

## Retail Petroleum Prices in Canada Skyrocketed at the Quarter's End After War Erupted in the Middle East

**The war in the Middle East effectively closed the Strait of Hormuz, leading to a severe crude oil supply shock that pushed the crude component of retail prices to nearly a four-year high in Canada. In March, retail gasoline prices reached a nearly two-year high, and retail diesel prices reached a nearly three-year high, as the war has had a more pronounced effect on global distillate supplies.**

As tensions in the Middle East mounted in the first quarter, culminating in war at the end of February and the closure of the Strait of Hormuz, a transportation route that carries roughly 20 percent of the world's crude oil daily, crude oil prices skyrocketed. Not only were crude oil and refined product shipments in the Gulf region affected, prompting suppliers to find alternative routes and incur significantly higher tanker rates, but crude oil production in the region was also slashed. With no export options, several Middle East crude oil producers had to halt production in several fields, further exacerbating the Middle East crude oil supply issue and driving crude oil prices higher across the globe. With crude oil prices accounting for roughly 40 percent of retail pump prices, pump prices in Canada climbed towards the end of the first quarter.

After crude oil prices fell near the end of last year to the lowest level in nearly five years amid worries that a crude oil glut was imminent, prices reversed course, steadily climbing during the first two months of the first quarter as tensions in the Middle East increased, then skyrocketing in March when war broke out. WTI, the North American crude oil benchmark, increased 45.60 \$US/BBL during the first quarter, an increase of 79.6 percent from the end of last quarter. WTI ended the quarter at 102.86 \$US/BBL, after peaking near the end of March at 104.69 \$US/BBL, a price level not seen since July 2022, when crude oil markets were impacted by the Russia/Ukraine war. Similarly, Brent, the international crude benchmark, also experienced significant price increases in the first quarter, rising 106.5 percent from the end of last quarter, an overall increase of 65.34 \$US/BBL, to end the quarter at 126.69 \$US/BBL. As tanker prices rose sharply in March, Brent was more severely impacted by the war in the Middle East due to its proximity to the Gulf region and its greater reliance on seaborne crude oil supplies. The Canadian heavy-oil benchmark, Western Canadian Select (WCS), also experienced significant increases in the first quarter, rising 102.3 percent from the end of last quarter and peaking above \$90/US/BBL amid increased demand for Canadian crude due to the conflict. The benchmark typically trades at a discount relative to other benchmarks due to differences in specifications. This differential contracted in March to nearly 10 \$US/BBL amid increased demand for heavy blends amid the conflict.

After retail gasoline prices in Canada fell to 127.1 cents per litre at the end of December, the lowest since April 2021, prices began climbing in January and February before skyrocketing in March, coinciding with crude oil price movements. Retail gasoline prices peaked near the end of March at 184.8, the highest since July 2022. Pump prices started the quarter 27.3 cents per litre lower than at the start of last year, partly due

Figure 1: Canadian Average Regular Gasoline and Component Prices

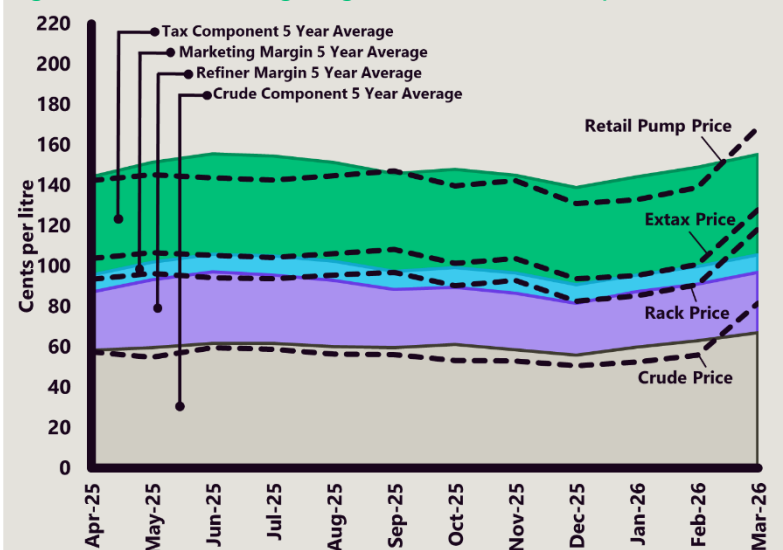
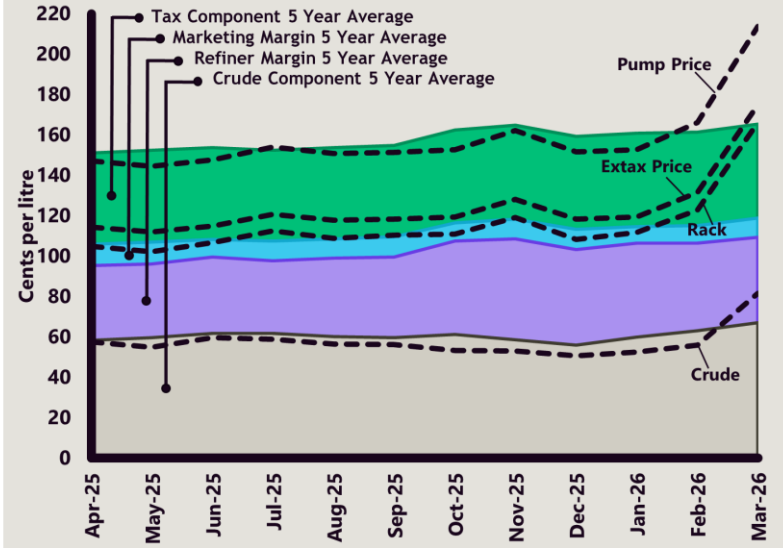


