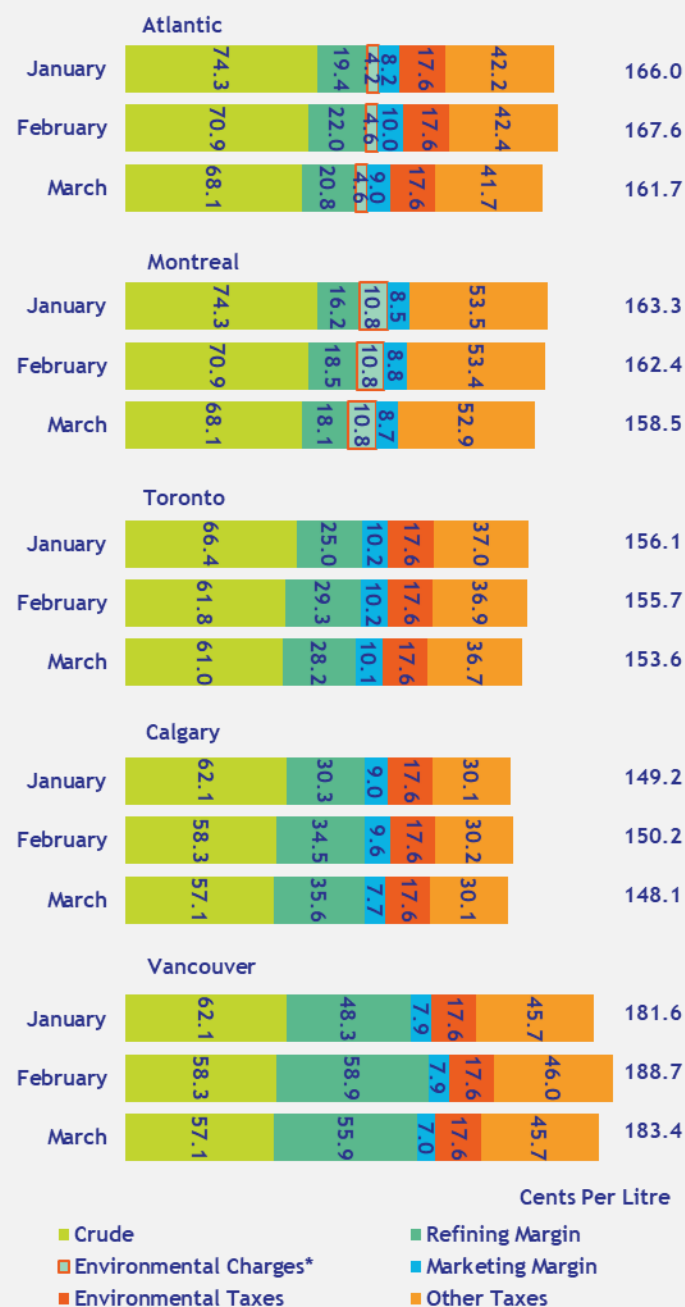
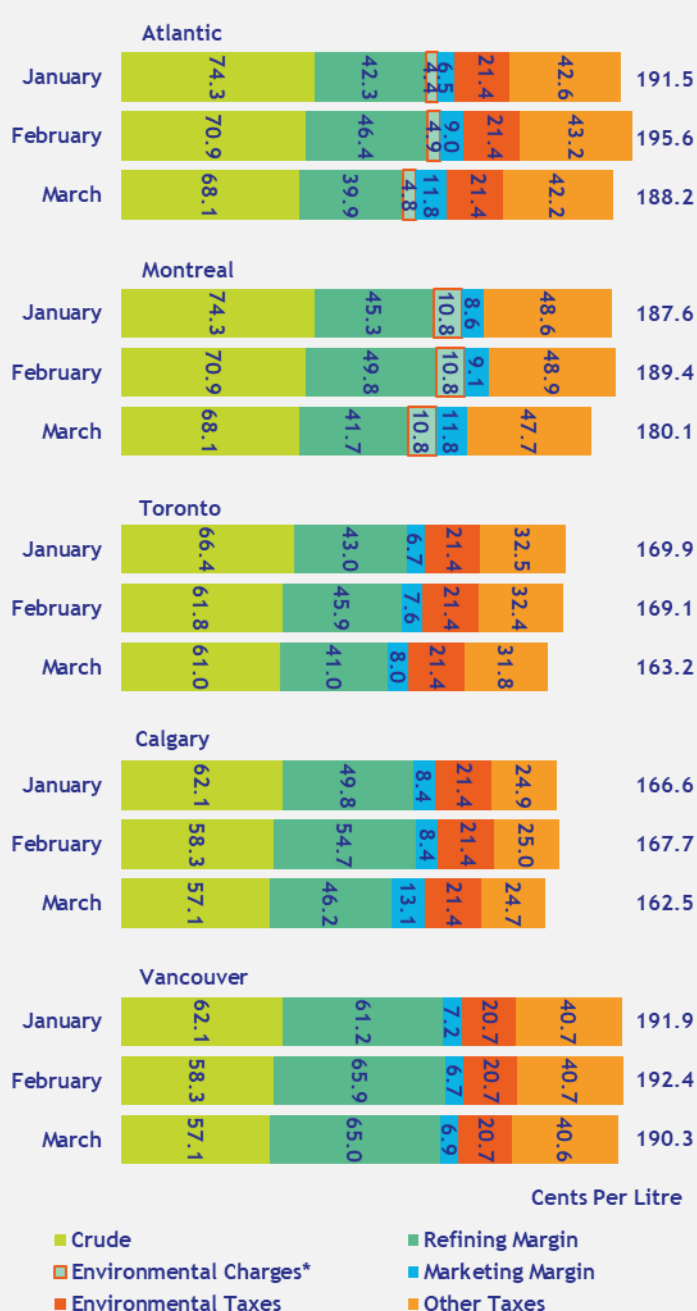


