

Elevated refined product crack spreads and crude prices pushed retail gasoline and diesel prices to near four-year highs in the second quarter

Tightening refined product inventories in North America in the second quarter pushed the Canadian refining margins – also known as the crack spread – to an all-time high in May for gasoline and kept diesel cracks elevated. Along with crude oil prices reaching their highest level in April since the outbreak of the war in Russia in 2022, retail prices reached multi-year highs in the second quarter.

The Middle East conflict effectively closed the Strait of Hormuz and triggered a significant crude oil supply crisis, keeping crude oil and refined product prices elevated throughout the second quarter. The supply disruption prompted a reorganization of supply routes and increased releases of crude oil from strategic reserves in several countries, including the U.S. Crude oil inventories in the U.S., including the strategic reserve, reached the lowest level in more than forty years in the second quarter. Increased U.S. exports from the reserve have helped temper global crude prices, which would likely have been higher otherwise. Similarly, U.S. exports of jet and distillate fuel reached record highs, at the expense of domestic inventories, which declined over the second quarter. Reduced production of refined products, in part due to spring refinery maintenance, and lower North American refinery capacity from last year's refinery closures also contributed to lower refined product inventories. The ongoing Russia/Ukraine war, with a recent increase in drone attacks by Ukraine on Russian oil infrastructure, further contributed to declining global refined product inventories. Declining gasoline and diesel inventories in the second quarter contributed to elevated refined product crack spreads. Along with higher crude oil prices, retail prices in the second quarter climbed to multi-year highs.

Crude oil prices climbed in April as tensions in the Middle East peaked, but declined near the end of the quarter after a Memorandum of Understanding between the U.S. and Iran opened the Strait of Hormuz, leading to increased crude oil flows. WTI, the North American crude oil benchmark, rose to 114.58 \$US/BBL in early April, the highest price since June 2022, and remained elevated in May before falling in the second half of June to end the quarter at 70.56 \$US/BBL, an overall decline of 31.4 percent from the end of the last quarter. Similarly, Brent, the international crude benchmark, reached a high of 138.21 \$US/BBL in early April, the highest price since July 2008, and remained elevated in May before falling in June to end the quarter at 70.46 \$US/BBL, an overall decline of 44.4 percent over the quarter. The Canadian heavy-oil benchmark, Western Canadian Select (WCS), also increased early in the second quarter, rising to nearly 100 \$ US/BBL amid higher demand for heavier crude blends amid the conflict.

Despite a temporary federal tax holiday of ten cents per litre starting April 20, retail gasoline prices in Canada reached their highest level in nearly four years in May, at 192.0 cents per litre, as the gasoline crack reached an all-time high, and crude oil prices remained elevated. Gasoline inventories declined in the second quarter as refinery maintenance and a reduction in North American refinery capacity over the past year curbed production. In addition, refiners adjusted yields, focusing heavily on jet fuel, which had been severely affected by the conflict in the

Figure 1: Canadian Average Regular Gasoline and Component Prices

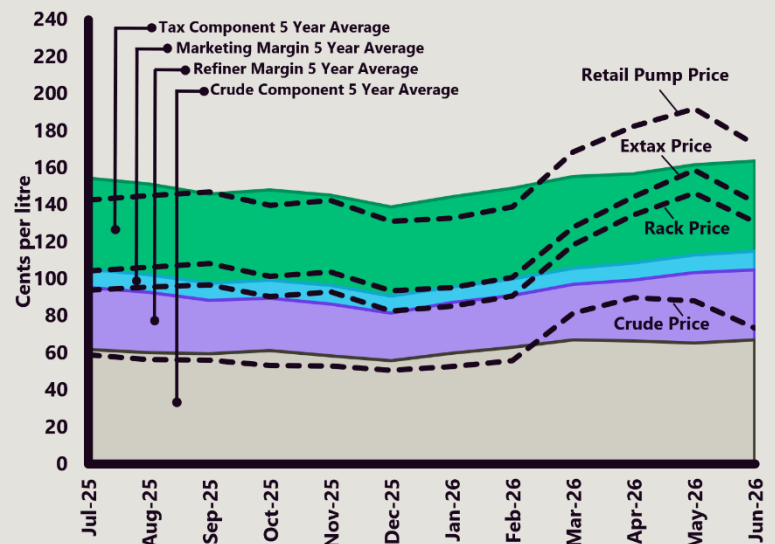
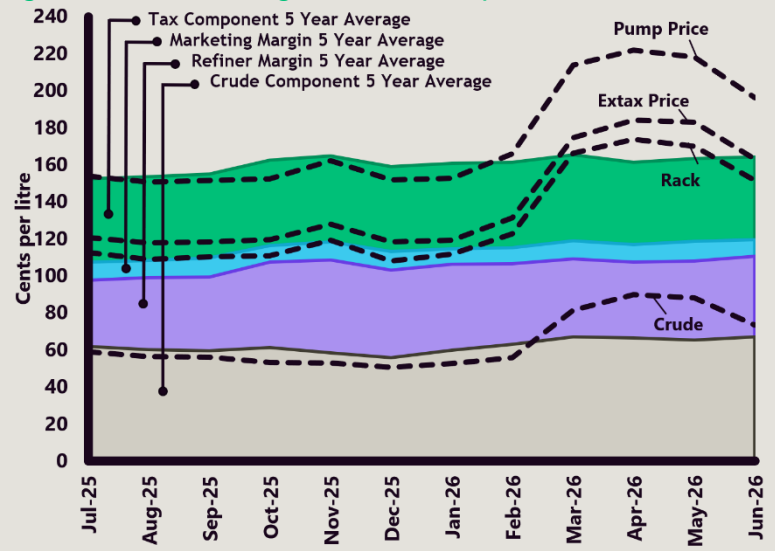


