



Third Quarter 2025
July - September

Retail Gasoline Prices in the Third Quarter Found Stability, While Retail Diesel Prices Increased as Refining Margins Expanded

In the third quarter, retail gasoline prices averaged just 1.1 cents more than in the second quarter, as a modest decline in crude oil prices was offset by expanding gasoline refining margins. Meanwhile, diesel refining margins expanded to a nearly two-year high by September, resulting in higher retail diesel prices.

Crude oil prices moderately declined in the third quarter due to concerns that a crude oil glut might develop; however, ongoing geopolitical tensions mitigated any declines. The Organization of the Petroleum Exporting Countries and Allies (OPEC+) announced planned increases in crude oil production at its monthly meetings throughout the quarter, raising worries that a glut could develop. Additionally, economic concerns stemming from the ongoing trade war, which may reduce crude oil demand, also pressured crude oil prices lower throughout the quarter. However, any concerns about a glut forming were tempered as China increased its imports to boost strategic reserves, and crude oil inventories in the U.S. remained near the lower end of the five-year range throughout the quarter. Furthermore, ongoing geopolitical tensions, particularly amid the Russia-Ukraine war, which threatened Russia's petroleum infrastructure, and ongoing tensions in the Middle East, continued to support prices and prevented further declines. Overall, crude oil prices in Canada ended the quarter modestly lower, decreasing 2.8 cents per litre from the previous quarter.

WTI, the North American crude oil benchmark, peaked near the end of July at 71.09 \$US/BBL before declining during the remainder of the quarter, ending at 63.17 \$US/BBL, 3.13 \$US/BBL lower than the end of the last quarter. Similarly, Brent, the international crude benchmark, also peaked in the third quarter near the end of July at 73.98 \$US/BBL, before declining to 68.52 \$US/BBL by the quarter's end, 0.37 \$US/BBL higher than at the end of last quarter. Sanction threats to buyers of Russian petroleum mid-quarter and continued attacks by Ukraine on Russian petroleum infrastructure, which could compromise supplies from Russia, led to a widening between the two benchmarks in the third quarter. The Canadian heavy oil discount also widened against WTI in the third quarter as the Canadian benchmark, WCS, discount widened to an average of 12.14 \$US/BBL, up from 10.25 \$US/BBL in the second quarter.

However, compared to last year, the discount has narrowed considerably, down from 15.01 \$US/BBL in 2024, before the expansion of the Trans Mountain pipeline, which has allowed Canadian crude to reach more markets and ease domestic bottlenecks.

The gasoline refining margin expanded in the third quarter, hitting a four-month high in September and averaging 6.5 cents per litre above the previous five-year average for the third quarter. Although North American refinery utilization was robust in the third quarter, refineries shifted yields in favour of distillate production over gasoline. Thus, as the busy summer driving season was in full swing, gasoline inventories declined throughout the summer, leading to expanding gasoline margins by the end of the quarter. As a result, retail gasoline prices in Canada rose in the third quarter, though these increases were offset by falling crude oil prices. By September, retail gasoline prices reached 147.1 cents per litre, the highest price since carbon taxes were removed in April. (Figure 1)

Figure 1: Canadian Average Regular Gasoline and Component Prices

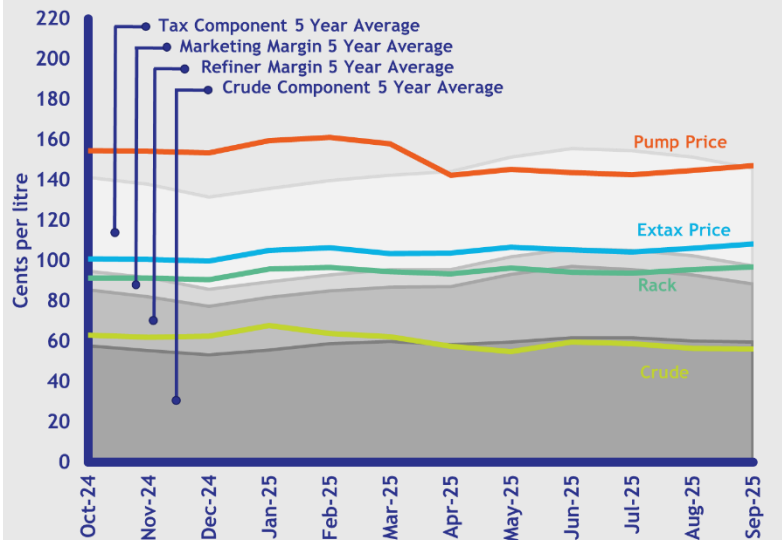
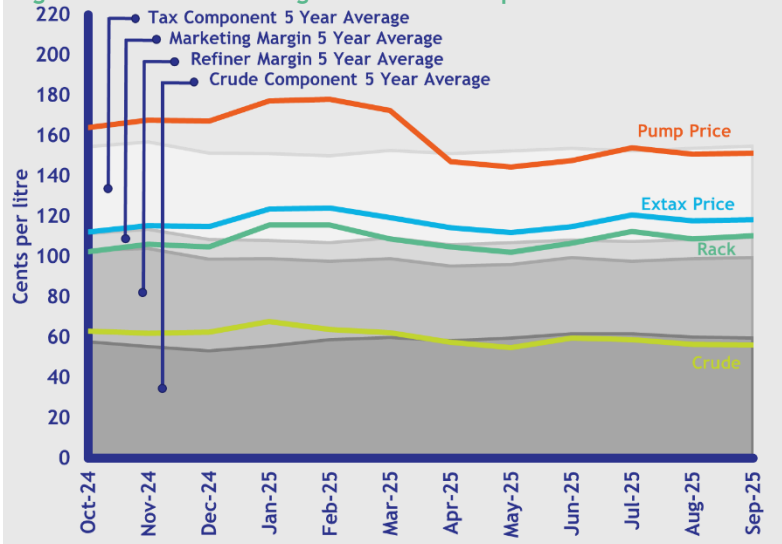