Figure 4:
Diesel Price Components for Q1 2025



*Environmental Charges are a component of the refining margin and include posted Cap & Trade costs in Quebec (as of December 31) and posted Clean Fuel Regulation carbon adjustment costs in Atlantic Canada. 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.



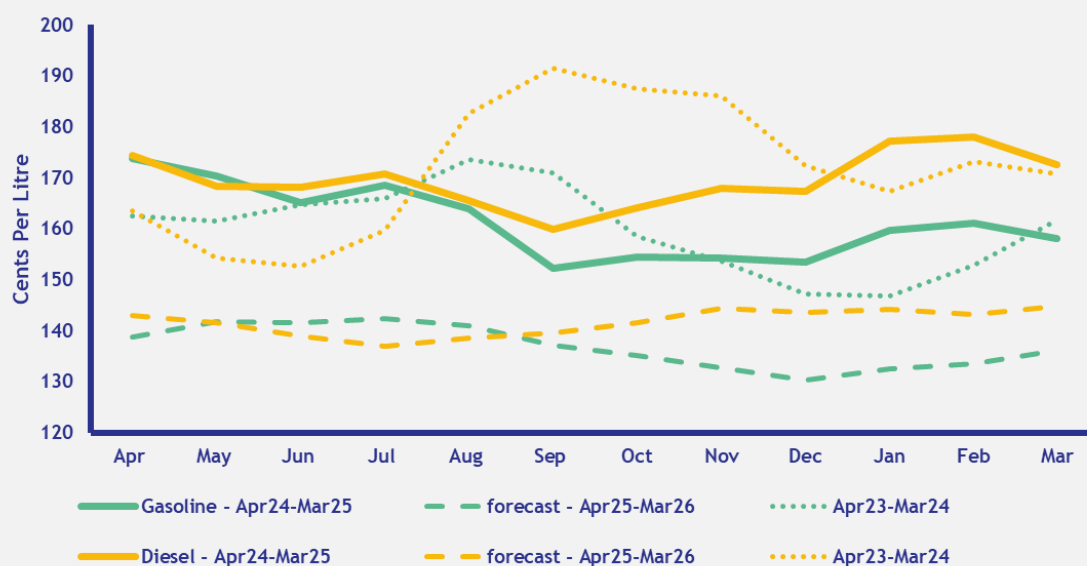
In the first quarter, there was some regional variation in retail gasoline price movements, with western parts of the country experiencing a larger price increase. In Vancouver, retail prices rose in conjunction with refinery issues south of the border. In February, refinery utilization fell to 81.2 percent in early February along the U.S. West Coast and then again fell at the end of March to a low of 72.2 percent (EIA). The West Coast of North America is somewhat isolated from the rest of North America, with limited options to resupply petroleum products when refinery issues occur. Retail gasoline prices in Vancouver rose as high as 194.8 cents per litre in mid-February and reached 197.0 cents per litre at the end of March. In contrast, retail prices in central and eastern parts of the country experienced a smaller price increase, with prices moving more in line with crude price movements. (Figure 3)