Figure 2: Canadian Average Diesel and Component Prices





Middle East. Consequently, retail gasoline prices averaged 38.6 cents per litre higher than in the second quarter of last year and 21.7 cents per litre higher than the previous five-year average for the quarter. **(Figure 1)**

Canadian retail diesel prices have also been profoundly affected by the Middle East conflict, averaging 65.7 cents per litre higher in the second quarter than a year earlier and 49.2 cents per litre above the previous five-year average. In April, Canadian diesel prices reached 222.0 cents per litre, the highest in nearly four years. Record distillate exports in the second quarter contributed to declining inventories, which reached their lowest level in 23 years in the U.S. in May. These factors were a major reason diesel prices remained high in the second quarter. The diesel crack spread – the difference between wholesale and crude prices – averaged 81.5 cents per litre in the second quarter, nearly 28 cents per litre more than the gasoline crack spread. **(Figure 2).**

Regional Gasoline and Diesel Market Overview

Figure 3:
Gasoline Price Components for Q2 2026

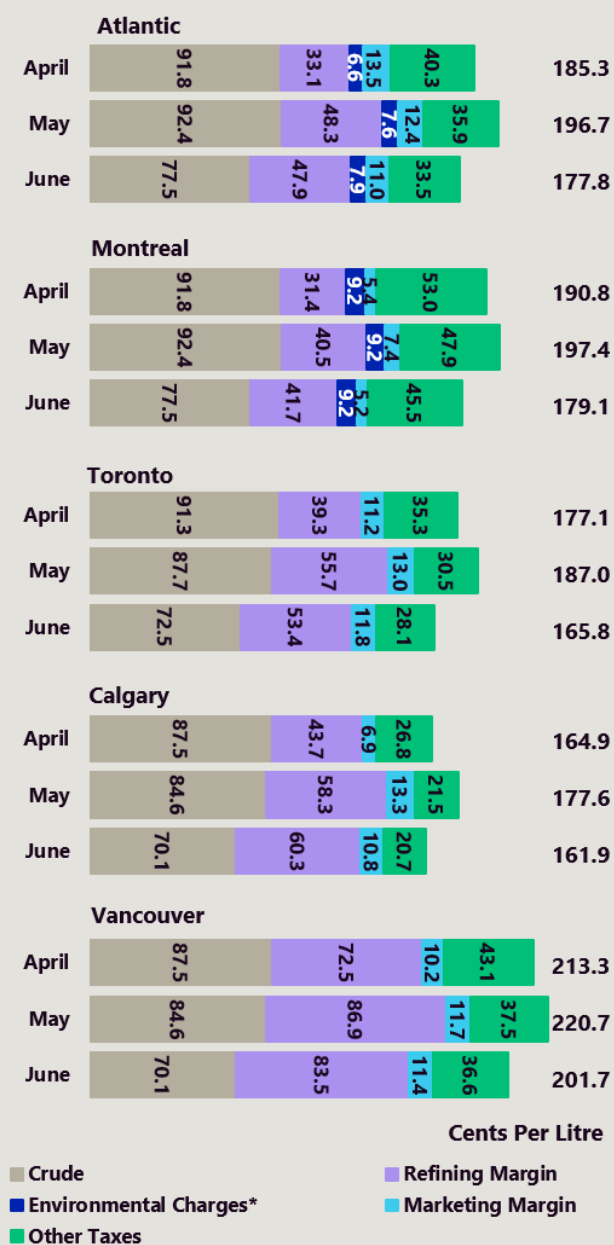
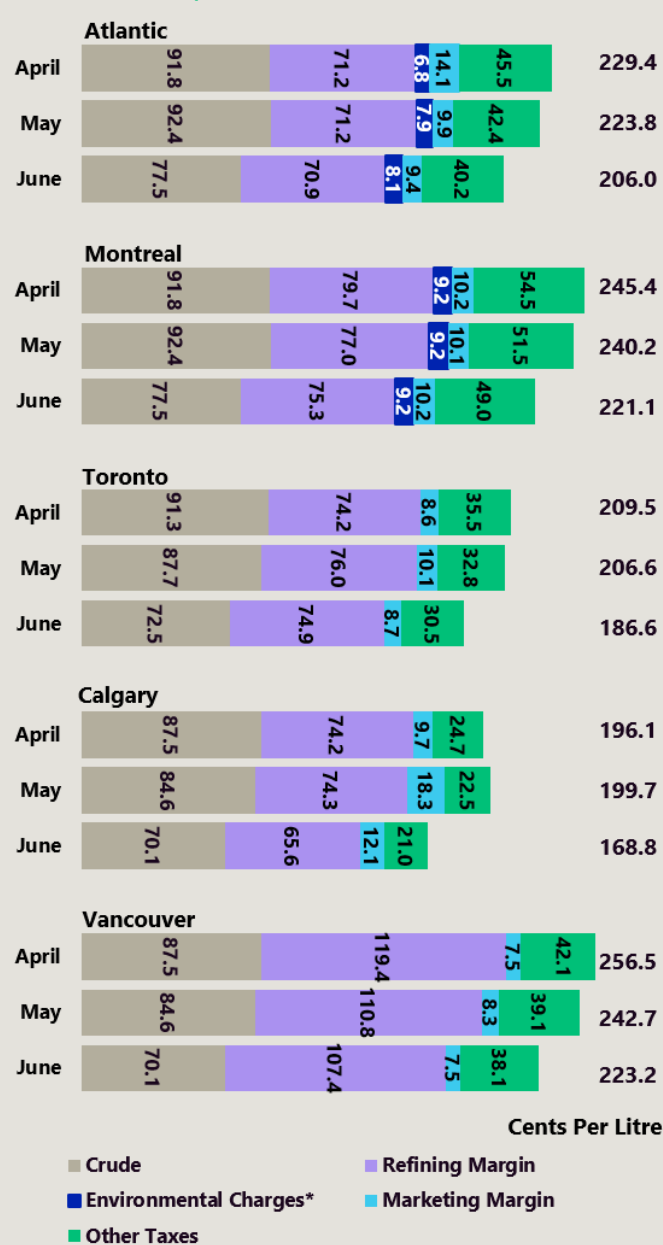