Figure 2: Canadian Average Diesel and Component Prices



to nearly 10 \$US/BBL amid increased demand for heavy blends amid the conflict.



to lower petroleum taxes, as the carbon tax was removed in most provinces in April 2025, and partly due to lower crude oil prices at the start of the year. However, retail pump prices ended the quarter 19.1 cents per litre higher than last year as crude oil prices increased. (Figure 1)

The war in the Middle East has had a pronounced effect on retail diesel prices. This is partly due to sanctions on Russian exports, which have led many countries to rely more on distillate imports from the Middle East. Seasonal demand for distillate fuel, in the form of home heating fuel, also peaks in the winter months. Consequently, the diesel crack spread widened in the first quarter, pushing retail diesel prices higher. Retail diesel prices in Canada reached the highest daily levels ever on March 23, at 239.1 cents per litre, as the diesel crack spread, the difference between diesel rack prices and crude oil prices, reached an all-time high of 108.9 cents per litre. To put this in perspective, the previous five-year diesel crack spread, or refining margin, averaged 44.0 cents per litre in the first quarter (Figure 2).

## Regional Gasoline and Diesel Market Overview

Figure 3: Gasoline Price Components for Q1 2026

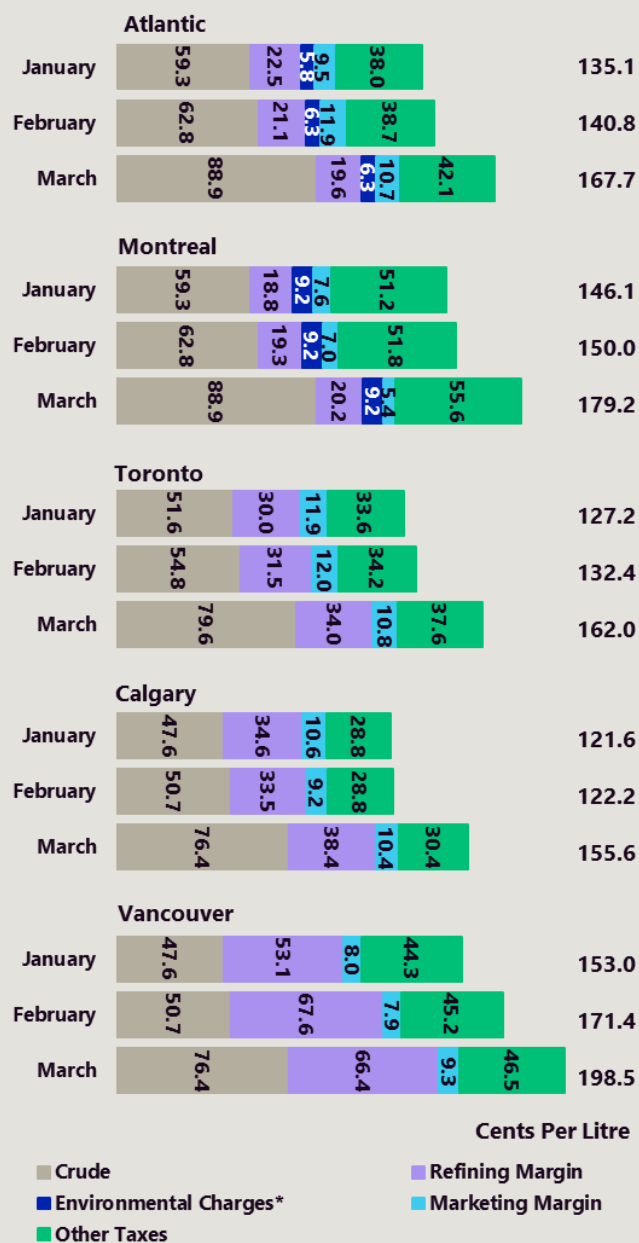
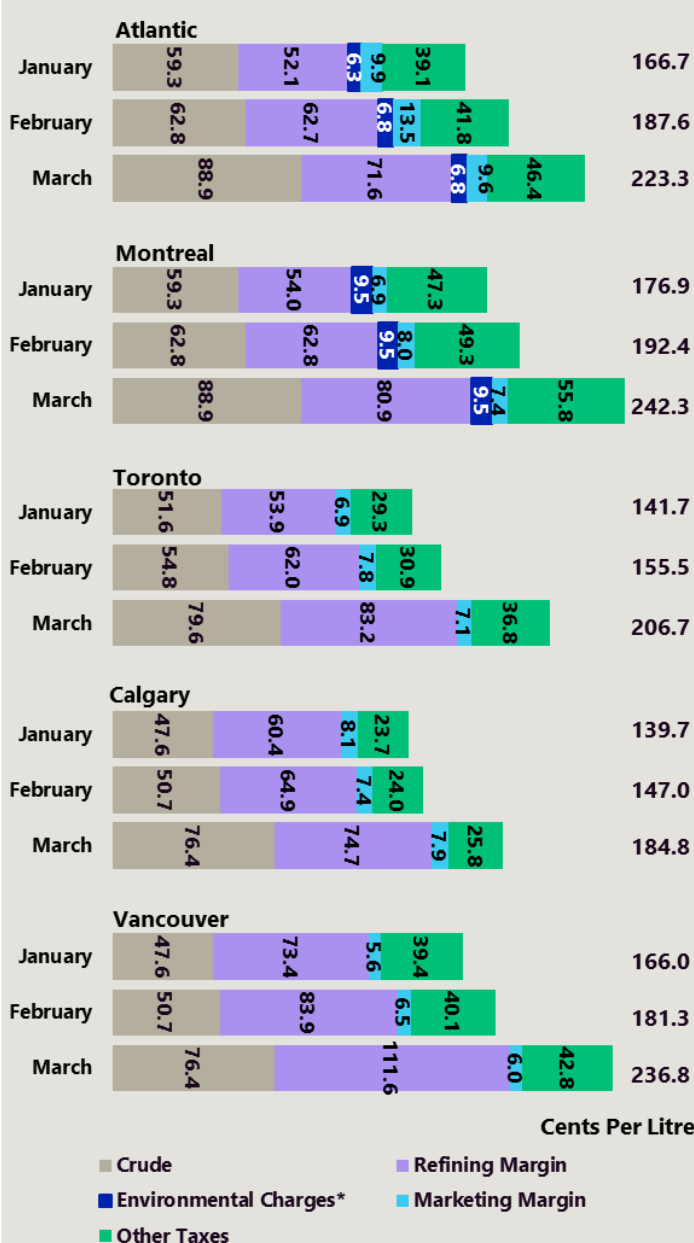