Figure 2: Canadian Average Diesel and Component Prices





Similar to gasoline, diesel refining margins in Canada also expanded in the third quarter, reaching the highest level in September in more than 22 months, and averaging 15.1 cents per litre higher than the previous five-year average for the quarter. Distillate inventories fell to the lowest level in July in more than two decades in the U.S. (EIA), and in Canada, data available up to July of this year show distillate inventories more than ten percent lower year-over-year (Statistics Canada). Although data available until the end of September shows inventories have rebounded significantly in the U.S. by the quarter's end due to strong refinery utilization, retail diesel prices have remained elevated as suppliers continue to build inventories ahead of the fall harvest and winter heating seasons, and compete with European demand for distillate fuel, which has been displaced due to attacks on Russian petroleum infrastructure. Overall, retail Canadian diesel prices averaged 5.6 cents per litre higher than in the previous quarter. (Figure 2)

Regional Gasoline and Diesel Market Overview

Figure 3:
Gasoline Price Components for Q3 2025

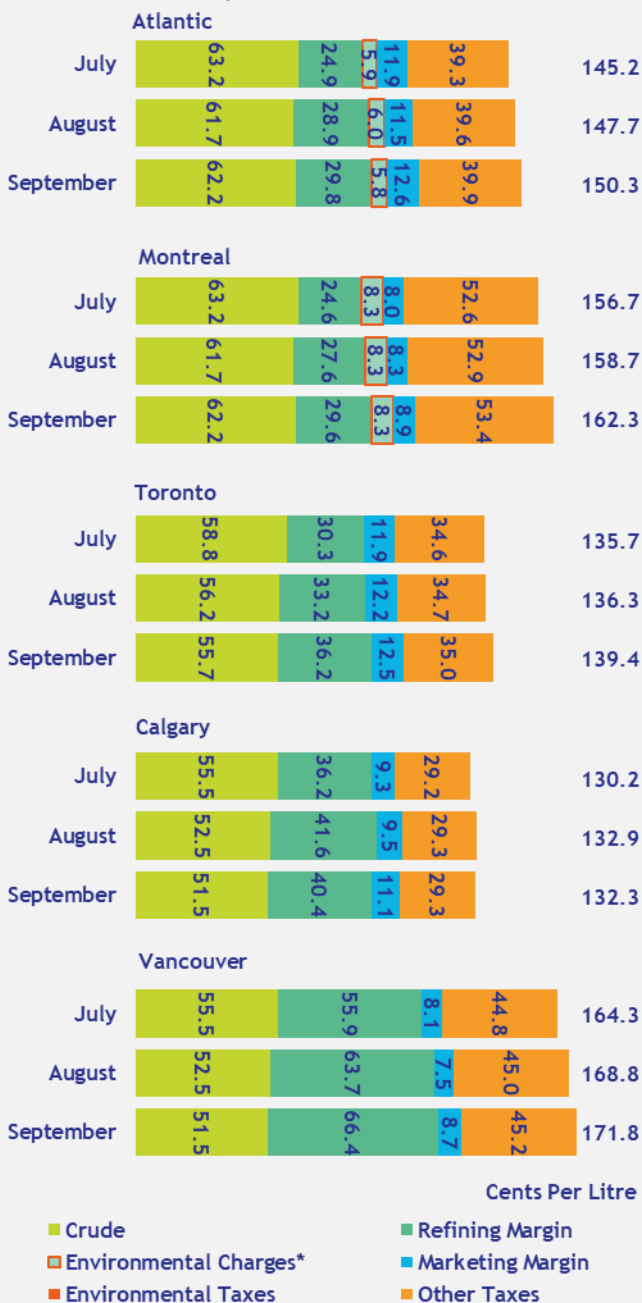
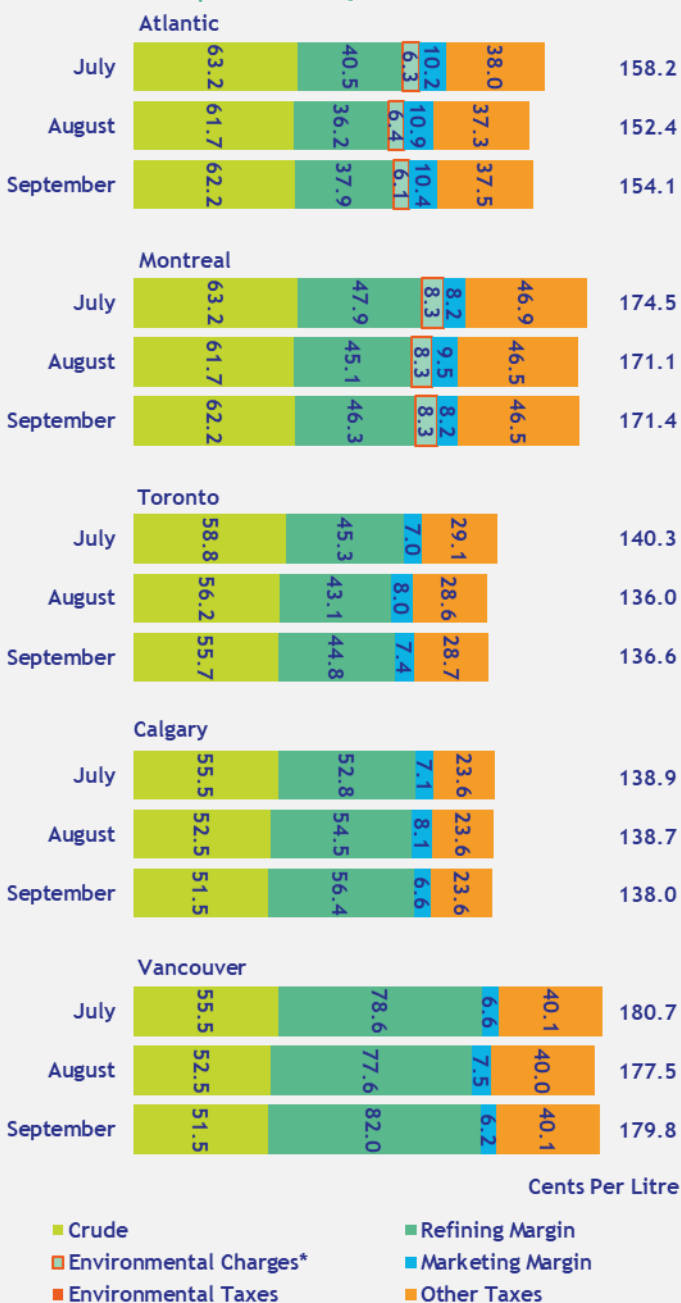


