



## Retail Petroleum Prices Fell in the Second Quarter to Their Lowest Levels Since 2021, Due to Lower Taxes and Crude Oil Prices

*The removal of carbon taxes in Canada in April led to a notable decline in retail petroleum prices. This decline was aided by lower crude oil prices, which reached a four-year low in May, but declines to retail prices were limited by expanding refining margins.*

Retail petroleum prices experienced volatility in the second quarter as crude oil prices fluctuated sharply following tariff announcements from the U.S. and rising geopolitical tensions in the Middle East. Early in the quarter, tariff announcements by the U.S. government and an ensuing trade war sparked concerns of slower economic growth, leading to declining crude oil prices. In addition, the Organization of the Petroleum Exporting Countries and Allies (OPEC+) surprised markets with larger-than-expected increases in crude oil production output, sparking concerns that a crude oil glut could develop. By early May, crude oil prices had declined to a four-year low. However, escalating tensions in the Middle East between Iran and Israel sent crude oil prices higher, peaking in mid-June at a five-month high. A quick resolution to the dispute, along with renewed fears that crude oil markets could become oversupplied due to lower demand and rising production, led to a swift decline in crude oil prices by the end of June.

The price of Brent crude (a global benchmark) fell to a low of 60.31 \$US/BBL in early May before increasing to a five-month high of 80.37 \$US/BBL in mid-June. Prices then plummeted to 68.15 \$US/BBL, ending the quarter 9.08 \$US/BBL lower than the end of the previous quarter, representing an overall decline of 11.8 percent. Similarly, the North American benchmark, WTI, fell to a four-year low of 58.50 \$US/BBL in early May before rising to 78.89 \$US/BBL in mid-June, a five-month high, then declining to end the quarter at 66.30 \$US/BBL, 5.57 \$US/BBL lower than the end of last quarter, an overall decline of 7.8 percent. The Canadian heavy oil benchmark Western Canadian Select (WCS) discount to WTI narrowed to an average of 10.25 \$US/BBL in the second quarter, 2.84 \$US/BBL lower than last quarter, as rising shipments on the Trans Mountain pipeline allow greater competition for Canadian crude oil as it reaches more markets. Data available up to the first quarter of this year shows that heavy oil shipments to Westridge Marine Export Terminal reached an all-time high in March (CER).

In April, retail gasoline prices dropped sharply, reaching their lowest level since December 2021. Carbon taxes were removed in all provinces and territories except Quebec, which did not have a carbon tax in place; instead, it has a Cap & Trade program. In April and May, several North American refineries underwent maintenance, and on the U.S. West Coast, some refineries experienced operational issues, both of which limited gasoline production as demand began to rise following winter. In Canada, refinery utilization fell to a low of 67.4 percent in mid-April and stayed low throughout May. As a result, refining margins in Canada expanded to a 21-month high in May. However, the effect on retail prices was minimal due to lower crude oil prices. By June, refinery utilization rates in both Canada and the U.S. had climbed back above 90 percent, and refining margins narrowed. Overall, retail gasoline prices in Canada averaged 15.8 cents per litre lower than the previous quarter. (Figure 1)

Figure 1: Canadian Average Regular Gasoline and Component Prices

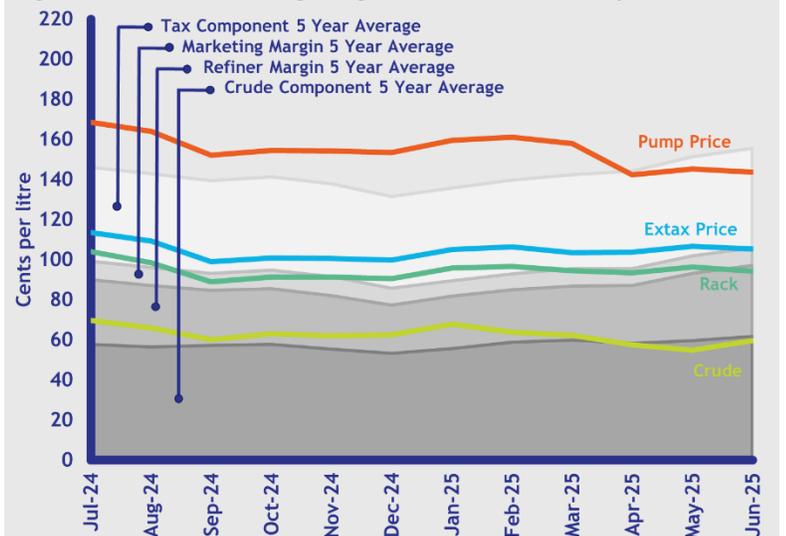
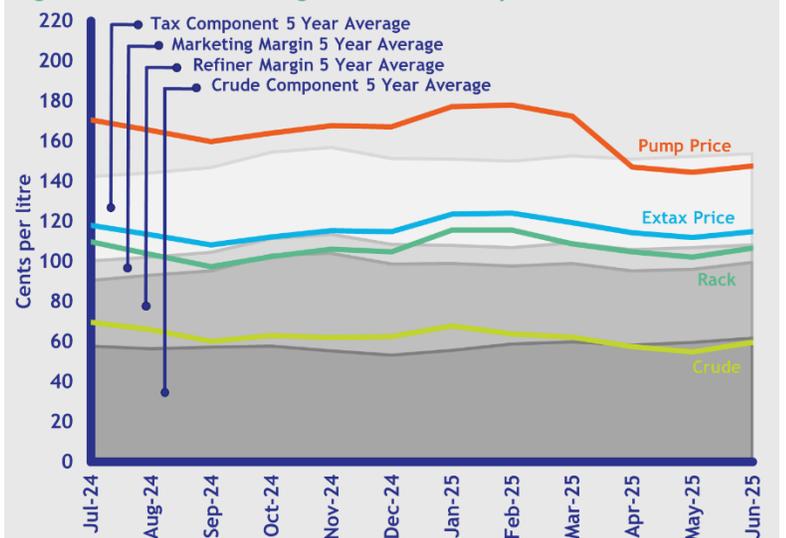