Figure 4: Diesel Price Components for Q1 2026



\*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 (provincial posts and NRCAN). 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.



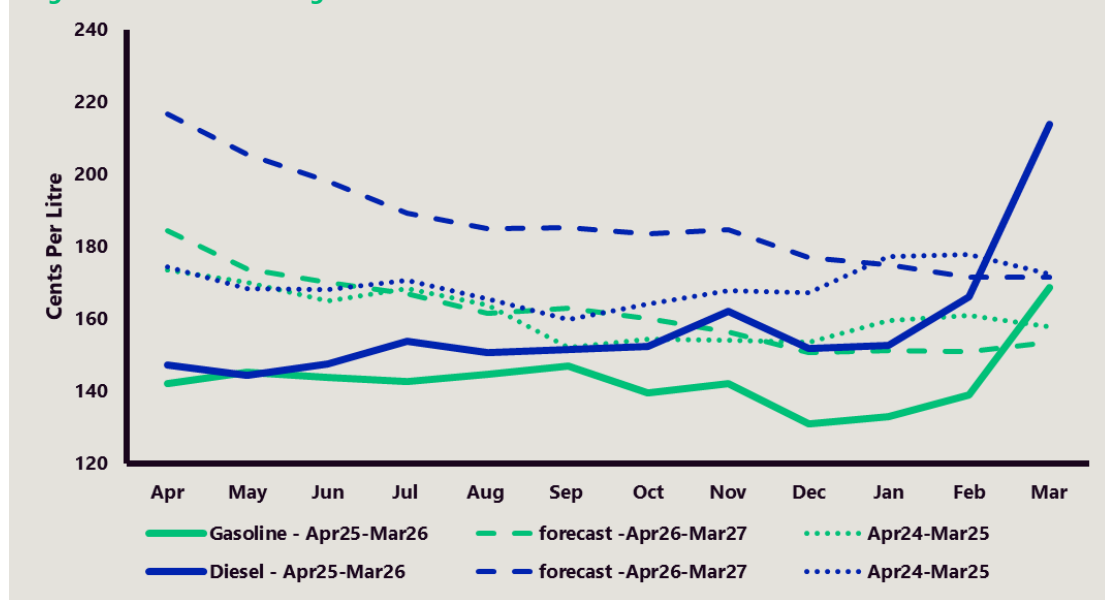
Regionally, all parts of the country experienced rising gasoline prices in the first quarter, with the largest increases along the West Coast. In Vancouver, for example, prices rose 51.4 cents per litre from December to March, peaking at 217.0 cents per litre at the end of March. This was 34.1 cents per litre above the Canadian average pump price. A few factors explain the higher West Coast prices compared with the rest of Canada. One is that Vancouver has higher taxes, including a transit tax that also applies in Victoria, though at a lower rate. Another factor concerns logistical infrastructure. Consumption of gasoline in British Columbia exceeds refinery capacity, requiring the region to depend on imports. Some refined product imports reach Vancouver via the Trans Mountain pipeline. Although the pipeline's capacity increased significantly in 2024, the volume of refined products moving through it did not increase, as most of the increase was crude oil for export. Refinery capacity south of the border is also limited, particularly with the closure of one California refinery in 2025 and another scheduled to close in 2026. Thus, the entire West Coast competes for gasoline imports, keeping product prices higher than in other parts of North America. Lastly, British Columbia has a Low Carbon Fuel Standard, which puts a market price on the carbon intensity of fuel, leading to additional costs for suppliers and producers of refined products in the region. **(Figure 3)**