Regionally, retail diesel prices increased in all areas of the country in the first quarter; however, price increases in coastal regions were more pronounced. Prices in Atlantic Canada expanded until February, reaching as high as 195.6 cents per litre, coinciding with seasonal demand trends as the East Coast uses heating oil (part of the distillate family of fuels) more than other parts of the country. Retail diesel prices in Vancouver also expanded in the first quarter, averaging above 190 cents per litre throughout the quarter. Refinery issues south of the border may have been a factor in higher diesel prices this past quarter in Vancouver; however, the North American West Coast has incorporated more renewable diesel fuel into the total fuel pool, likely mitigating diesel price increases. (Figure 4)

Market Outlook

Looking ahead at the remainder of this year and the first quarter of next year, retail petroleum prices are expected to track far lower for gasoline and diesel than in the last couple of years. There are a few factors that are contributing to lower expected fuel prices. One factor is the removal of carbon taxes in most provinces at the start of April. For gasoline, this equates to 17.61 cents per litre plus

Figure 5: Canadian Average Gasoline and Diesel Price Forecast



HST/GST; diesel equates to 21.39 cents per litre plus HST/GST (20.74 cents per litre in British Columbia). Only the province of Quebec did not have a carbon tax, as the province participates in a Cap & Trade program with California to reduce carbon emissions. Additionally, crude oil prices declined significantly in early April as the world processed the effects of a global trade war. The current U.S. administration has brought significant uncertainty to markets by implementing varying tariffs on numerous countries. Crude oil prices have plummeted since the

end of March as a trade war would likely lead to a global recession and reduce demand for crude oil. This comes when the Organization of the Petroleum Exporting Countries and Allies (OPEC+) plans to remove voluntary crude oil production limits starting in April. Crude oil production will likely outpace consumption for most of the following year, further reducing crude oil prices next year.

Lower expected crude oil prices and the removal of carbon tax will lead to significantly lower gasoline prices over the next year. Additionally, the province of Ontario announced it would permanently reduce petroleum taxes by 5.7 cents per litre. Petroleum tax relief was introduced in 2022 to provide relief from extremely high pump prices and was set to be reinstated this year. Similarly, Newfoundland reduced petroleum taxes by 7.0 cents per litre in 2022 and will keep petroleum tax relief in place now until April 2026. It is expected, however, that two refinery closures in the U.S. in 2025, which will reduce U.S. refinery capacity by three percent, may lead to less refined petroleum production and higher crack spreads, thus mitigating some of the effects of lower crude prices and taxes. Overall, during the next twelve months, gasoline prices will likely average over 23 cents per litre lower in Canada compared to the previous year and will

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.



likely follow typical seasonal patterns, peaking in the next twelve months in early summer as demand picks during the busy summer driving season and then declining in the fall as demand tapers and refiners switch to winter blended fuel, a cheaper blend to produce.

Like gasoline prices, lower taxes and lower expected crude oil prices will lead to significantly lower diesel prices in the next year. Diesel prices are expected to average this year about 30 cents per litre lower than the previous year. A large portion of the decrease is attributable to removing carbon taxes. Also, Ontario will keep petroleum taxes reduced permanently by 5.3 cents per litre, and Newfoundland will keep diesel taxes reduced by 7.0 cents per litre over the forecast period. Diesel prices may be more profoundly affected by a trade war than gasoline prices, as diesel demand tends to coincide with the economy's health. With a trade war possibly leading to a recession in Canada, we can expect less diesel fuel demand from lower industrial and manufacturing consumption. Still, diesel prices will likely follow typical seasonal patterns, declining in the next few months and picking up in late summer as the fall harvest begins and as suppliers prepare for the home heating season. (Figure 5)

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](#)



Premier trimestre 2024
Janvier à mars

Les prix de détail du pétrole ont augmenté au premier trimestre en raison de la hausse des prix du pétrole brut et de l'expansion des écarts de craquage des produits raffinés

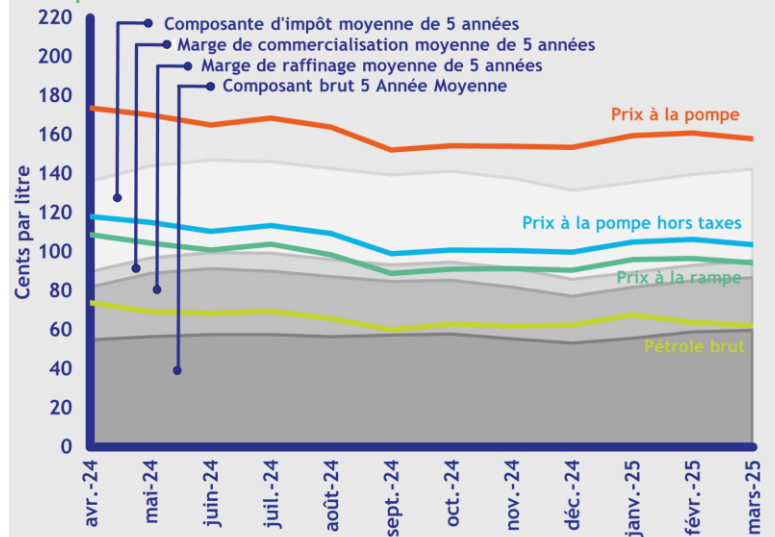
En février, les prix de détail de l'essence ont atteint leur plus haut niveau en six mois et ceux du diesel ont atteint leur plus haut niveau en quinze mois. La hausse des prix du pétrole brut et les problèmes d'exploitation des raffineries qui ont limité la production de produits raffinés au premier trimestre ont entraîné une hausse des prix.