Figure 2: Canadian Average Diesel and Component Prices





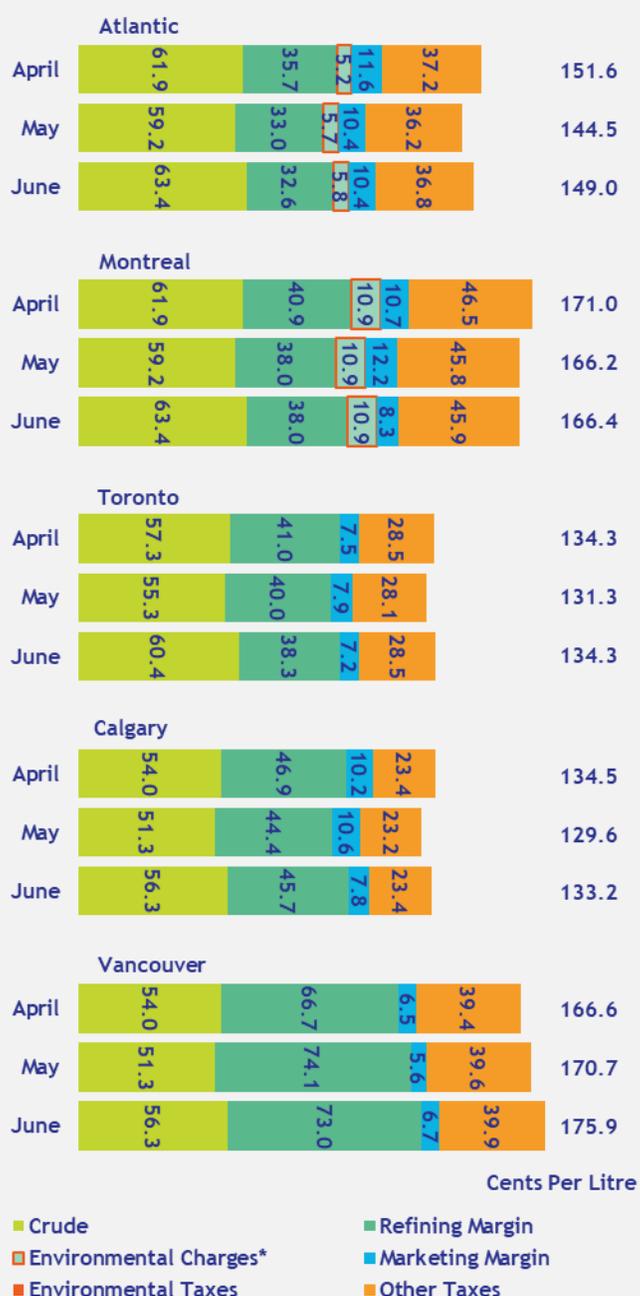
In the second quarter, the average retail diesel price in Canada decreased by 29.4 cents per litre from the first quarter, reaching its lowest level since September 2021 in May, as carbon taxes were removed and crude oil prices declined. However, the diesel crack spread remained elevated in the second quarter as U.S. distillate inventories fell to a two-decade low (EIA). Changes to biofuel tax incentives in the U.S. since the start of the year have led to a decrease in biodiesel and renewable diesel fuel use, resulting in a greater reliance on conventional diesel to meet demand. Overall, the Canadian diesel refining margin averaged 10.2 cents per litre greater than the previous five-year average for the second quarter. (Figure 2)

## Regional Gasoline and Diesel Market Overview

**Figure 3:**  
Gasoline Price Components for Q2 2025



**Figure 4:**  
Diesel Price Components for Q2 2025



\*Environmental Charges are a component of the refining margin and include posted Cap & Trade costs in Quebec (as of March 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.