As with gasoline prices, regional retail diesel prices rose nationwide in the first quarter, with the largest increases on the West Coast. Retail diesel prices in Vancouver, for example, rose 76.0 cents per litre from December to March, compared with the Canadian average, which rose just over 50 cents per litre over the same period. As with gasoline, diesel prices in this region are prone to volatility for the same reasons described for gasoline; however, greater use of biofuels, such as renewable diesel fuel on the North American West Coast, mitigates some of this volatility. Retail diesel prices in Eastern Canada were also elevated above the Canadian average diesel price in the first quarter due to this region's reliance on home heating fuel, a fuel similar in composition to diesel fuel. Home heating fuel use in Eastern Canada (Quebec and Atlantic Canada) accounts for nearly 75 percent of Canada's total use. Retail diesel prices in Eastern Canada averaged nearly 18 cents per litre above the Canadian average during the first quarter. **(Figure 4)**

## Market Outlook

Looking ahead to the next year, we expect retail petroleum prices to trend lower as crude oil prices decline and the Canadian Government

**Figure 5: Canadian Average Gasoline and Diesel Price Forecast**



temporarily removes federal excise taxes on petroleum products. However, through the end of the year, prices during the forecast period will likely remain higher than in the past year. The Middle East conflict has had a profound effect on crude oil prices. Although a solution appears to be in progress, as of the start of the second quarter, tanker traffic through the Strait of Hormuz has yet to return to pre-conflict levels. In addition, during the conflict, several countries released crude oil from their strategic reserves. Once the conflict is over, these same

countries will need to refill their reserves. Thus, although crude oil prices are expected to decline over the next year, the decline may be slow, leading to elevated refined product prices. There is also a chance that the conflict in the Middle East could expand, leading to a longer period of elevated prices.

Typically, gasoline prices peak in late spring or early summer as demand picks up after winter and refiners switch to summer-blended fuel, which evaporates less at higher temperatures but is more expensive to produce. However, with the conflict in the Middle East and the removal of federal excise taxes of 10 cents per litre from April 20 until September 7, it is likely that retail gasoline prices have already peaked this year.

*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 expect retail gasoline prices to begin a steady decline before remaining fairly flat during the winter months, coinciding with expected declines in crude oil prices and lower taxes. Still, we expect retail gasoline prices to average about 19 cents per litre higher over the next year than in the previous year; however, prices will likely decline by roughly 15 cents per litre through to March of next year.

As with gasoline prices, we expect retail diesel prices to decline over the next year as crude oil prices fall, diesel fuel supplies rebound, and federal excise taxes on diesel fuel are temporarily removed. Supply constraints will likely keep diesel prices elevated in April, but as seasonal demand for home heating fuel declines, crude oil prices decrease, and federal excise taxes of 4.0 cents per litre are removed between April 20 and September 7, we should see diesel prices decline over the next year. Additionally, diesel prices are tied to the health of the economy. Lower expected economic growth in 2026, due in part to the trade war and now also to higher inflation driven by higher fuel prices, may reduce diesel fuel demand and put downward pressure on diesel prices. Still, retail diesel prices are expected to average about 29 cents per litre higher over the next year compared to the year before. However, prices will likely decline from current levels by nearly 42 cents per litre over 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 © 2026 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](#)

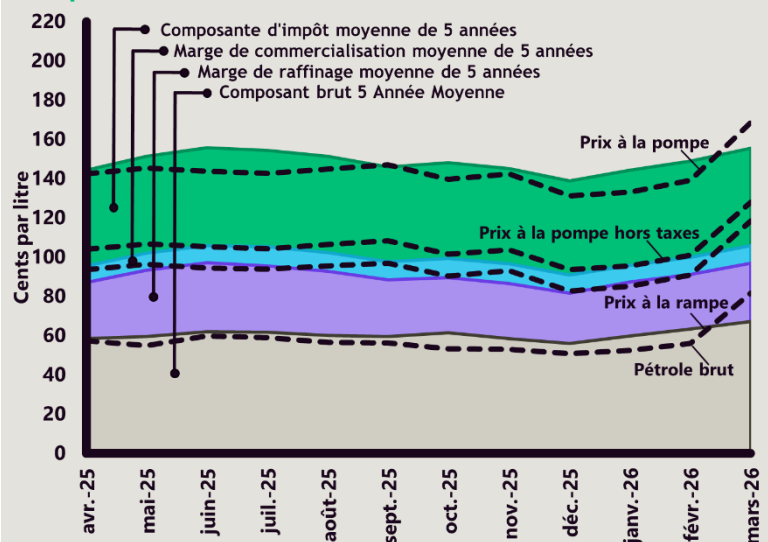
## Les prix du pétrole au détail au Canada ont explosé à la fin du trimestre après le déclenchement de la guerre au Moyen-Orient

**La guerre au Moyen-Orient a effectivement fermé le détroit d'Ormuz, entraînant un choc sévère de l'approvisionnement en pétrole brut qui a propulsé le composant brut des prix de détail à un niveau presque record, le plus élevé depuis près de quatre ans au Canada. En mars, les prix de l'essence au détail ont atteint un sommet en près de deux ans, et ceux du diesel au détail ont atteint un niveau proche du plus haut depuis près de trois ans, la guerre ayant eu un effet plus marqué sur les approvisionnements mondiaux en distillats.**