Figure 4:
Diesel Price Components for Q3 2025



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



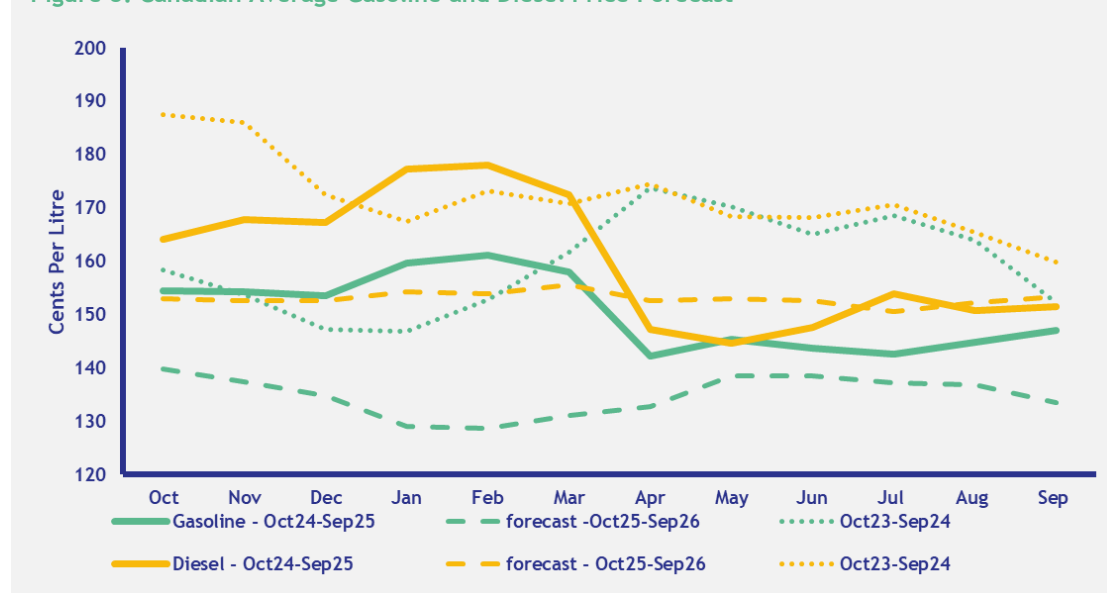
Regionally, gasoline prices were highest along the West Coast of Canada, where prices in Vancouver, for instance, averaged 23.4 cents per litre more than the Canadian average in the third quarter. There are several reasons why gasoline prices in this part of the country are higher, including higher petroleum tax rates, particularly within Vancouver and Victoria, which are subject to additional municipal petroleum taxes. In addition, British Columbia has a Low Carbon Fuel Standard (LCFS), which uses a market-based approach to put a price on carbon emissions. Although the average credit price in the third quarter is roughly half of what it was a year earlier, suppliers of petroleum products are still subject to additional costs associated with the program, which could be partially passed on to consumers. Lastly, geography plays a role in higher prices, as the region does not produce enough refined products to meet demand, relying on imports from Alberta and competing with markets along the U.S. West Coast. (Figure 3)