En janvier, l'administration américaine sortante a annoncé des sanctions contre l'industrie pétrolière russe, ce qui a fait grimper les prix du pétrole brut au début du premier trimestre et entraîné une hausse des prix de détail à la pompe. De plus, le froid extrême de janvier a entraîné l'arrêt de raffineries, notamment sur la côte américaine du golfe du Mexique, plaque tournante du raffinage en Amérique du Nord, où l'utilisation des raffineries est tombée sous la barre des 80 % vers la fin de janvier. La réduction de l'activité des raffineries a entraîné une baisse de la production de produits raffinés, ce qui a amené une augmentation des écarts de craquage pour l'essence et le diesel en février. Cependant, l'attention s'est déplacée vers les tarifs douaniers dans la dernière partie du trimestre, alors que le nouveau président américain Trump a commencé à imposer des tarifs douaniers à plusieurs pays, avec la menace d'une augmentation des droits de douane. Par conséquent, les prix du pétrole brut ont commencé à baisser dans la deuxième moitié du trimestre, car une guerre commerciale potentielle pourrait réduire l'activité économique et la demande de pétrole brut. En plus d'une menace de guerre commerciale, les prix du pétrole brut ont baissé dans la dernière partie du premier trimestre alors que les pourparlers de paix ont commencé pour mettre fin au conflit entre la Russie et l'Ukraine. La fin du conflit atténuerait le risque de perturbations de l'approvisionnement en pétrole brut. De manière inattendue, l'Organisation des pays exportateurs de pétrole et alliés (OPEP+) a annoncé en mars un assouplissement des limites de production volontaires à partir d'avril. La possibilité que l'offre de pétrole brut dépasse la demande a également contribué à la baisse des prix du pétrole brut en mars.

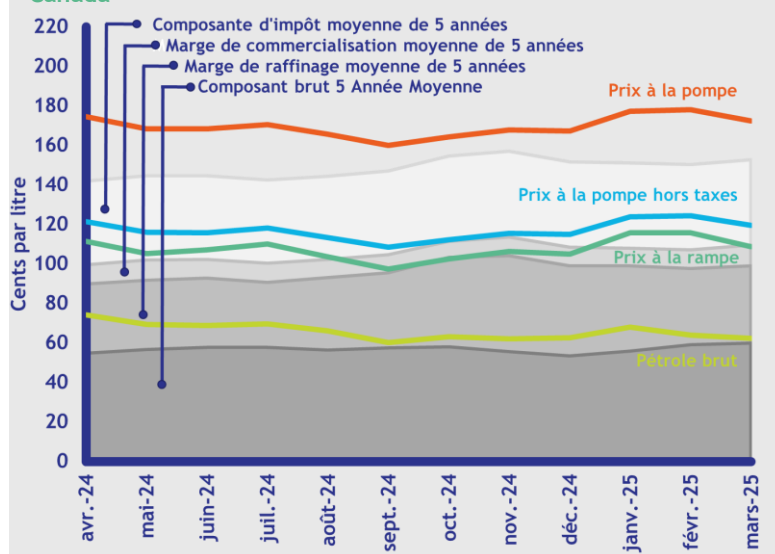
Le prix du brut Brent (une référence mondiale) a grimpé jusqu'à 83,48 \$US/baril à la mi-janvier avant de baisser pour terminer le trimestre à 77,23 \$US/baril, soit 2,65 \$US/baril de plus qu'à la fin du trimestre dernier, soit une augmentation globale de 3,6 %. De même, l'indice de référence nord-américain, le WTI, a atteint un sommet à la mi-janvier à 80,73 \$US/BBL avant de baisser généralement pendant le reste du trimestre.