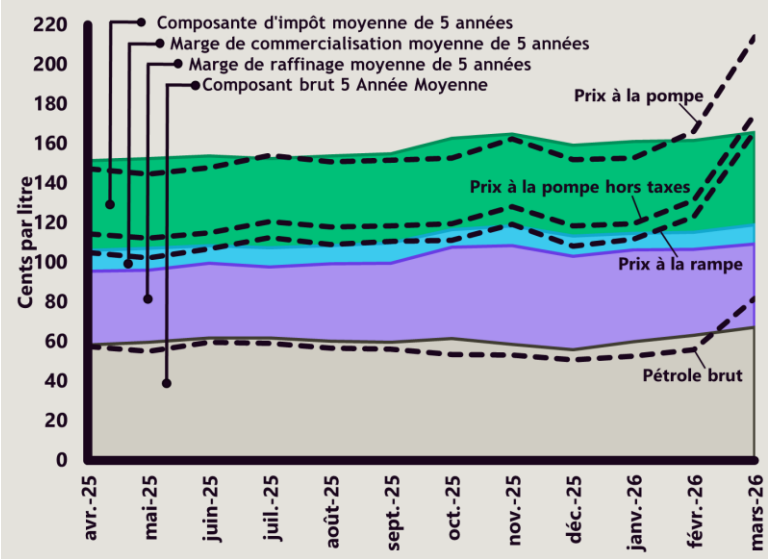
Alors que les tensions au Moyen-Orient s'intensifiaient au premier trimestre, culminant avec la guerre fin février et la fermeture du détroit d'Ormuz, une route transportant environ 20 % du pétrole brut mondial quotidiennement, les prix du pétrole brut ont explosé. Non seulement les expéditions de pétrole brut et de produits raffinés dans la région du Golfe ont été affectées, poussant les fournisseurs à trouver des routes alternatives et à subir des tarifs nettement plus élevés pour les pétroliers, mais la production de pétrole brut dans la région a également été fortement réduite. Sans options d'exportation, plusieurs producteurs de pétrole brut du Moyen-Orient ont dû arrêter la production dans plusieurs champs, aggravant encore le problème de l'approvisionnement en pétrole brut au Moyen-Orient et faisant grimper les prix du pétrole brut à l'échelle mondiale. Avec environ 40 % des prix du pétrole brut représentant environ 40 % des prix de détail à la pompe, les prix à la pompe au Canada ont augmenté vers la fin du premier trimestre.

À la fin de l'année dernière, les prix du pétrole brut ont chuté pour atteindre leur plus bas en près de cinq ans, alimentés par des inquiétudes concernant un excédent imminent de pétrole brut. Cependant, les prix ont inversé leur tendance, augmentant régulièrement au cours des deux premiers mois du premier trimestre en raison des tensions au Moyen-Orient, puis ont explosé en mars avec le déclenchement de la guerre. Le WTI, l'indice nord-américain du pétrole brut, a augmenté de 45,60 \$US/BBL au cours du premier trimestre, soit une hausse de 79,6 % par rapport à la fin du trimestre dernier. Le WTI a clôturé le trimestre à 102,86 \$US/BBL, après avoir atteint un pic fin mars à 104,69 \$US/BBL, un niveau de prix jamais vu depuis juillet 2022, lorsque les marchés du pétrole brut ont été impactés par la guerre en Russie/Ukraine. De même, le Brent, l'indice international du brut, a également connu des hausses significatives au premier trimestre, progressant de 106,5 % par rapport à la fin du dernier trimestre, soit une hausse globale de 65,34 \$US/BBL, pour clôturer le trimestre à 126,69 \$US/BBL. Alors que les prix des pétroliers ont fortement augmenté en mars, l'indice Brent a été plus durement touché par la guerre au Moyen-Orient en raison de sa proximité avec la région du Golfe et de sa plus grande dépendance aux approvisionnements

**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 pétrole brut par voie maritime. L'indice canadien du pétrole lourd, Western Canadian Select (WCS), a également connu des hausses significatives au premier trimestre, avec une hausse de 102,3 % par rapport à la fin du dernier trimestre et un pic supérieur à 90 \$/US/BBL dans un contexte de demande accrue pour le pétrole brut canadien due au conflit. L'indice de référence se négocie généralement avec un rabais par rapport aux autres indices en raison de différence dans les spécifications. Cette différence s'est contractée en mars à près de 10 \$/US/BBL, en raison de demande accrue pour les mélanges lourds pendant le conflit.

Après la chute des prix de l'essence au détail au Canada à 127,1 cents le litre à la fin décembre, le plus bas depuis avril 2021, les prix ont commencé à grimper en janvier et février avant de grimper en flèche en mars, coïncidant avec les mouvements des prix du pétrole brut. Les prix de l'essence au détail ont atteint un pic vers la fin mars à 184,8, cents le litre, le plus haut depuis juillet 2022. Les prix à la pompe ont commencé le trimestre avec 27,3 cents le litre plus bas par rapport au début de l'année dernière, en partie à cause de taxes pétrolières plus basses, puisque la taxe carbone a été supprimée dans la plupart des provinces en avril 2025, et en partie à cause des prix plus bas du pétrole brut en début d'année. Cependant, les prix au détail à la pompe ont terminé le trimestre avec une hausse de 19,1 cents le litre par rapport à l'année précédente, alors que les prix du pétrole brut ont augmenté. **(Graphique 1)**