Similar to gasoline prices, retail diesel prices along Canada's West Coast in the third quarter were higher than in other parts of Canada for similar reasons, including higher taxes, compliance costs related to the LCFS program, and regional isolation that limited the region's connection to Canada's broader petroleum infrastructure. Additionally, since the start of the year, the West Coast of North America has reduced its consumption of renewable diesel fuel and biodiesel due to changes in U.S. tax incentives for biofuels, resulting in a greater dependence on conventional diesel fuel to meet demand. A smaller total fuel pool for distillates in the region has led to disproportionately higher prices. Retail diesel prices in Vancouver averaged 27.2 cents per litre higher than the rest of Canada in the third quarter. (Figure 4)

Market Outlook

Looking ahead to the last quarter of the year and the first three quarters of next year, we expect retail petroleum prices to trend lower for several reasons. One factor is the removal of carbon taxes. In April of this year, carbon taxes were removed in Canada, resulting in

Figure 5: Canadian Average Gasoline and Diesel Price Forecast



significant declines in retail petroleum prices. This is expected to result in lower prices in Canada this fall and winter compared to last year. Additionally, global crude oil supply is projected to outpace demand during the forecast period, as rising crude oil production from the Organization of the Petroleum Exporting Countries and Allies (OPEC+), along with other countries, including the U.S. and Canada, is expected to surpass demand, causing inventories to build and crude oil prices to decline. However, geopolitical risks remain throughout the forecast period, particularly between Russia and

Ukraine, as well as in the Middle East. Should tensions escalate in these regions and disrupt the flow of petroleum products, crude oil prices could temporarily spike, leading to higher-than-expected retail petroleum prices in Canada.

Overall, we expect retail gasoline prices to be on average over 15 cents per litre lower in the next year compared to the past twelve months. As noted, the removal of carbon taxes is one of the primary reasons for lower gasoline prices during the forecast period, along with lower crude oil prices. We anticipate that gasoline prices will follow typical seasonal patterns, such as declining in the fall and winter when demand wanes and refiners switch to winter-blended fuel, a cheaper blend to produce. In the spring, many refineries plan maintenance, which reduces gasoline output at a time when demand begins to rise, leading to higher prices. Additionally, refiners will switch to summer-blended fuel at this time, a fuel blend that evaporates less in warmer temperatures but is more expensive to produce. This is likely to result in price increases in May and June of next year, followed by a decline towards the end of the summer. During the forecast period, the West Coast of North America may experience greater volatility in gasoline prices, as the closure of two U.S. refineries will limit gasoline production, leading to a greater reliance on imports and increased competition among fuel suppliers to maintain inventories.

For retail diesel prices, we expect prices to average just over seven cents per litre lower in the next year compared to the previous twelve months. Although lower carbon taxes and lower crude oil prices will likely result in lower diesel prices, the impact on retail diesel prices



is likely to be less pronounced than on gasoline prices, due to lower expected distillate inventory levels and strong global demand. Although North American distillate inventories have recovered from multi-year lows experienced in several regions earlier this year, demand for distillate fuel is expected to increase in the fall and winter for agricultural and home heating purposes, leading to lower inventories and higher prices. Retail diesel prices are expected to peak in Canada in the winter months of the next year before moderately declining during the summer months. The effects of the West Coast refinery closures on diesel prices may not be as pronounced as those on gasoline, due to the region's greater use of renewable diesel fuel, which could be substituted should production of conventional diesel be impacted. (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 © 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](#)



Troisième trimestre 2025
Juillet - Septembre

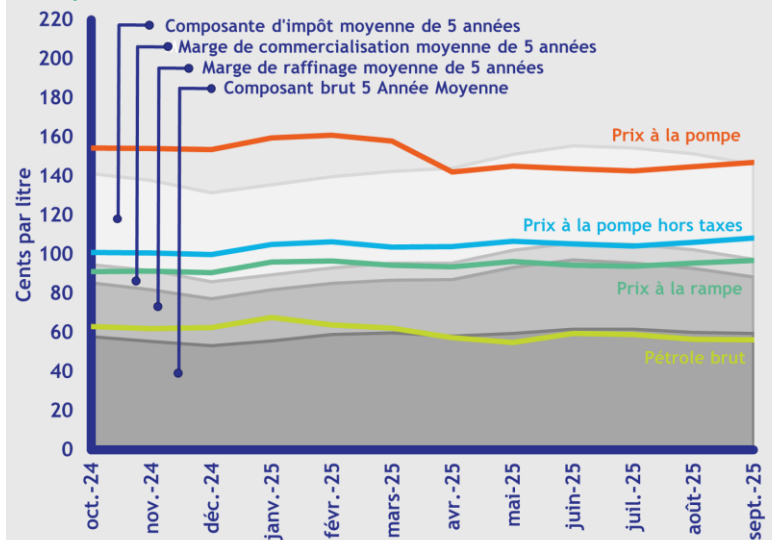
Les prix de détail de l'essence au troisième trimestre sont demeurés stables, tandis que les prix de détail du diesel ont augmenté avec l'expansion des marges de raffinage

Au troisième trimestre, les prix de détail de l'essence se sont établis en moyenne à seulement 1,1 cent de plus qu'au deuxième trimestre, la légère baisse des prix du pétrole brut ayant été contrebalancée par l'augmentation des marges de raffinage de l'essence. Pendant ce temps, les marges de raffinage du diesel ont atteint un sommet de près de deux ans en septembre, ce qui a entraîné une hausse des prix de détail du diesel.