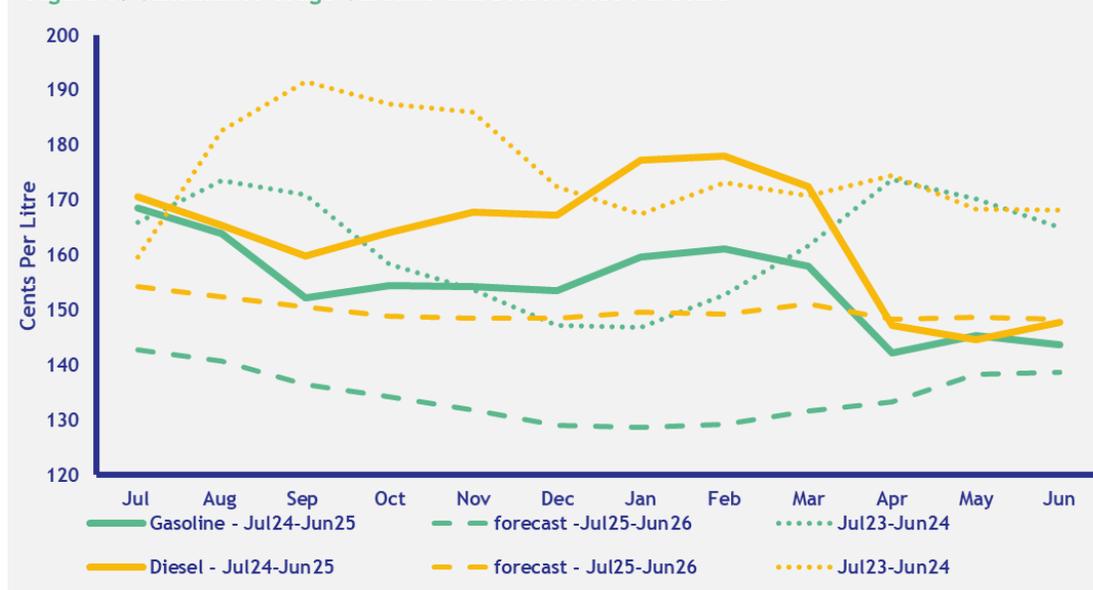
Looking at regional trends in the second quarter, there were some variations in retail gasoline price movements. In April, while most markets experienced a significant decline in retail prices due to the removal of carbon taxes, prices in Quebec remained relatively unchanged from March and stayed flat throughout the quarter, as declining crude oil prices were offset by expanding gasoline refining margins. Elsewhere, refinery issues that plagued the U.S. West Coast until May led to a significant widening of refining margins along the Canadian West Coast compared to those in other regions, resulting in substantially higher retail prices. In Vancouver, the refining margin expanded to 70.0 cents per litre in May, 28.6 cents per litre above the Canadian average. The West Coast of North America is somewhat isolated from the rest of North America, with limited options for resupplying petroleum products in the event of refinery issues, resulting in increased price volatility in the region. (Figure 3)

There were also regional variations in diesel price movements during the second quarter, as prices in Atlantic Canada fell more substantially than elsewhere. Prices in Atlantic Canada fell nearly forty cents per litre during the second quarter from the end of last quarter. Some of the decline was due to the removal of carbon taxes, while lower crude oil prices and shrinking refining margins also contributed to lower prices in this region. The East Coast of Canada uses home heating fuel more predominantly than other parts of the country, a fuel similar in composition to diesel fuel; hence, diesel prices typically decline in this region once the home heating season ends. In contrast, on the West Coast, diesel refining margins expanded in the second quarter, likely due to comparatively lower distillate stock levels. Diesel stock levels on the West Coast of the U.S. fell to a 22-year low in May (EIA), likely due to refinery issues and lower biofuel use since the start of the year, which has put greater pressure on conventional diesel fuel in this region to meet demand. (Figure 4).

## Market Outlook

Looking ahead to the second half of this year and the first half of next year, retail petroleum prices are expected to remain significantly lower for gasoline and diesel than in the last couple of years. Several factors are contributing to lower expected fuel prices. One factor is the removal of carbon taxes in most provinces since the start of April. Additionally, crude oil prices are expected to decline throughout

Figure 5: Canadian Average Gasoline and Diesel Price Forecast



the remainder of this year and into next year. The ongoing trade war has raised concerns that economic growth may be negatively impacted, potentially leading to lower crude oil demand. In addition, the Organization of the Petroleum Exporting Countries and Allies (OPEC+) announced that it expects to remove all crude oil production limits by September of this year. This has led to concerns that a crude oil glut may develop should supply exceed demand. Consequently, crude oil prices are likely to decline in the coming year, which will contribute to lower retail petroleum prices. However, uncertainty persists

regarding geopolitical tensions, particularly between Ukraine and Russia, as well as in the Middle East. Should tensions escalate again and impact crude oil supplies, crude oil prices may surge, resulting in temporarily higher retail petroleum prices compared to the forecast.