La guerre au Moyen-Orient a eu un impact marqué sur les prix du diesel au détail. Cela est en partie dû aux sanctions sur les exportations russes, qui ont amené de nombreux pays à se tourner davantage vers les importations de distillats en provenance du Moyen-Orient. La demande saisonnière pour le carburant de distillation, sous forme de combustible pour le chauffage domestique, atteint également son pic durant les mois d'hiver. Par conséquent, la marge de raffinage du diesel s'est élargie au premier trimestre, faisant grimper les prix du diesel au détail. Les prix du diesel au Canada ont atteint des niveaux quotidiens le 23 mars, à 239,1 cents le litre, alors que la marge de raffinage du diesel, la différence entre les prix de rack de diesel et ceux du pétrole brut atteignait un sommet historique de 108,9 cents le litre. Pour mettre cela en perspective, la marge de raffinage du diesel sur les cinq dernières années, ou marge de raffinage, était en moyenne de 44,0 cents le litre au premier trimestre. **(Graphique 2)**

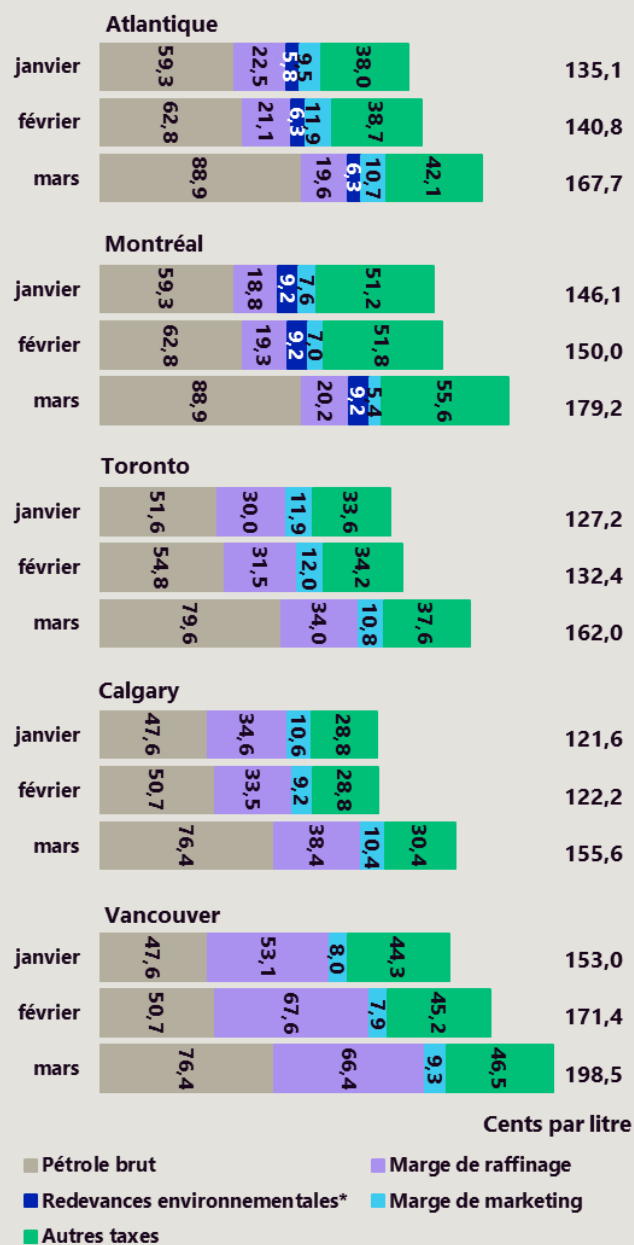
## Aperçu du marché régional de l'essence et du diesel

Au niveau régional, toutes les régions du pays ont connu une hausse des prix de l'essence au premier trimestre, avec les plus fortes hausses le long de la côte Ouest. À Vancouver, par exemple, les prix ont augmenté de 51,4 cents le litre de décembre à mars, atteignant un pic de 217,0 cents le litre à la fin mars. Cela représente 34,1 cents le litre au-dessus du prix moyen canadien à la pompe. Quelques facteurs expliquent les prix plus élevés sur la côte Ouest par rapport au reste du Canada. L'une d'elles est que Vancouver a des taxes plus élevées, y compris une taxe de transport en commun qui s'applique aussi à Victoria, mais à un taux plus bas. Un autre facteur concerne l'infrastructure logistique. La consommation d'essence en Colombie-Britannique dépasse la capacité des raffineries, obligeant la région à dépendre des importations. Certaines importations de produits raffinés atteignent Vancouver via le pipeline Trans Mountain. Bien que la capacité du pipeline ait considérablement augmenté en 2024, le volume de produits raffinés qui y circulent n'a pas augmenté, car la majeure partie de cette augmentation provenait du pétrole brut destiné à l'exportation. La capacité des raffineries au sud de la frontière est également limitée, en particulier avec la fermeture d'une raffinerie californienne en 2025 et d'une autre prévue pour 2026. Ainsi, toute la côte Ouest se bat pour des importations d'essence, maintenant les prix des produits plus élevés que dans d'autres régions d'Amérique du Nord. Enfin, la Colombie-Britannique dispose d'une norme de carburant à faible émission de carbone, qui fixe un prix de marché sur l'intensité carbone du carburant, entraînant des coûts supplémentaires pour les fournisseurs et producteurs de produits raffinés de la région. **(Graphique 3)**