Figure 4:
Diesel Price Components for Q2 2026



*Environmental Charges are a component of the refining margin and include posted Cap & Trade costs in Quebec (as of March 30) 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.



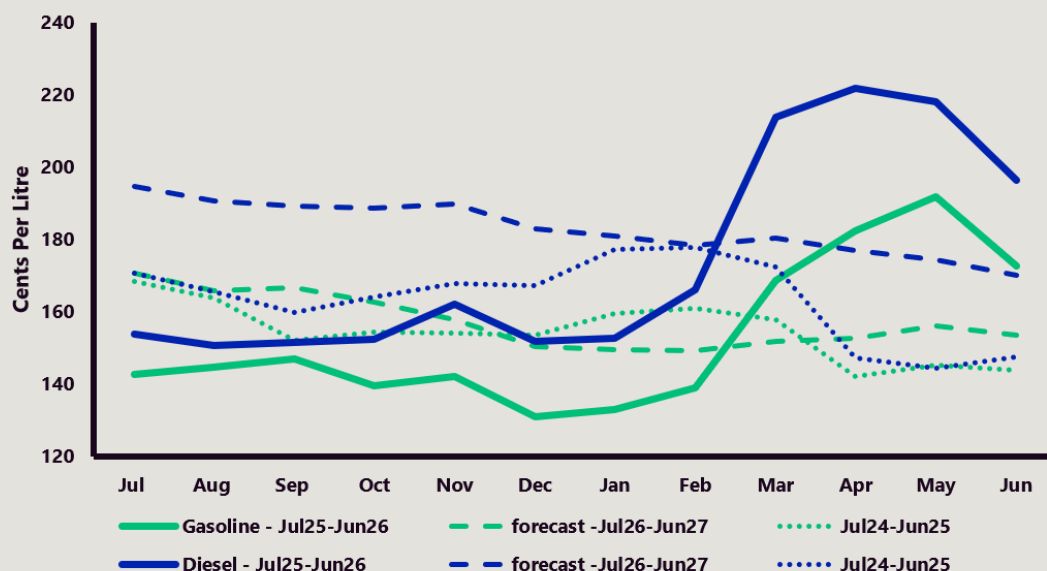
Regionally, gasoline prices peaked in most markets in Canada in May; however, a reduction in refinery activity, particularly in the U.S. Midwest, contributed to larger price increases in central parts of the country, particularly in the Prairie provinces, in the second quarter. Still, retail gasoline prices remain the lowest in Canada in central regions, a consequence of proximity to refining centres. Elsewhere, prices remained the highest in Western Canada, averaging well above the Canadian average in markets such as Vancouver, British Columbia. Several factors contribute to higher pump prices in this region, including higher tax rates, lower refinery capacity relative to demand, British Columbia's low-carbon fuel standard, which encourages fuel marketers to increase the use of renewable and low-carbon fuels, and proximity to U.S. West Coast markets. The U.S. West Coast has experienced a reduction in refinery capacity in recent years, including the closure of another refinery this April. With that comes increased demand for imports, leading to higher prices along the entire North American West Coast. **(Figure 3)**