Overall, we expect retail gasoline prices to average just over 20 cents per litre lower in the next year compared to the previous twelve months due to lower carbon taxes and declining crude oil prices. We expect retail gasoline prices will follow typical seasonal patterns in the next year, such as declining during the fall and winter months when demand wanes and refiners switch to cheaper winter-blended fuel. In the spring, prices are likely to rise as demand increases and refineries typically undergo maintenance, which reduces gasoline production. Regionally, the expected closure of two refineries on the U.S. West Coast within the next year is likely to result in

**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.



comparatively higher retail gasoline prices on the Canadian West Coast, as the U.S. relies more heavily on imports, thereby driving up prices.

For retail diesel prices, we expect prices to average nearly fourteen cents per litre lower in the next year compared to the previous twelve months. Diesel prices typically decline in the spring and summer and rise in the fall and winter, coinciding with the fall agricultural harvest and the winter heating season. This year, however, lower North American distillate inventories have kept diesel refining margins elevated. We expect this trend to persist into the third quarter; hence, diesel prices are expected to decline only marginally this summer and remain elevated in the fall and winter, when demand increases. Overall, we expect retail diesel prices will likely trend on average over fifteen cents per litre higher than gasoline prices during the next year. (Figure 5)

## We welcome media enquiries

Contact Suzanne Gray at [Suzanne.gray@kalibrate.com](mailto: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 © 2025 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](#)



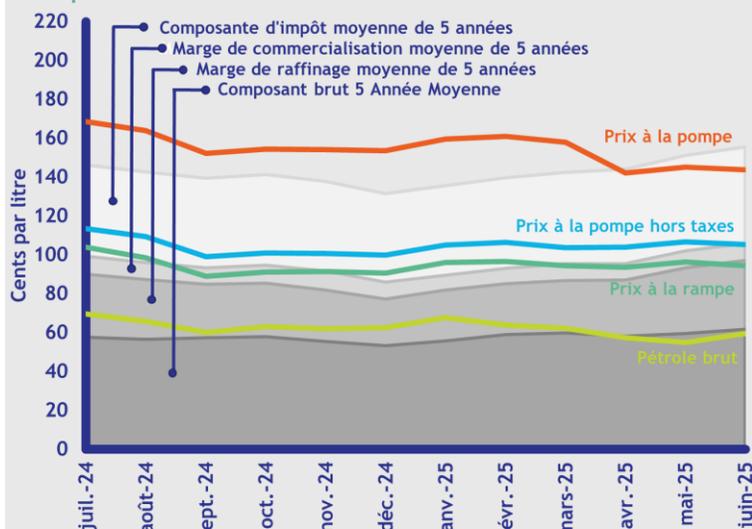
## Les prix de détail du pétrole ont chuté au deuxième trimestre pour atteindre leur plus bas niveau depuis 2021, en raison de la baisse des taxes et des prix du pétrole brut

L'élimination de la taxe sur le carbone au Canada en avril a entraîné une baisse notable des prix de détail du pétrole. Cette baisse a été favorisée par la baisse des prix du pétrole brut, qui ont atteint leur plus bas niveau en quatre ans en mai, mais les baisses des prix de détail ont été limitées par l'augmentation des marges du secteur raffiné.

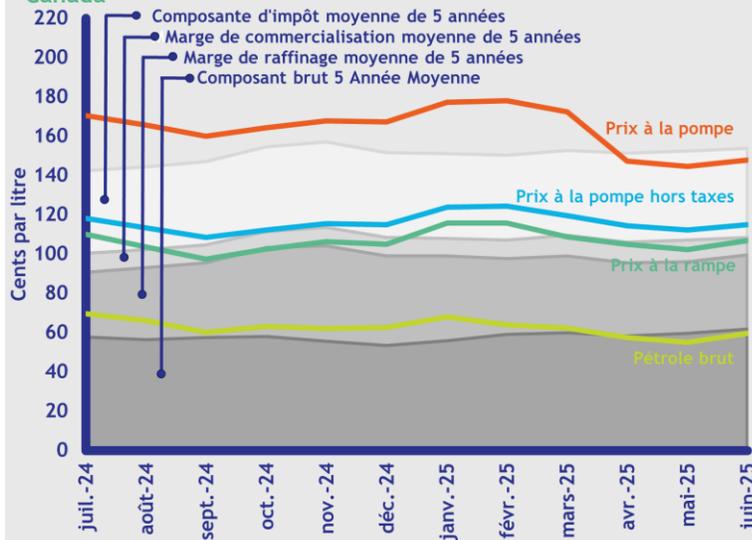
Les prix de détail du pétrole ont été inconstants au deuxième trimestre, les prix du pétrole brut ayant fluctué brusquement à la suite des annonces de tarifs douaniers aux États-Unis et de la montée des tensions géopolitiques au Moyen-Orient. Au début du trimestre, les annonces de tarifs douaniers par le gouvernement américain et la guerre commerciale qui s'en est suivie ont suscité des craintes d'un ralentissement de la croissance économique, ce qui a entraîné une baisse des prix du pétrole brut. De plus, l'Organisation des pays exportateurs de pétrole et alliés (OPEP+) a surpris les marchés en augmentant plus que prévu la production de pétrole brut, suscitant des craintes qu'une surabondance de pétrole brut ne se développe. Au début de mai, les prix du pétrole brut avaient chuté à leur plus bas niveau en quatre ans. Cependant, l'escalade des tensions au Moyen-Orient entre l'Iran et Israël a fait grimper les prix du pétrole brut, atteignant un sommet de cinq mois à la mi-juin. Une résolution rapide du différend, ainsi que de nouvelles craintes que les marchés du pétrole brut ne deviennent excédentaires en raison de la baisse de la demande et de l'augmentation de la production, ont entraîné une baisse rapide des prix du pétrole brut à la fin du mois de juin.