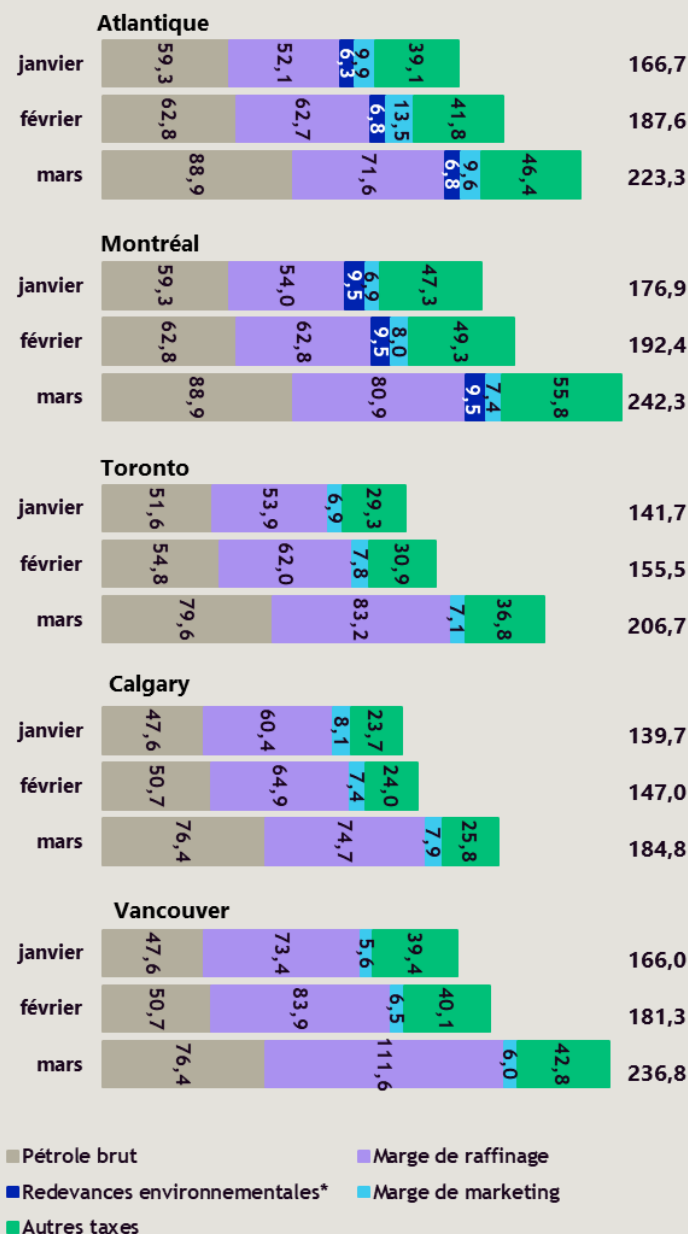
Tout comme les prix de l'essence, les prix régionaux du diesel au détail ont augmenté à l'échelle nationale au premier trimestre, avec les plus fortes hausses sur la côte Ouest. Les prix du diesel au détail à Vancouver, par exemple, ont augmenté de 76,0 cents le litre de décembre à mars par rapport à la moyenne canadienne, qui a augmenté un peu plus de 50 cents le litre sur la même période. Comme pour l'essence, les prix du diesel dans cette région sont sujets à la volatilité pour les mêmes raisons que celles décrites pour l'essence ; cependant, une utilisation accrue de biocarburants, comme le diesel renouvelable sur la côte ouest nord-américaine, atténue une partie de cette volatilité. Les prix du diesel au détail dans l'Est du Canada étaient également supérieurs à la moyenne canadienne au premier trimestre en raison de la dépendance de cette région au combustible de chauffage domestique, un carburant de composition similaire au diesel. L'utilisation de combustible pour le chauffage domestique dans l'Est du Canada (Québec et Canada atlantique) représente près de 75 % de la consommation totale du Canada. Les prix du diesel au détail dans l'Est du Canada étaient en moyenne de près de 18 cents le litre au-dessus de la moyenne canadienne au cours du premier trimestre. **(Graphique 4)**



**Graphique 3:**  
Composantes du prix de l'essence pour le T1 2026



**Graphique 4:**  
Prix des composants du diesel pour le T1 2026



\*Les redevances environnementales sont une composante de la marge de raffinage et comprennent les coûts de plafonnement et d'échange affichés au Québec (au 31 décembre) et les coûts d'ajustement du carbone affichés en vertu du Règlement sur les carburants propres dans le Canada atlantique (postes provinciaux et RNCan). 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 l'année à venir, nous prévoyons que les prix au détail du pétrole tendront à baisser à mesure que les prix du pétrole brut diminueront. Cependant, jusqu'à la fin de l'année, les prix durant la période de prévision resteront probablement supérieurs à ceux de l'année précédente. Le conflit au Moyen-Orient a eu un effet profond sur les prix du pétrole brut. Bien qu'une solution semble en cours, au début du deuxième trimestre, le trafic de pétroliers à travers le détroit d'Ormuz n'a pas encore retrouvé les niveaux d'avant le conflit. De plus, pendant le conflit, plusieurs pays ont libéré du pétrole brut de leurs réserves stratégiques. Une fois le conflit terminé, ces mêmes pays devront renouveler leurs