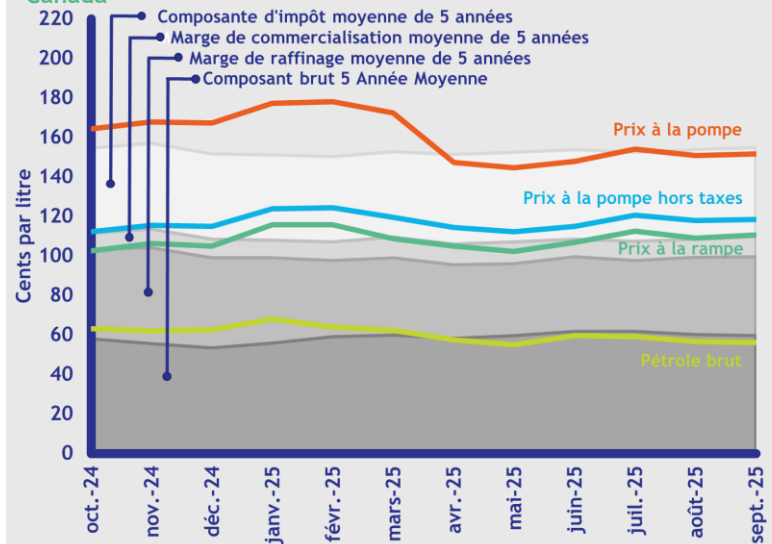
Les prix du pétrole brut ont légèrement baissé au troisième trimestre en raison des craintes d'une surabondance de pétrole brut ; Cependant, les tensions géopolitiques persistantes ont atténué toute baisse. L'Organisation des pays exportateurs de pétrole et alliés (OPEP+) a annoncé des augmentations prévues de la production de pétrole brut lors de ses réunions mensuelles tout au long du trimestre, faisant craindre une sursurveillance. De plus, les préoccupations économiques découlant de la guerre commerciale en cours, qui pourrait réduire la demande de pétrole brut, ont également exercé une pression à la baisse sur les prix du pétrole brut tout au long du trimestre. Cependant, les craintes d'une surabondance ont été tempérées, car la Chine a augmenté ses importations pour augmenter ses réserves stratégiques, et les stocks de pétrole brut aux États-Unis sont restés près du bas de la plage de cinq ans tout au long du trimestre. De plus, les tensions géopolitiques persistantes, en particulier dans le contexte de la guerre entre la Russie et l'Ukraine, qui a menacé les infrastructures pétrolières de la Russie, et les tensions persistantes au Moyen-Orient ont continué de soutenir les prix et d'empêcher de nouvelles baisses. Dans l'ensemble, les prix du pétrole brut au Canada ont terminé le trimestre en légère baisse, en baisse de 2,8 cents le litre par rapport au trimestre précédent.

Le WTI, la référence du pétrole brut nord-américain, a atteint un sommet vers la fin de juillet à 71,09 \$US/BBL avant de baisser pendant le reste du trimestre, terminant à 63,17 \$US/BBL, soit 3,13 \$US/BBL de moins qu'à la fin du dernier trimestre. De même, le Brent, la référence internationale du brut, a également atteint un sommet au troisième trimestre vers la fin de juillet à 73,98 \$US/baril, avant de baisser à 68,52 \$US/baril à la fin du trimestre, soit 0,37 \$US/baril de plus qu'à la fin du trimestre dernier. Les menaces de sanctions contre les acheteurs de pétrole russe au milieu du trimestre et les attaques continues de l'Ukraine contre les infrastructures pétrolières russes, qui pourraient compromettre les approvisionnements en provenance de Russie, ont entraîné un élargissement entre les deux indices de référence au troisième trimestre. L'escompte du pétrole lourd canadien s'est également élargi par rapport au WTI au troisième trimestre, l'escompte de référence canadien, le WCS, s'étant élargi pour s'établir en moyenne à 12,14 \$US/baril, en hausse par rapport à 10,25 \$US/baril au deuxième trimestre. Cependant, par rapport à l'année dernière, l'escompte s'est considérablement réduit,

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





passant de 15,01 \$US/b en 2024, avant l'expansion du pipeline Trans Mountain, qui a permis au brut canadien d'atteindre plus de marchés et de faciliter le déblocage domestique.

La marge du raffinage de l'essence a augmenté au troisième trimestre, atteignant un sommet en quatre mois en septembre et s'établissant en moyenne à 6,5 cents le litre au-dessus de la moyenne quinquennale précédente pour le troisième trimestre. Bien que l'utilisation des raffineries en Amérique du Nord ait été robuste au troisième trimestre, celles-ci ont modifié leurs rendements en faveur de la production de distillats plutôt que de l'essence. Ainsi, alors que la saison de conduite estivale battait son plein, les stocks d'essence ont diminué tout au long de l'été, ce qui a entraîné une augmentation des marges sur l'essence à la fin du trimestre. Par conséquent, les prix de détail de l'essence au Canada ont augmenté au troisième trimestre, bien que ces hausses aient été contrebalancées par la baisse des prix du pétrole brut. En septembre, les prix de détail de l'essence avaient atteint 147,1 cents le litre, soit le prix le plus élevé depuis l'élimination des taxes sur le carbone en avril. (Graphique 1)