Le prix du brut Brent (une référence mondiale) est tombé à un creux de 60,31 \$US/baril début mai avant d'atteindre un sommet de cinq mois de 80,37 \$US/baril à la mi-juin. Les prix ont ensuite chuté à 68,15 \$US/baril, terminant le trimestre à 66,30 \$US/BBL en dessous de la fin du trimestre précédent, ce qui représente une baisse globale de 11,8 %. De même, l'indice de référence nord-américain, le WTI, est tombé à son plus bas niveau en quatre ans de 58,50 \$US/b début mai avant de remonter à 78,89 \$US/b à la mi-juin, un sommet de cinq mois, puis de baisser pour terminer le trimestre à 66,30 \$US/BBL, soit 5,57 \$US/b de moins qu'à la fin du trimestre dernier, soit une baisse globale de 7,8 %. L'escompte de référence du pétrole lourd canadien Western Canadian Select (WCS) par rapport au WTI s'est réduit à une moyenne de 10,25 \$US/b au deuxième trimestre, soit 2,84 \$US/b de moins qu'au trimestre précédent, l'augmentation des expéditions sur l'oléoduc Trans Mountain ayant permis d'accroître la concurrence pour le pétrole brut canadien alors qu'il atteint un plus grand nombre de marchés. Les données disponibles jusqu'au premier trimestre de cette année montrent que les expéditions de pétrole lourd vers le terminal d'exportation maritime Westridge ont atteint un sommet historique en mars (TCC).

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





En avril, les prix de détail de l'essence ont fortement chuté, atteignant leur plus bas niveau depuis décembre 2021. Les taxes sur le carbone ont été éliminées dans toutes les provinces et tous les territoires, sauf au Québec, qui n'avait pas de taxe sur le carbone en place. Au lieu de cela, il dispose d'un programme de plafonnement et d'échange. En avril et en mai, plusieurs raffineries nord-américaines ont fait l'objet d'activités d'entretien, et sur la côte ouest des États-Unis, certaines raffineries ont connu des problèmes opérationnels, ce qui a limité la production d'essence lorsque la demande a commencé à augmenter après l'hiver. Au Canada, l'utilisation des raffineries a chuté à un creux de 67,4 % à la mi-avril et est demeurée faible tout au long du mois de mai. Par conséquent, les marges de raffinage au Canada ont atteint un sommet en 21 mois en mai. Toutefois, l'effet sur les prix de détail a été minime en raison de la baisse des prix du pétrole brut. En juin, les taux d'utilisation des raffineries au Canada et aux États-Unis étaient repassés au-dessus de 90 %, et les marges de raffinage se sont réduites. Dans l'ensemble, les prix de détail de l'essence au Canada étaient en moyenne inférieurs de 15,8 cents le litre à ceux du trimestre précédent. **(Graphique 1)**

Au deuxième trimestre, le prix de détail moyen du diesel au Canada a diminué de 29,4 cents le litre par rapport au premier trimestre, atteignant en mai son plus bas niveau depuis septembre 2021, alors que les taxes sur le carbone ont été supprimées et que les prix du pétrole brut ont diminué. Cependant, l'écart de raffinage du diesel est demeuré élevé au deuxième trimestre, les stocks de distillats aux États-Unis étant tombés à leur plus bas niveau en deux décennies (EIA). Les changements apportés aux incitatifs fiscaux pour les biocarburants aux États-Unis depuis le début de l'année ont entraîné une diminution de l'utilisation de biodiesel et de diesel renouvelable, ce qui a entraîné une plus grande dépendance à l'égard du diesel conventionnel pour répondre à la demande. Dans l'ensemble, la marge de raffinage du diesel au Canada s'est établie en moyenne à 10,2 cents le litre, supérieure à la moyenne quinquennale précédente pour le deuxième trimestre. **(Graphique 2)**