Cependant, le WTI a terminé le trimestre en baisse par rapport à la fin du trimestre précédent, en baisse de 0,57 \$US/BBL à 71,87 \$US/BBL, soit une baisse de 0,8 %. L'escompte de référence du pétrole lourd canadien Western Canadian Select (WCS) par rapport au WTI s'est rétréci au premier trimestre de 3,28 \$US/baril pour s'établir à 10,39 \$US/baril à la fin du trimestre, probablement en réponse à la

Graphique 1: Prix moyens de l'essence ordinaire et de ses composants au Canada



Graphique 2: Prix moyens du diesel et de ses composants au Canada





demande accrue de brut lourd canadien, alors que les États-Unis ont augmenté leurs importations avant l'application des tarifs canadiens et que le pétrole lourd en provenance du Venezuela devient plus cher en raison des sanctions imposées par le gouvernement américain.

Les prix de détail de l'essence au Canada ont grimpé au premier trimestre, atteignant un sommet de six mois en février et s'établissant en moyenne à 5,5 cents le litre de plus qu'au trimestre précédent. La hausse des prix du pétrole brut a exercé une pression à la hausse sur les prix de détail au début du premier trimestre, et l'expansion des marges de raffinage en février et en mars a maintenu la hausse des prix de détail pour le reste du trimestre. Les marges de raffinage de l'essence se contractent généralement en hiver lorsque la demande d'essence est tempérée ; toutefois, des problèmes de raffinage au sud de la frontière à la fin de janvier ont limité la production d'essence. Ainsi, bien que l'utilisation des raffineries au Canada soit demeurée supérieure à quatre-vingt-dix pour cent tout au long du premier trimestre (TCC), la baisse de l'utilisation des raffineries aux États-Unis, qui a chuté à 83,5 % en janvier et s'est établie en moyenne à 85,9 % pour le reste du trimestre (EIA), a entraîné une baisse de la production d'essence en Amérique du Nord et une hausse des prix à la pompe au Canada. **(Graphique 1)**

Les prix de détail du diesel au Canada ont atteint leur prix le plus élevé en plus d'un an au premier trimestre, s'établissant en moyenne à 9,4 cents le litre de plus qu'au trimestre précédent. La hausse des prix du pétrole brut et la hausse de la demande de carburant distillé ont contribué à la hausse des prix de détail du diesel. Le carburant distillé est utilisé pour le chauffage domestique, et le froid extrême de la fin janvier a conduit à la plus grande quantité hebdomadaire de mazout distillé fournie en plus de deux ans aux États-Unis (EIA). Par conséquent, les marges de raffinage du diesel canadien ont augmenté et les prix de détail ont augmenté, atteignant un sommet en 15 mois en février. **(Graphique 2)**

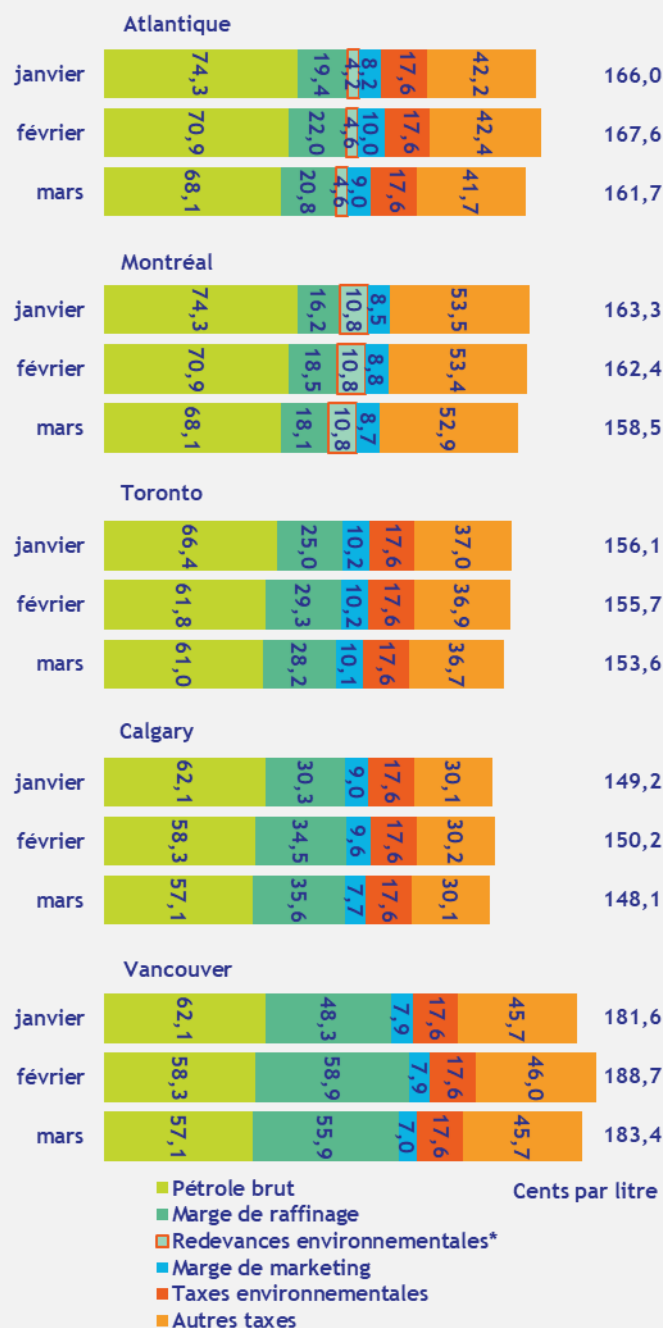
Aperçu du marché régional de l'essence et du diesel