À l'instar de l'essence, les marges de raffinage du diesel au Canada ont également augmenté au troisième trimestre, atteignant leur plus haut niveau en septembre en plus de 22 mois et s'établissant en moyenne à 15,1 cents le litre de plus que la moyenne quinquennale précédente pour le trimestre. Les stocks de distillats ont chuté à leur plus bas niveau en juillet en plus de deux décennies aux États-Unis (EIA), et au Canada, les données disponibles jusqu'en juillet de cette année montrent que les stocks de distillats ont diminué de plus de dix pour cent d'une année à l'autre (Statistique Canada). Bien que les données disponibles jusqu'à la fin de septembre montrent que les stocks ont considérablement rebondi aux États-Unis à la fin du trimestre en raison de la forte utilisation des raffineries, les prix de détail du diesel sont demeurés élevés, les fournisseurs continuant d'accumuler des stocks avant les saisons de récolte d'automne et de chauffage hivernal, et de concurrencer la demande européenne de carburant distillé, qui a été déplacée en raison des attaques contre les infrastructures pétrolières russes. Dans l'ensemble, les prix de détail du diesel au Canada se sont établis en moyenne à 5,6 cents le litre, en hausse par rapport au trimestre précédent. (Graphique 2)

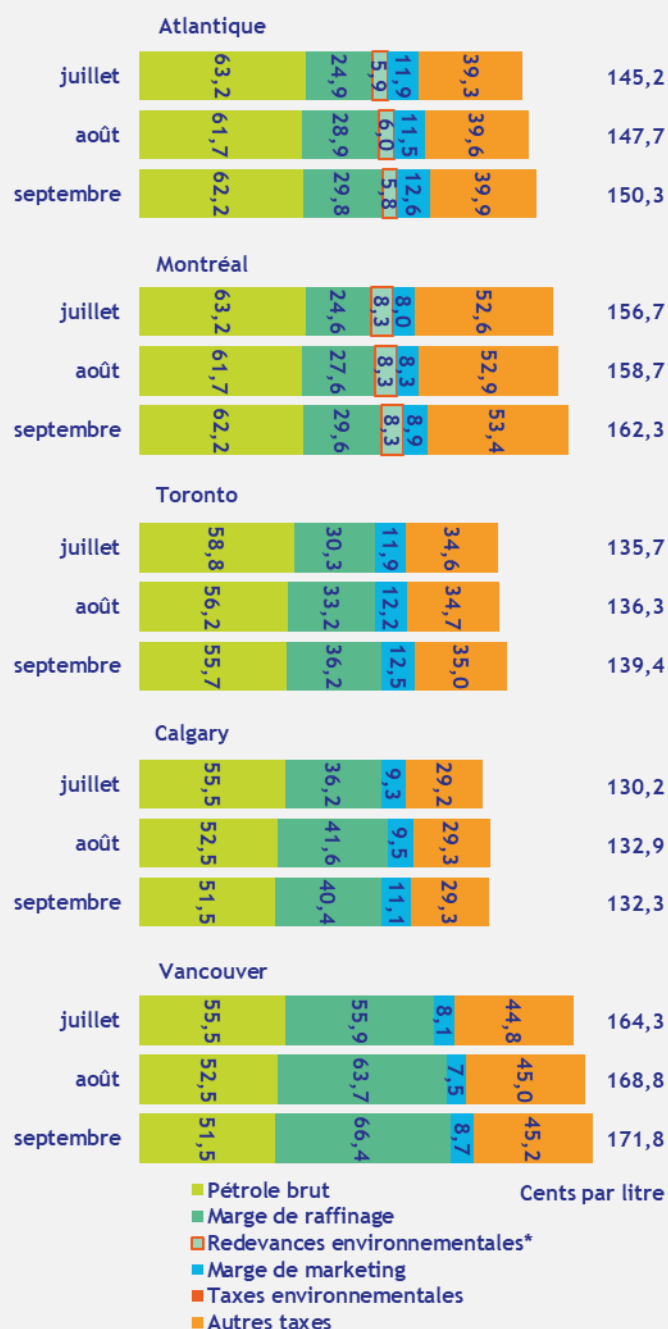
Aperçu du marché régional de l'essence et du diesel

À l'échelle régionale, les prix de l'essence étaient les plus élevés le long de la côte Ouest du Canada, où les prix à Vancouver, par exemple, étaient en moyenne de 23,4 cents le litre de plus que la moyenne canadienne au troisième trimestre. Il y a plusieurs raisons pour lesquelles les prix de l'essence dans cette partie du pays sont plus élevés, y compris des taux de taxe sur le pétrole plus élevés, en particulier à Vancouver et à Victoria, qui sont assujettis à des taxes municipales supplémentaires sur le pétrole. De plus, la Colombie-Britannique s'est dotée d'une norme sur les carburants à faible teneur en carbone (LCFS), qui utilise une approche fondée sur le marché pour fixer un prix sur les émissions de carbone. Bien que le prix moyen du crédit au troisième trimestre soit environ la moitié de ce qu'il était un an plus tôt, les fournisseurs de produits pétroliers sont toujours soumis à des coûts supplémentaires associés au programme, qui pourraient être partiellement répercutés sur les consommateurs. Enfin, la géographie joue un rôle dans la hausse des prix, car la région ne produit pas suffisamment de produits raffinés pour répondre à la demande, s'appuyant sur les importations de l'Alberta et faisant concurrence aux marchés de la côte ouest des États-Unis. (Graphique 3)