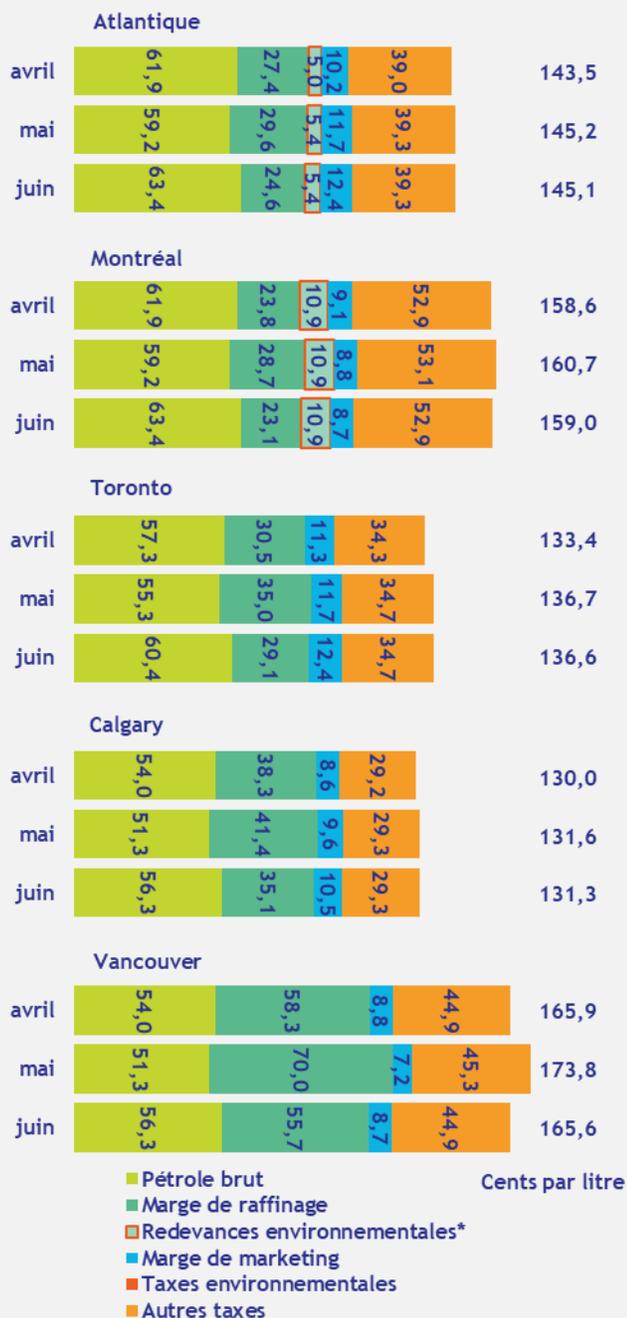
## Aperçu du marché régional de l'essence et du diesel

Si l'on examine les tendances régionales au deuxième trimestre, on constate que les variations des prix de détail de l'essence ont varié. En avril, alors que la plupart des marchés ont connu une baisse importante des prix de détail en raison de l'élimination de la taxe sur le carbone, les prix au Québec sont demeurés relativement inchangés par rapport à mars et sont demeurés stables tout au long du trimestre, la baisse des prix du pétrole brut ayant été contrebalancée par l'augmentation des marges de raffinage de l'essence. Ailleurs, les problèmes de raffinage qui ont affligé la côte ouest des États-Unis jusqu'en mai ont entraîné une augmentation importante des marges de raffinage le long de la côte ouest du Canada par rapport à celles d'autres régions, ce qui a entraîné une hausse substantielle des prix de détail. À Vancouver, la marge du raffineur a augmenté pour s'établir à 70,0 cents le litre en mai, soit 28,6 cents le litre de plus que la moyenne canadienne. La côte ouest de l'Amérique du Nord est quelque peu isolée du reste de l'Amérique du Nord, avec peu d'options pour se réapprovisionner en produits pétroliers en cas de problèmes de raffinage, ce qui entraîne une volatilité accrue des prix dans la région. **(Graphique 3)**