Lower refinery utilization in the U.S. Midwest tightened diesel inventories and contributed to rising prices in Prairie province markets in May, while other markets were beginning to see slightly lower diesel prices. The largest decline in diesel prices in Canada occurred on the West Coast, where prices in Vancouver fell by more than 33 cents per litre from April to June. Although many of the issues that plague retail gasoline prices on the West Coast also apply to diesel prices, the North American West Coast incorporates more renewable diesel into its total fuel pool. The use of biofuels, which account for roughly one-third of the total fuel pool on the U.S. West Coast, can mitigate the effects of tight distillate supply conditions experienced elsewhere. **(Figure 4)**

Market Outlook

Looking ahead to next year, we expect retail petroleum prices to trend lower; however, the path to lower prices could be hampered by increased volatility, as uncertainty remains about whether the conflict in the Middle East will be resolved. Crude oil prices began to decline in June as the U.S. and Iran reached a Memorandum of Understanding regarding the conflict, which had increased vessel traffic through the

Figure 5: Canadian Average Gasoline and Diesel Price Forecast



Strait of Hormuz; however, the conflict between the two countries escalated in July, with traffic through the Strait once again reduced. With less spare crude oil capacity available should the conflict persist, crude oil prices will likely spike again. Despite increased volatility, the International Energy Agency (IEA), in its July Oil Market Report, and the U.S. Energy Information Administration (EIA), in its July Short-Term Energy Outlook, both expect crude production to outpace demand in 2027, leading to lower crude prices. As we are in the peak

summer driving season, and diesel fuel demand will likely pick up later in the summer ahead of the fall harvest and home heating fuel inventory builds, we will likely see elevated refined product crack spreads persist through the remainder of this year, given unusually low inventories. Thus, any retail price declines from falling crude oil prices will likely be tempered by elevated crack spreads.

Retail gasoline prices likely peaked in May this year and will decline for the remainder of the year, reaching their lowest levels in the winter months of December through February (about 23 cents per litre lower than current levels), when demand for gasoline is lowest. Despite the annual switchover to winter-blended fuel in the fall, which is cheaper to produce, the reinstatement of federal gasoline taxes of ten cents per litre in September will likely offset this, leaving prices largely unchanged from summer levels. Overall, by next June, we expect gasoline prices to be nearly 20 cents per litre lower than current prices.

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.



As for diesel prices, we expect declines; however, they are expected to be smaller than for gasoline, as the supply disruption caused by the Middle East conflict has been more pronounced in diesel markets and will therefore take longer to recover. Prices will likely decline from current levels but remain fairly flat for the rest of the summer and into the fall, even with the reinstatement of federal taxes of four cents per litre in September. Over the winter months, diesel prices will decline as crude oil prices fall; then, diesel prices will decline further next spring as seasonal demand for home heating fuel, a fuel similar in composition to diesel, tapers. By this time next year, we expect diesel prices to be over 26 cents per litre lower than they are now. **(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 © 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](#)

Des écarts de craquage élevés pour les produits raffinés et des prix du brut élevés ont poussé les prix de détail de l'essence et du diesel près de sommets de quatre ans au deuxième trimestre

Le resserrement des stocks de produits raffinés en Amérique du Nord au deuxième trimestre a porté les marges de raffinage canadiennes — aussi appelées écarts de craquage — à un sommet historique en mai pour l'essence et a maintenu les écarts du diesel à des niveaux élevés. Parallèlement, les prix du pétrole brut ayant atteint en avril leur niveau le plus élevé depuis le début de la guerre en Russie en 2022, les prix de détail ont atteint des sommets pluriannuels au deuxième trimestre.

Le conflit au Moyen-Orient a effectivement fermé le détroit d'Ormuz et déclenché une importante crise d'approvisionnement en pétrole brut, maintenant les prix du brut et des produits raffinés à des niveaux élevés tout au long du deuxième trimestre. La perturbation de l'offre a entraîné une réorganisation des routes d'approvisionnement et une hausse des prélèvements dans les réserves stratégiques de pétrole brut de plusieurs pays, dont les États-Unis. Les stocks de pétrole brut aux États-Unis, y compris la réserve stratégique, ont atteint au deuxième trimestre leur plus bas niveau en plus de quarante ans. L'augmentation des exportations américaines issues de la réserve a contribué à tempérer les prix mondiaux du brut, qui auraient probablement été plus élevés autrement. De même, les exportations américaines de carburant et de distillats ont atteint des sommets records, au détriment des stocks intérieurs, qui ont diminué au cours du deuxième trimestre. La réduction de la production de produits raffinés, attribuable en partie aux travaux d'entretien printaniers des raffineries, ainsi que la baisse de la capacité de raffinage nord-américaine découlant des fermetures de raffineries de l'an dernier, ont également contribué à la diminution des stocks de produits raffinés. La guerre persistante entre la Russie et l'Ukraine, avec une récente intensification des attaques de drones ukrainiens contre les infrastructures pétrolières russes, a aussi contribué au recul des stocks mondiaux de produits raffinés. La diminution des stocks d'essence et de diesel au deuxième trimestre a contribué au maintien d'écarts de craquage élevés pour les produits raffinés. Conjugués à la hausse des prix du pétrole brut, ces facteurs ont fait grimper les prix de détail à des sommets pluriannuels au deuxième trimestre.