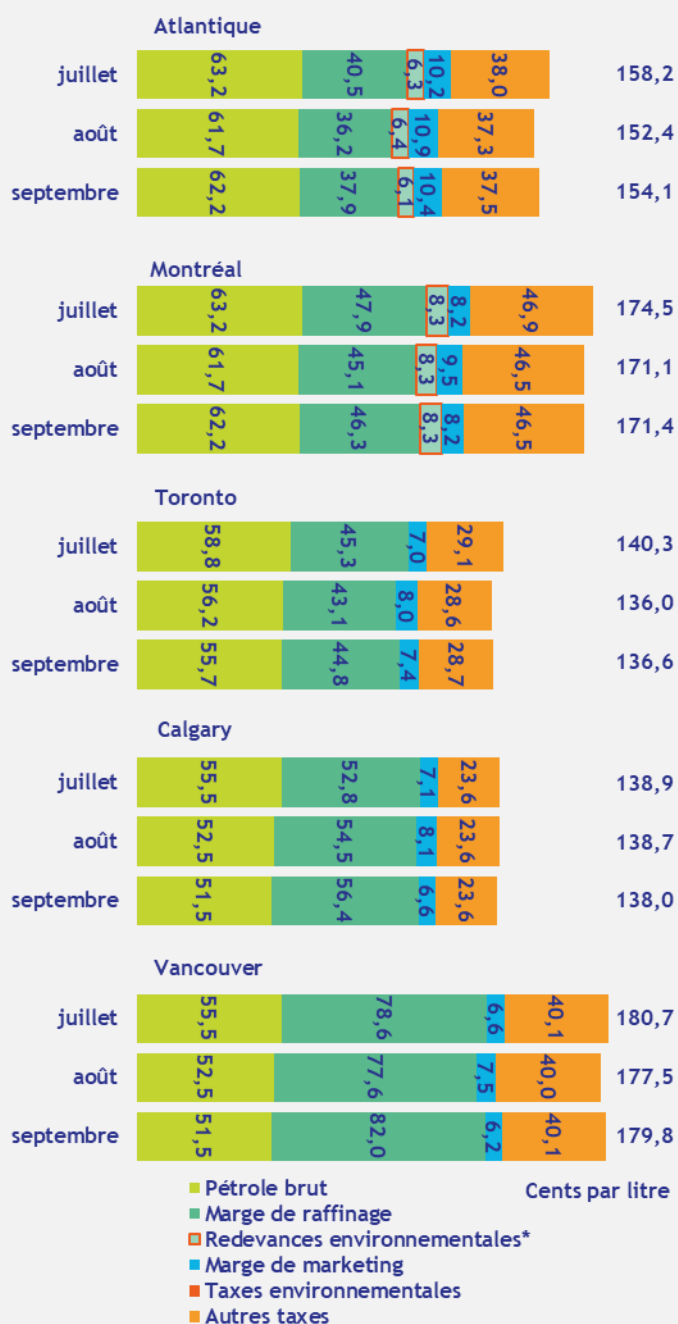
Tout comme les prix de l'essence, les prix de détail du diesel le long de la côte Ouest du Canada au troisième trimestre étaient plus élevés que dans d'autres régions du Canada pour des raisons similaires, notamment des taxes plus élevées, des coûts de conformité liés au programme LCFS et l'isolement régional qui a limité le lien de la région avec l'infrastructure pétrolière plus large du Canada. De plus, depuis le début de l'année, la côte ouest de l'Amérique du Nord a réduit sa consommation de diesel renouvelable et de biodiesel en raison des changements apportés aux incitatifs fiscaux américains pour les biocarburants, ce qui a entraîné une plus grande dépendance à l'égard du diesel conventionnel pour répondre à la demande. La réduction de la quantité totale de combustibles pour les distillats dans la région a entraîné une hausse disproportionnée des prix. Les prix de détail du diesel à Vancouver se sont établis en moyenne à 27,2 cents le litre, en hausse par rapport au reste du Canada au troisième trimestre. (Graphique 4)



Graphique 3:
Composantes du prix de l'essence pour le T3 2025



Graphique 4:
Prix des composants du diesel pour le T3 2025



*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 juin) 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

En ce qui concerne le dernier trimestre de l'année et les trois premiers trimestres de l'année prochaine, nous nous attendons à ce que les prix de détail du pétrole aient tendance à baisser pour plusieurs raisons. L'un des facteurs est l'élimination de la taxe sur le carbone. En avril de cette année, les taxes sur le carbone ont été supprimées au Canada, ce qui a entraîné une baisse importante des prix de détail