Au cours du premier trimestre, les prix de détail de l'essence ont varié d'une certaine façon d'une région à l'autre, les régions de l'Ouest du pays ayant connu une hausse des prix plus importante. À Vancouver, les prix de détail ont augmenté en conjonction avec des problèmes de raffinerie au sud de la frontière. En février, l'utilisation des raffineries a chuté à 81,2 % au début de février le long de la côte ouest des États-Unis, puis a de nouveau chuté à la fin de mars pour atteindre un creux de 72,2 % (EIA). La côte ouest de l'Amérique du Nord est quelque peu isolée du reste de l'Amérique du Nord, et les options de réapprovisionnement en produits pétroliers sont limitées en cas de problèmes de raffinage. Les prix de détail de l'essence à Vancouver ont grimpé jusqu'à 194,8 cents le litre à la mi-février et à 197,0 cents le litre à la fin de mars. En revanche, les prix de détail dans le centre et l'est du pays ont connu une augmentation plus faible, les prix évoluant davantage au rythme des mouvements des prix du brut. **(Graphique 3)**

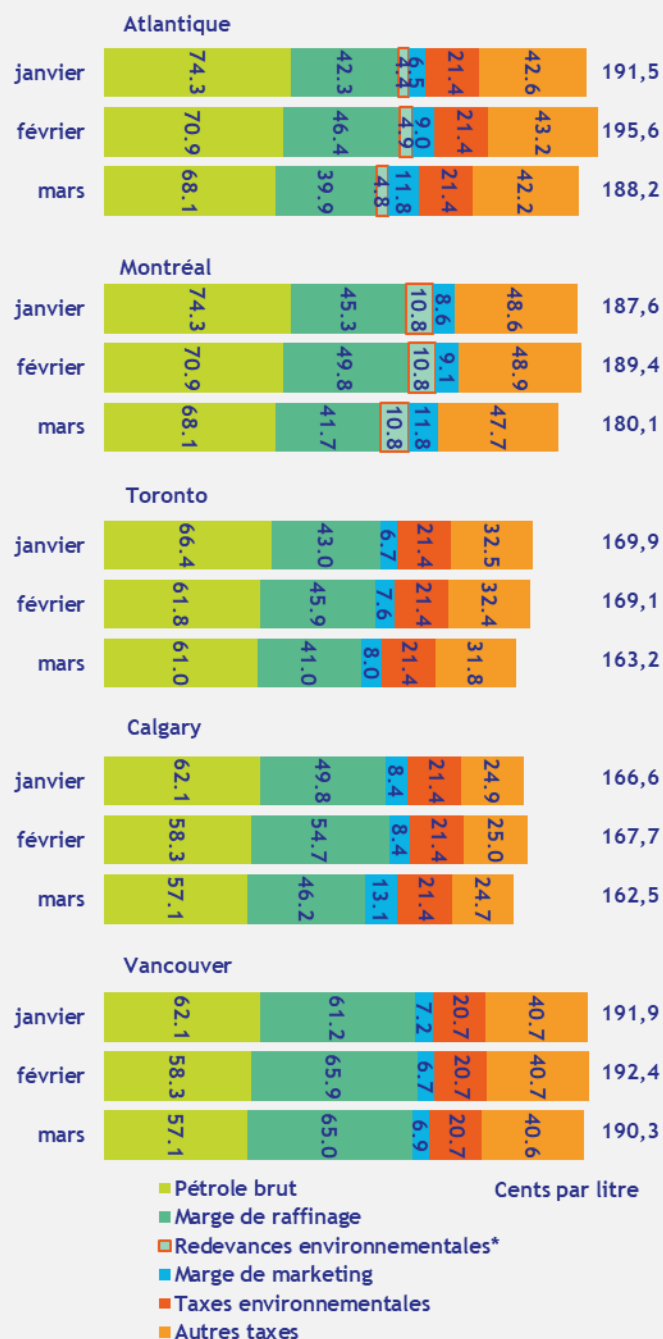
À l'échelle régionale, les prix de détail du diesel ont augmenté dans toutes les régions du pays au premier trimestre, mais les hausses de prix ont été plus prononcées dans les régions côtières. Au Canada atlantique, les prix ont augmenté jusqu'en février, atteignant jusqu'à 195,6 cents le litre, ce qui coïncide avec les tendances saisonnières de la demande, car la côte Est utilise davantage le mazout de chauffage (qui fait partie de la famille des combustibles distillés) que d'autres régions du pays. Les prix de détail du diesel à Vancouver ont également augmenté au premier trimestre, s'établissant en moyenne au-dessus de 190 cents le litre tout au long du trimestre. Les problèmes de raffinerie au sud de la frontière ont peut-être été un facteur dans la hausse des prix du diesel au cours du dernier trimestre à Vancouver ; cependant, la côte ouest de l'Amérique du Nord a incorporé plus de carburant diesel renouvelable dans le stock total de carburant, ce qui atténuera probablement les hausses de prix du diesel. **(Graphique 4)**