Les prix du pétrole brut ont augmenté en avril lorsque les tensions au Moyen-Orient ont culminé, mais ils ont reculé vers la fin du trimestre après qu'un protocole d'entente entre les États-Unis et l'Iran a rouvert le détroit d'Ormuz, entraînant une augmentation des flux de brut. Le WTI, référence nord-américaine du pétrole

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

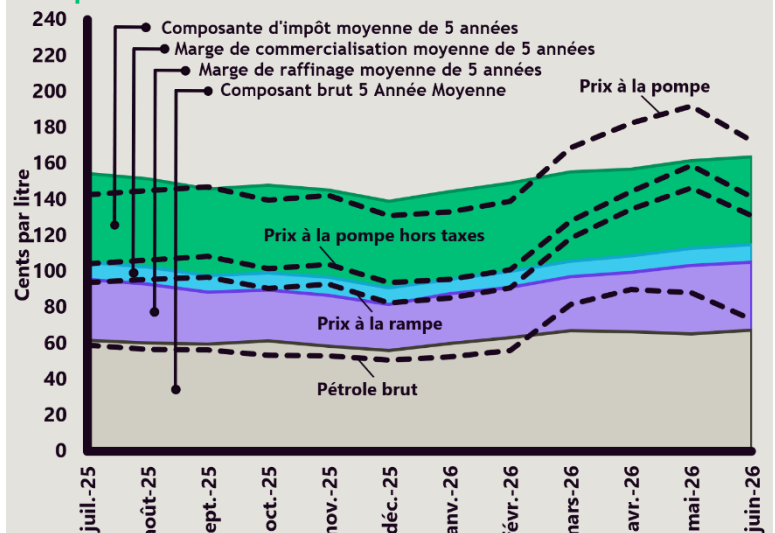
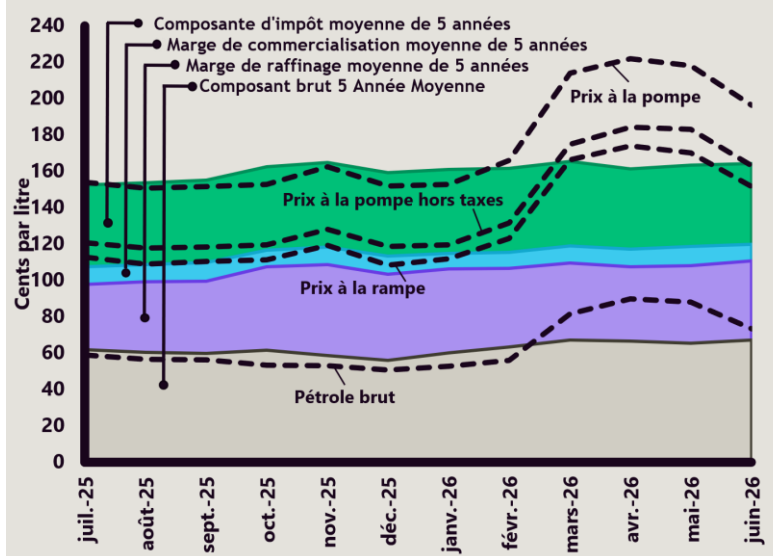


Figure 2: Prix moyens du diesel et de ses composants au Canada





brut, a atteint 114,58 \$US/baril au début d'avril, son plus haut niveau depuis juin 2022, et est demeuré élevé en mai avant de baisser durant la seconde moitié de juin pour terminer le trimestre à 70,56 \$US/baril, soit une baisse globale de 31,4 % par rapport à la fin du trimestre précédent. De même, le Brent, référence internationale du brut, a atteint un sommet de 138,21 \$US/baril au début d'avril, son niveau le plus élevé depuis juillet 2008, et est demeuré élevé en mai avant de reculer en juin pour terminer le trimestre à 70,46 \$ US/baril, soit une baisse globale de 44,4 % au cours du trimestre. La référence canadienne du pétrole lourd, le Western Canadian Select (WCS), a également augmenté au début du deuxième trimestre, approchant 100 \$US/baril dans un contexte de demande accrue pour les mélanges de brut plus lourd en raison du conflit.