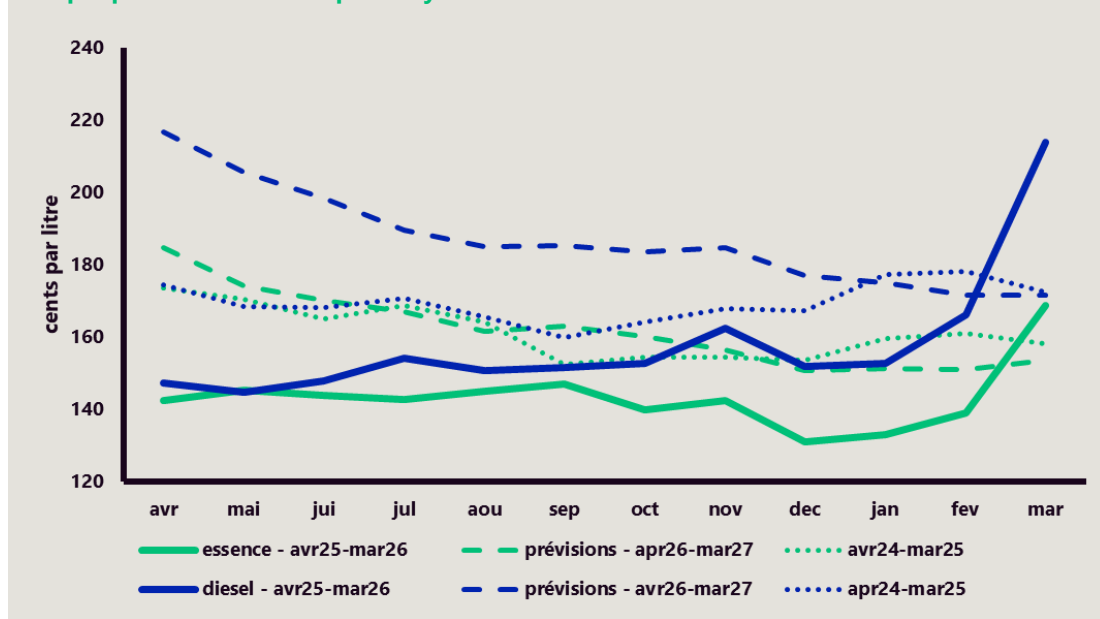


réserve. Ainsi, bien que les prix du pétrole brut devraient baisser au cours de l'année à venir, cette baisse pourrait être lente, entraînant une hausse des prix des produits raffinés. Il existe également un risque que le conflit au Moyen-Orient se prolonge, entraînant une période plus longue de hausse des prix.

Habituellement, les prix de l'essence atteignent un sommet à la fin du printemps ou au début de l'été, lorsque la demande augmente après l'hiver et que les raffineurs passent à un carburant mélangé pour l'été, qui s'évapore moins à des températures plus élevées mais coûte plus cher à produire. Toutefois, compte tenu du conflit au Moyen-Orient et de la suppression temporaire des taxes d'accise fédérales de 10 cents le litre du 20 avril au 7 septembre, il est probable que les prix de détail de l'essence aient déjà atteint leur sommet cette année. Nous nous attendons à ce que les prix de détail de l'essence commencent à diminuer régulièrement, puis demeurent relativement stables durant les mois d'hiver, ce qui coïnciderait avec les baisses attendues des prix du brut et des taxes plus faibles. Cela dit, nous prévoyons que les prix de détail de l'essence seront en moyenne d'environ 19 cents le litre plus élevés au cours de la prochaine année que durant l'année précédente; toutefois, les prix devraient diminuer d'environ 15 cents le litre d'ici mars de l'an prochain.

Comme pour l'essence, nous nous attendons à ce que les prix de détail du diesel diminuent au cours de la prochaine année à mesure que les prix du pétrole brut baissent, que l'offre de diesel se redresse et que les taxes d'accise fédérales sur le diesel soient temporairement

**Graphique 5: Prévisions des prix moyen de l'essence et du diesel au Canada**



supprimées. Des contraintes d'approvisionnement devraient maintenir les prix du diesel à un niveau élevé en avril, mais à mesure que la demande saisonnière de mazout de chauffage diminue, que les prix du brut reculent et que les taxes d'accise fédérales de 4,0 cents le litre sont supprimées entre le 20 avril et le 7 septembre, nous devrions voir les prix du diesel diminuer au cours de la prochaine année. De plus, les prix du diesel sont liés à la santé de l'économie. Une croissance économique attendue plus faible en 2026, due en partie à la guerre commerciale et maintenant aussi

à une inflation plus élevée alimentée par la hausse des prix des carburants, pourrait réduire la demande de diesel et exercer une pression à la baisse sur les prix du diesel. Malgré tout, on s'attend à ce que les prix de détail du diesel soient en moyenne d'environ 29 cents le litre plus élevés au cours de la prochaine année que l'année précédente. Toutefois, les prix devraient diminuer des niveaux actuels d'environ 42 cents le litre au cours de la prochaine année. **(Graphique 5)**

**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 © 2026 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](#)