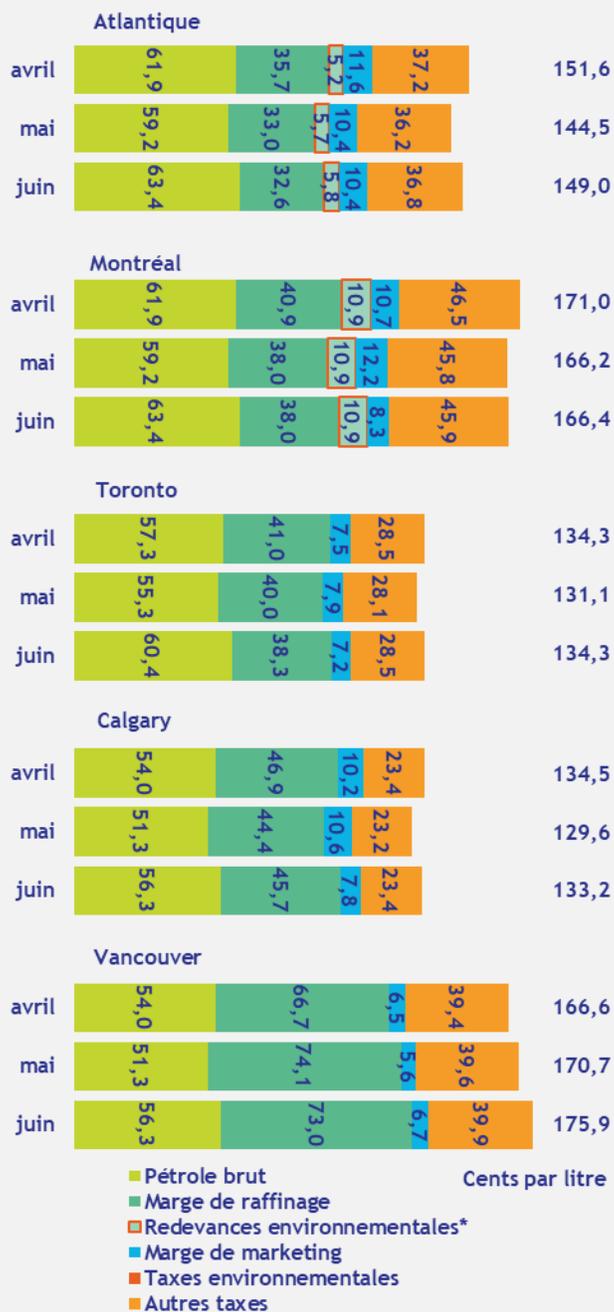
Des variations régionales des prix du diesel ont également fluctué au cours du deuxième trimestre, les prix au Canada atlantique ayant chuté plus considérablement qu'ailleurs. Les prix au Canada atlantique ont chuté de près de quarante cents le litre au cours du deuxième trimestre par rapport à la fin du trimestre précédent. Une partie de la baisse est attribuable à l'élimination de la taxe sur le carbone, tandis que la baisse des prix du pétrole brut et la diminution des marges de raffinage ont également contribué à la baisse des prix dans cette région. La côte Est du Canada utilise le mazout de chauffage domestique plus principalement que d'autres régions du pays, un carburant dont la composition est similaire à celle du carburant diesel. Par conséquent, les prix du diesel baissent généralement dans cette région une fois la saison de chauffage domestique terminée. En revanche, sur la côte Ouest, les marges de raffinage du diesel ont augmenté au deuxième trimestre, probablement en raison de niveaux de stocks de distillats comparativement plus faibles. Les niveaux de stocks de diesel sur la côte ouest des États-Unis ont chuté à leur plus bas niveau en 22 ans en mai (EIA), probablement en raison de problèmes de raffinerie et de la baisse de l'utilisation de biocarburants depuis le début de l'année, ce qui a exercé une pression accrue sur le carburant diesel classique dans cette région pour répondre à la demande. **(Graphique 4)**



**Graphique 3:**  
Composantes du prix de l'essence pour le T2 2025



**Graphique 4:**  
Prix des composants du diesel pour le T2 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 mars) 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.