Malgré une suspension temporaire de la taxe fédérale de dix cents le litre à compter du 20 avril, les prix de détail de l'essence au Canada ont atteint en mai leur plus haut niveau en près de quatre ans, à 192,0 cents le litre, alors que l'écart de craquage de l'essence atteignait un sommet historique et que les prix du pétrole brut demeuraient élevés. Les stocks d'essence ont diminué au deuxième trimestre, les travaux d'entretien des raffineries et la réduction de la capacité de raffinage nord-américaine au cours de la dernière année ayant freiné la production. De plus, les raffineurs ont ajusté leurs rendements en accordant une forte priorité au carburéacteur, qui avait été durement touché par le conflit au Moyen-Orient. Par conséquent, les prix de détail de l'essence ont été en moyenne 38,6 cents le litre plus élevés qu'au deuxième trimestre de l'an dernier et 21,7 cents le litre au-dessus de la moyenne quinquennale précédente pour le trimestre. **(Figure 1)**

Les prix de détail du diesel au Canada ont également été profondément touchés par le conflit au Moyen-Orient, affichant au deuxième trimestre une moyenne supérieure de 65,7 cents le litre à celle d'un an plus tôt et de 49,2 cents le litre à la moyenne quinquennale précédente. En avril, les prix du diesel au Canada ont atteint 222,0 cents le litre, leur plus haut niveau en près de quatre ans. Les exportations records de distillats au deuxième trimestre ont contribué au recul des stocks, qui ont atteint en mai leur plus bas niveau en 23 ans aux États-Unis. Ces facteurs expliquent en grande partie pourquoi les prix du diesel sont demeurés élevés au deuxième trimestre. L'écart de craquage du diesel — soit la différence entre les prix de gros et les prix du brut — s'est établi en moyenne à 81,5 cents le litre au deuxième trimestre, soit près de 28 cents le litre de plus que l'écart de craquage de l'essence. **(Figure 2)**

Aperçu du marché régional de l'essence et du diesel

Sur le plan régional, les prix de l'essence ont atteint un sommet dans la plupart des marchés canadiens en mai; toutefois, la réduction de l'activité des raffineries, particulièrement dans le Midwest américain, a contribué à des hausses de prix plus marquées dans les régions centrales du pays, notamment dans les provinces des Prairies, au deuxième trimestre. Les prix de détail de l'essence demeurent néanmoins les plus bas au Canada dans les régions centrales, en raison de leur proximité avec les centres de raffinage. Ailleurs, les prix sont restés les plus élevés dans l'Ouest canadien, se situant bien au-dessus de la moyenne canadienne dans des marchés comme Vancouver, en Colombie-Britannique. Plusieurs facteurs contribuent aux prix plus élevés à la pompe dans cette région, notamment des taux de taxation plus élevés, une capacité de raffinage plus faible par rapport à la demande, la norme sur les carburants à faible teneur en carbone de la Colombie-Britannique, qui encourage les distributeurs de carburant à accroître l'utilisation de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone, ainsi que la proximité des marchés de la côte Ouest américaine. La côte Ouest américaine a connu une réduction de sa capacité de raffinage au cours des dernières années, y compris la fermeture d'une autre raffinerie en avril. Cette situation entraîne une demande accrue d'importations, ce qui fait monter les prix sur l'ensemble de la côte Ouest nord-américaine. **(Figure 3)**

La baisse du taux d'utilisation des raffineries dans le Midwest américain a resserré les stocks de diesel et contribué à la hausse des prix dans les marchés des provinces des Prairies en mai, tandis que d'autres marchés commençaient à enregistrer de légères baisses des prix du diesel. La plus forte baisse des prix du diesel au Canada s'est produite sur la côte Ouest, où les prix à Vancouver ont reculé de plus de 33 cents le litre entre avril et juin. Bien que bon nombre des facteurs qui pèsent sur les prix de détail de l'essence sur la côte Ouest s'appliquent également aux prix du diesel, la côte Ouest nord-américaine intègre davantage de diesel renouvelable dans son bassin total de carburants. L'utilisation de biocarburants, qui représentent environ le tiers du bassin total de carburants sur la côte Ouest américaine, peut atténuer les effets du resserrement de l'offre de distillats observé ailleurs. **(Figure 4)**