Graphique 3:
Composantes du prix de l'essence pour le T1 2025



Graphique 4:
Prix des composants du diesel pour le T1 2025



*Les redevances environnementales sont une composante de la marge de raffinage et comprennent les coûts de plafonnement et d'échange affichés au Québec (en date du 31 décembre) et les coûts d'ajustement du carbone affichés en vertu du Règlement sur les carburants propres dans le Canada atlantique. La Colombie-Britannique a mis en place une norme sur les carburants à faible teneur en carbone, mais le coût en cents par litre est inconnu. De même, le coût de la réglementation sur les carburants propres pour les autres provinces est inconnu et n'est pas inclus dans les figures 3 et 4.



Perspectives du marché

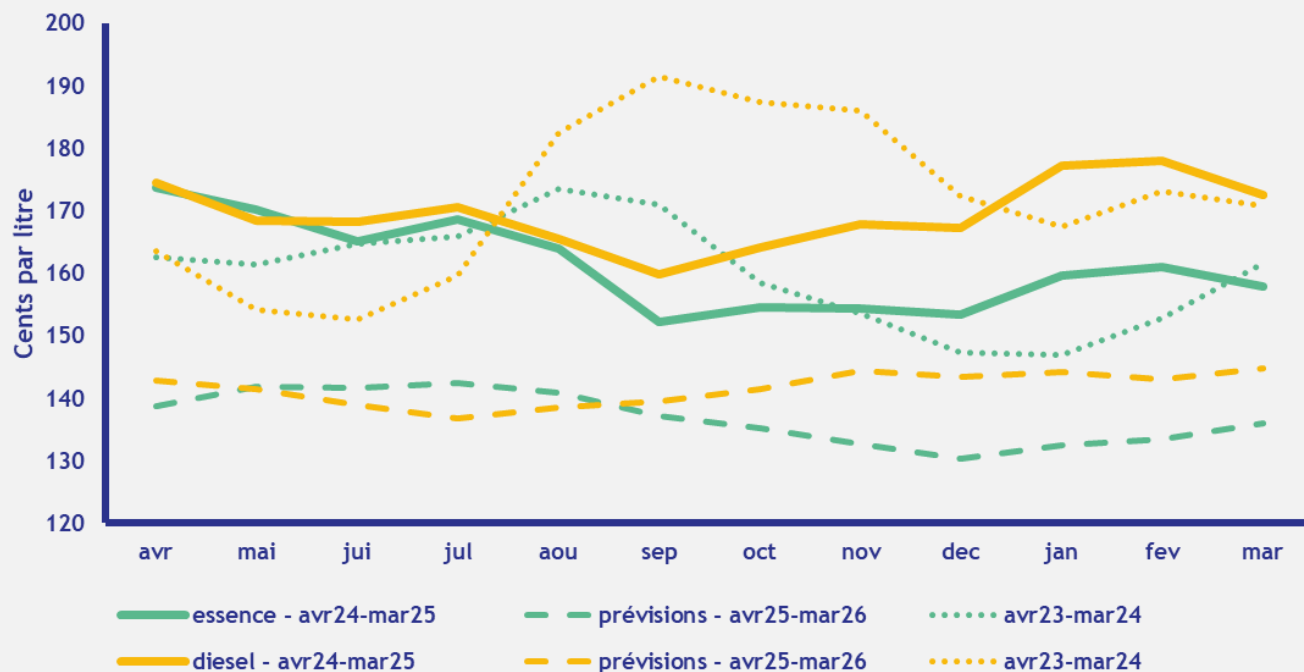
Pour le reste de l'année et le premier trimestre de l'année prochaine, les prix de détail du pétrole devraient être beaucoup plus bas pour l'essence et le diesel qu'au cours des deux dernières années. Quelques facteurs contribuent à la baisse prévue des prix du carburant. L'un des facteurs est l'élimination des taxes sur le carbone dans la plupart des provinces au début d'avril. Pour l'essence, cela équivaut à 17,61 cents le litre, plus TVH/TPS ; le diesel équivaut à 21,39 cents le litre, plus la TVH/TPS (20,74 cents le litre en Colombie-Britannique). Seule la province de Québec n'avait pas de taxe sur le carbone, car la province participe à un programme de plafonnement et d'échange avec la Californie pour réduire les émissions de carbone. De plus, les prix du pétrole brut ont chuté considérablement au début d'avril, alors que le monde assimilait les effets d'une guerre commerciale mondiale. L'administration américaine actuelle a apporté une grande incertitude aux marchés en imposant des tarifs variables à de nombreux pays. Les prix du pétrole brut ont chuté depuis la fin du mois de mars, car une guerre commerciale entraînerait probablement une récession mondiale et réduirait la demande de pétrole brut. Cela survient alors que l'Organisation des pays exportateurs de pétrole et alliés (OPEP+) prévoit de supprimer les limites volontaires de production de pétrole brut à partir d'avril. La production de pétrole brut dépassera probablement la consommation pendant la majeure partie de l'année prochaine, ce qui réduira davantage les prix du pétrole brut l'an prochain.