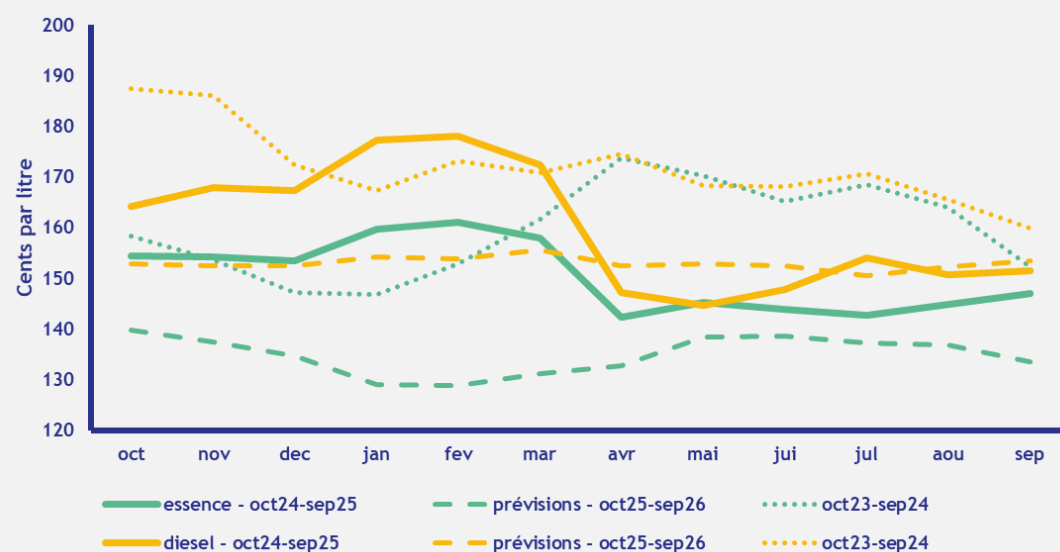


du pétrole. Cela devrait se traduire par une baisse des prix au Canada cet automne et cet hiver par rapport à l'an dernier. De plus, l'offre mondiale de pétrole brut devrait dépasser la demande au cours de la période de prévision, car la production croissante de pétrole brut de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole et de leurs alliés (OPEP+), ainsi que d'autres pays, dont les États-Unis et le Canada, devrait dépasser la demande, ce qui entraînera une accumulation de stocks et une baisse des prix du pétrole brut. Cependant, des risques géopolitiques subsistent tout au long de la période de prévision, en particulier entre la Russie et l'Ukraine, ainsi qu'au Moyen-Orient. Si les tensions s'intensifient dans ces régions et perturbent la circulation des produits pétroliers, les prix du pétrole brut pourraient grimper temporairement, ce qui entraînerait des prix de détail du pétrole plus élevés que prévu au Canada.

Dans l'ensemble, nous nous attendons à ce que les prix de détail de l'essence soient en moyenne inférieurs de plus de 15 cents le litre au cours de la prochaine année par rapport aux douze derniers mois. Comme nous l'avons mentionné, l'élimination de la taxe sur le carbone est l'une des principales raisons de la baisse des prix de l'essence au cours de la période de prévision, avec la baisse des prix du pétrole brut. Nous prévoyons que les prix de l'essence suivront les tendances saisonnières habituelles, comme la baisse à l'automne et en hiver lorsque la demande diminuera et que les raffineurs se tourneront vers du carburant mélangé à l'hiver, un mélange moins cher à produire. Au printemps, de nombreuses raffineries planifient des travaux d'entretien, ce qui réduit la production d'essence à un moment où la demande commence à augmenter, ce qui entraîne une hausse des prix. De plus, les raffineurs passeront à ce moment-là au carburant mélangé à l'été, un mélange de carburant qui s'évapore moins à des températures plus chaudes, mais qui est plus coûteux à produire. Cela devrait se traduire par des hausses de prix en mai et juin de l'année prochaine, suivies d'une baisse vers la fin de l'été. Au cours de la période de prévision, la côte ouest de l'Amérique du Nord pourrait connaître une plus grande volatilité des prix de l'essence, car la fermeture de deux raffineries américaines limitera la production d'essence, ce qui entraînera une plus grande dépendance à l'égard des importations et une concurrence accrue entre les fournisseurs de carburant pour maintenir les stocks.

En ce qui concerne les prix de détail du diesel, nous nous attendons à ce qu'ils baissent en moyenne d'un peu plus de sept cents le litre au cours de la prochaine année par rapport aux douze mois précédents. Bien que des taxes sur le carbone plus faibles et des prix du

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



pétrole brut en baisse entraîneront probablement une baisse des prix du diesel, l'impact sur les prix de détail du diesel sera probablement moins prononcée que sur les prix de l'essence, en raison de la baisse prévue des stocks de distillats et de la forte demande mondiale. Bien que les stocks de distillats en Amérique du Nord se soient redressés par rapport aux creux de plusieurs années atteints dans plusieurs régions plus tôt cette année, la demande de carburant distillé devrait augmenter à l'automne et à l'hiver pour l'agriculture et le chauffage domestique, ce qui entraînera une baisse des stocks

et une hausse des prix. Les prix de détail du diesel devraient atteindre un sommet au Canada au cours des mois d'hiver de la prochaine année avant de baisser modérément pendant les mois d'été. Les effets de la fermeture des raffineries de la côte Ouest sur les prix du diesel pourraient ne pas être aussi prononcés que ceux de l'essence, en raison de l'utilisation accrue de carburant diesel renouvelable dans la région, qui pourrait être substitué si la production de diesel classique était touchée. (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

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 © 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](#)