Figure 3:
Composantes du prix de l'essence pour le T2 2026

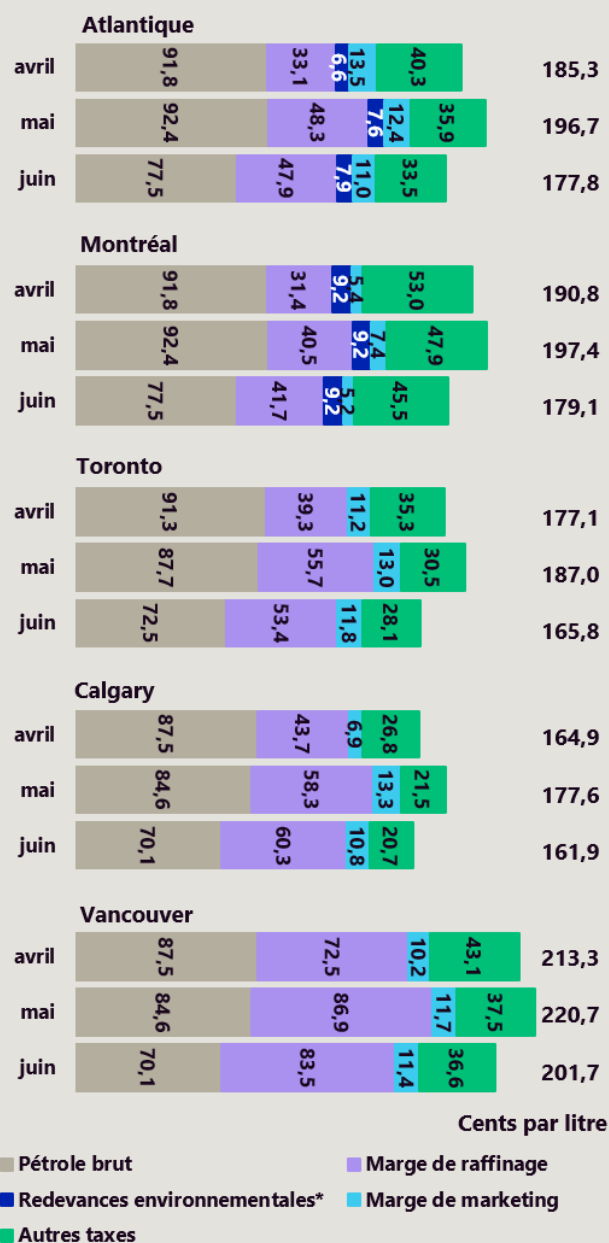
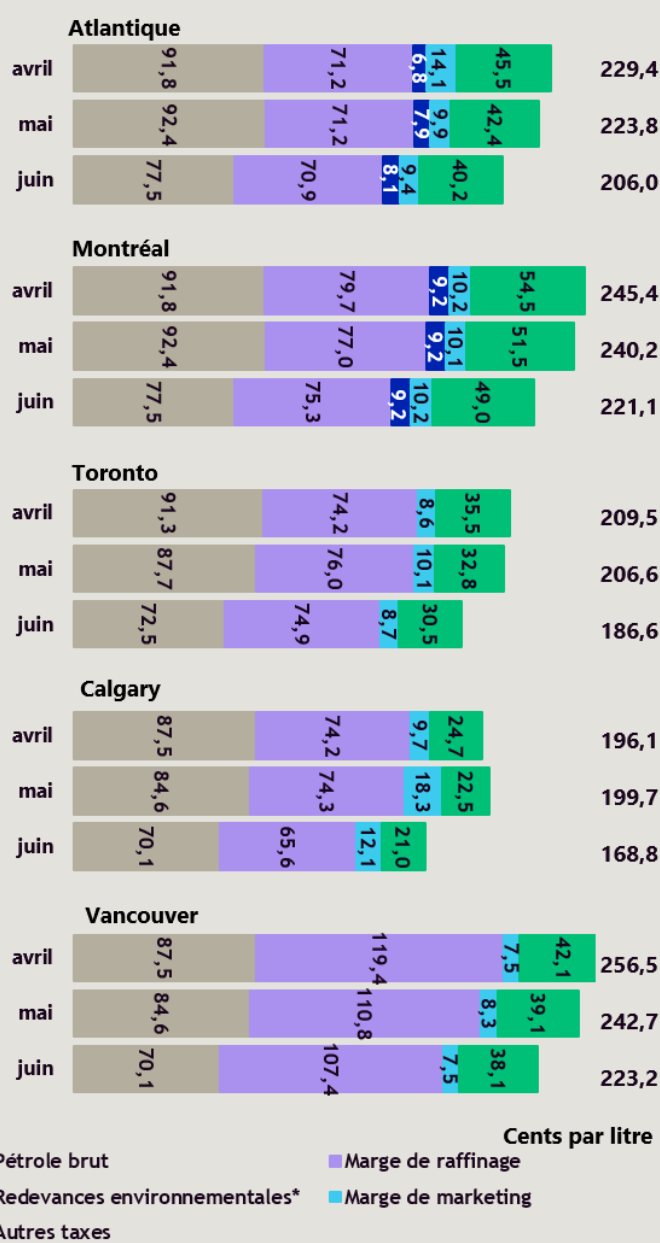


Figure 4:
Prix des composants du diesel pour le T2 2026



*Les redevances environnementales sont une composante de la marge de raffinage et comprennent les coûts de plafonnement et d'échange affichés au Québec (au 30 mars) 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

À l'horizon de l'an prochain, nous nous attendons à ce que les prix de détail des produits pétroliers suivent une tendance baissière; toutefois, cette trajectoire pourrait être freinée par une volatilité accrue, car l'incertitude demeure quant à la résolution du conflit au Moyen-Orient. Les prix du pétrole brut ont commencé à reculer en juin lorsque les États-Unis et l'Iran ont conclu un protocole d'entente concernant le conflit, ce qui avait accru le trafic maritime dans le détroit d'Ormuz; toutefois, le conflit entre les deux pays s'est intensifié en juillet, réduisant de nouveau le trafic dans le détroit. Comme la capacité excédentaire de production de pétrole brut est plus limitée si le conflit persiste, les prix