La baisse prévue des prix du pétrole brut et l'élimination de la taxe sur le carbone entraîneront une baisse importante des prix de l'essence au cours de la prochaine année. De plus, la province de l'Ontario a annoncé qu'elle réduirait de façon permanente les taxes sur le pétrole de 5,7 cents le litre. L'allègement de la taxe pétrolière a été introduit en 2022 pour soulager les prix extrêmement élevés à la pompe et devait être rétabli cette année. De même, Terre-Neuve a réduit les taxes sur le pétrole de 7,0 cents le litre en 2022 et maintiendra l'allègement de la taxe sur le pétrole jusqu'en avril 2026. On s'attend toutefois à ce que deux fermetures de raffineries aux États-Unis en 2025, qui réduiront la capacité de raffinage des États-Unis de trois pour cent, entraînent une diminution de la production de pétrole raffiné et une augmentation des écarts de craquage, atténuant ainsi certains des effets de la baisse des prix du brut et des taxes. Dans l'ensemble, au cours des douze prochains mois, les prix de l'essence seront probablement inférieurs en moyenne de plus de 23 cents le litre au Canada par rapport à l'année précédente et suivront probablement les tendances saisonnières habituelles, atteignant un sommet au cours des douze prochains mois au début de l'été, à mesure que la demande reprend pendant la saison de conduite estivale occupée, puis diminuant à l'automne à mesure que la demande diminue et que les raffineurs se tournent vers le carburant mélangé à l'hiver. Un mélange moins cher à produire.

À l'instar des prix de l'essence, la baisse des taxes et des prix attendus du pétrole brut entraînera une baisse importante des prix du diesel au cours de la prochaine année. On s'attend à ce que les prix du diesel soient en moyenne inférieurs d'environ 30 cents le litre à ceux de l'année précédente. Une grande partie de la baisse est attribuable à l'élimination des taxes sur le carbone. De plus, l'Ontario maintiendra les taxes sur le pétrole réduites de façon permanente de 5,3 cents le litre, et Terre-Neuve maintiendra les taxes sur le diesel réduites de 7,0 cents le litre au cours de la période de prévision. Les prix du diesel peuvent être plus profondément touchés par une guerre commerciale que les prix de l'essence, car la demande de diesel a tendance à coïncider avec la santé de l'économie. Étant donné qu'une guerre commerciale pourrait entraîner une récession au Canada, on peut s'attendre à ce que la demande de diesel diminue en raison de la baisse de la consommation industrielle et manufacturière. Néanmoins, les prix du diesel suivront probablement des tendances saisonnières typiques, baissant au cours des prochains mois et remontant à la fin de l'été, alors que la récolte d'automne commence et que les fournisseurs se préparent pour la saison de chauffage domestique. (Graphique 5)



Graphique 5: Prévisions du prix moyen 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

Contacter 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](#)