## Tendances du marché

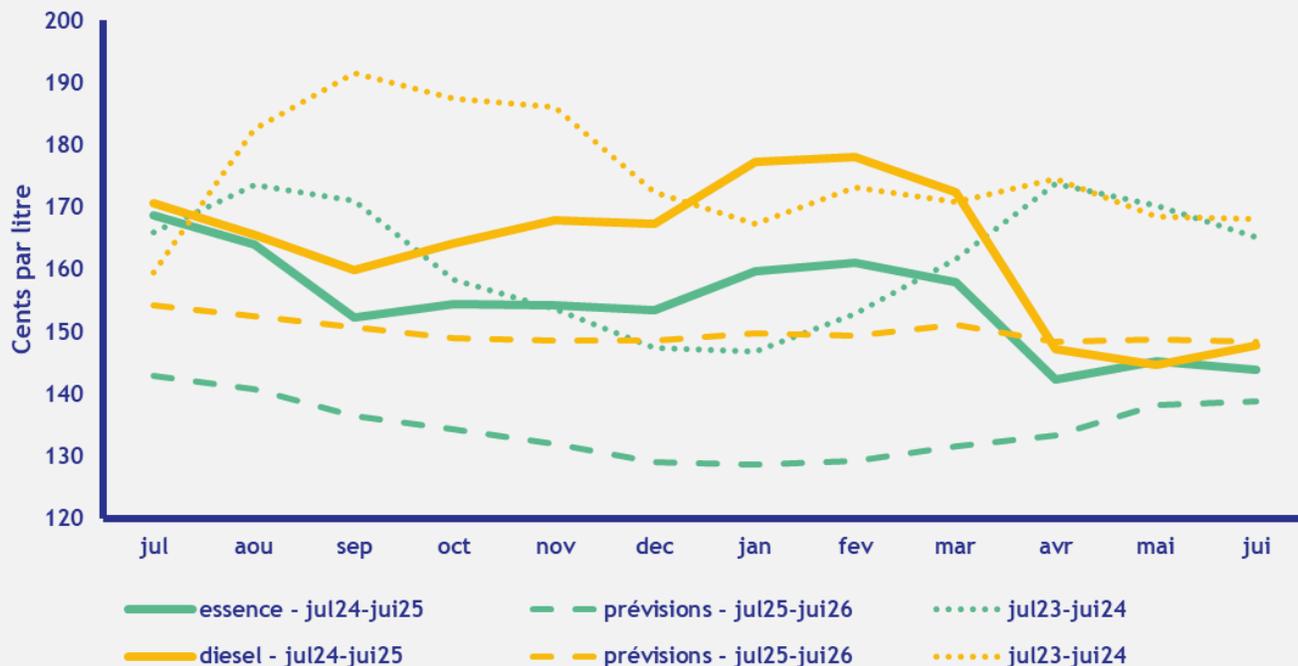
À l'horizon de la deuxième moitié de cette année et de la première moitié de l'année prochaine, les prix de détail du pétrole devraient rester nettement inférieurs pour l'essence et le diesel par rapport aux deux dernières années. Plusieurs facteurs contribuent à la baisse prévue des prix du carburant. L'un des facteurs est l'élimination des taxes sur le carbone dans la plupart des provinces depuis le début d'avril. De plus, les prix du pétrole brut devraient baisser pendant le reste de l'année et l'année prochaine. La guerre commerciale en cours a fait craindre que la croissance économique ne soit affectée négativement, ce qui pourrait entraîner une baisse de la demande de pétrole brut. En outre, l'Organisation des pays exportateurs de pétrole et alliés (OPEP+) a annoncé qu'elle prévoyait de supprimer toutes les limites de production de pétrole brut d'ici septembre de cette année. Cela a suscité des inquiétudes quant à la possibilité d'une surabondance de pétrole brut si l'offre dépasse la demande. Par conséquent, les prix du pétrole brut devraient baisser au cours de l'année à venir, ce qui contribuera à la baisse des prix de détail du pétrole. Cependant, l'incertitude persiste concernant les tensions géopolitiques, notamment entre l'Ukraine et la Russie, ainsi qu'au Moyen-Orient. Si les tensions s'intensifient à nouveau et ont une incidence sur l'approvisionnement en pétrole brut, les prix du pétrole brut pourraient grimper, ce qui entraînerait une hausse temporaire des prix de détail du pétrole par rapport aux prévisions.

Dans l'ensemble, nous nous attendons à ce que les prix de détail de l'essence baissent en moyenne d'un peu plus de 20 cents le litre au cours de la prochaine année par rapport aux douze mois précédents, en raison de la baisse des taxes sur le carbone et de la baisse des prix du pétrole brut. Nous nous attendons à ce que les prix de détail de l'essence suivent des tendances saisonnières typiques au cours de la prochaine année, comme une baisse à l'automne et en hiver, lorsque la demande diminue et que les raffineurs se tournent vers du carburant d'hiver moins cher. Au printemps, les prix sont susceptibles d'augmenter à mesure que la demande augmente et que les raffineries subissent généralement des travaux d'entretien, ce qui réduit la production d'essence. À l'échelle régionale, la fermeture prévue de deux raffineries sur la côte Ouest des États-Unis au cours de la prochaine année entraînera probablement une hausse comparative des prix de détail de l'essence sur la côte Ouest canadienne, car les États-Unis dépendent davantage des importations, ce qui fera grimper les prix.

En ce qui concerne les prix de détail du diesel, nous nous attendons à ce qu'ils baissent en moyenne de près de quatorze cents le litre au cours de la prochaine année par rapport aux douze mois précédents. Les prix du diesel baissent généralement au printemps et en été et augmentent en automne et en hiver, ce qui coïncide avec les récoltes agricoles d'automne et la saison de chauffage hivernale. Cette année, cependant, la baisse des stocks de distillats en Amérique du Nord a maintenu les marges de raffinage du diesel à un niveau élevé. Nous nous attendons à ce que cette tendance se poursuive au troisième trimestre. Par conséquent, les prix du diesel ne devraient baisser que légèrement cet été et rester élevés à l'automne et à l'hiver, lorsque la demande augmente. Dans l'ensemble, nous nous attendons à ce que les prix de détail du diesel soient en moyenne supérieurs de plus de quinze cents le litre à ceux de l'essence au cours de la prochaine année. (**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

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 © 2025 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](#)