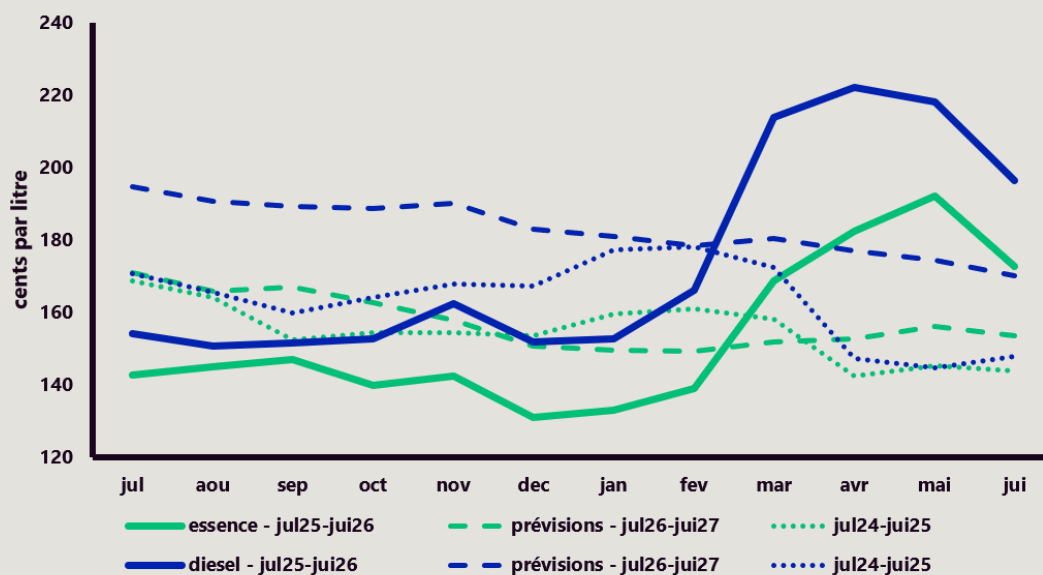


du brut pourraient vraisemblablement bondir de nouveau. Malgré la volatilité accrue, l'Agence internationale de l'énergie (AIE), dans son Rapport sur le marché pétrolier de juillet, et l'Energy Information Administration (EIA) des États-Unis, dans ses Perspectives énergétiques à court terme de juillet, s'attendent toutes deux à ce que la production de brut dépasse la demande en 2027, ce qui entraînerait une baisse des prix du brut. Étant donné que nous sommes en pleine saison estivale de conduite et que la demande de diesel devrait probablement augmenter plus tard cet été en prévision des récoltes d'automne et de la constitution des stocks de mazout de chauffage résidentiel, les écarts de craquage des produits raffinés devraient rester élevés pendant le reste de l'année, compte tenu du niveau exceptionnellement bas des stocks. Ainsi, toute baisse des prix de détail attribuable au recul des prix du brut sera vraisemblablement atténuée par des écarts de craquage élevés.

Les prix de détail de l'essence ont probablement atteint un sommet en mai cette année et devraient reculer pendant le reste de l'année, pour atteindre leurs niveaux les plus bas durant les mois d'hiver, de décembre à février (environ 23 cents le litre sous les niveaux actuels), lorsque la demande d'essence est la plus faible. Malgré le passage annuel à l'essence d'hiver à l'automne, moins coûteuse à produire, le rétablissement des taxes fédérales sur l'essence de dix cents le litre en septembre viendra vraisemblablement compenser cet effet, laissant les prix globalement inchangés par rapport aux niveaux estivaux. Dans l'ensemble, d'ici juin prochain, nous nous attendons à ce que les prix de l'essence soient près de 20 cents le litre inférieurs aux prix actuels.

Quant aux prix du diesel, nous prévoyons des baisses; toutefois, elles devraient être plus modestes que celles de l'essence, car la perturbation

Figure 5: Prévisions du prix moyen de l'essence et du diesel au Canada



de l'approvisionnement causée par le conflit au Moyen-Orient a été plus marquée sur les marchés du diesel et prendra donc plus de temps à se résorber. Les prix devraient reculer par rapport aux niveaux actuels, mais demeurer relativement stables pendant le reste de l'été et à l'automne, même avec le rétablissement des taxes fédérales de quatre cents le litre en septembre. Durant les mois d'hiver, les prix du diesel baisseront à mesure que les prix du pétrole brut reculeront; puis ils diminueront davantage au printemps prochain, lorsque la demande saisonnière de mazout de chauffage résidentiel, un

carburant de composition similaire au diesel, s'atténuera. D'ici l'an prochain à la même période, nous nous attendons à ce que les prix du diesel soient inférieurs de plus de 26 cents le litre à leurs niveaux actuels. (Figure 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](#)