Natural Resources Canada | Ressources naturelles Canada

Canada

Aperçu du marché des produits pétroliers
Automne 2006

Division du pétrole
Ressources naturelles Canada

Novembre 2006

Sommaire

À l'approche de la saison hivernale 2006-2007, les consommateurs ont finalement une raison d'être optimistes. Au cours des trois derniers mois, les prix de l'essence et du mazout de chauffage ont chuté de 0,27 $ et de 0,17 $ le litre respectivement. Si les prix se sont stabilisés ces dernières semaines, c'est la première fois en plusieurs années que les consommateurs ne sont pas aux prises avec des prix substantiellement plus élevés au seuil de la période de chauffage hivernale. Les prix du brut plus modérés, les niveaux de stock plus importants que la moyenne aux États-Unis et les prédictions de températures normales ou au-dessus de la normale dans la plupart des régions du Canada devraient assurer une certaine stabilité des prix de l'essence et du distillat cet hiver.

Faits saillants

- Le prix moyen de l'essence au Canada est passé d'environ 1,14 $ le litre au début d'août à 0,87 $ le litre à la fin d'octobre, soit une baisse de 0,27 $ le litre.

- Les prix du distillat ont également chuté de façon importante au cours de la même période. Les prix du carburant diesel et du mazout de chauffage ont baissé de 17 cents le litre à 0,90 $ et 0,75 $ le litre respectivement à la fin d'octobre.

- Des prix du brut plus modérés, des niveaux de stock plus importants que la moyenne, une inquiétude moins grande à l'égard des interruptions d'approvisionnement dues au climat et une transition plus harmonieuse que prévue au diesel à faible teneur en soufre sont autant de facteurs qui ont contribué à la baisse des prix.

- Les travaux d'entretien des raffineries prévus pour cet automne sont presque terminés et la production devrait reprendre à pleine capacité à la mi-novembre.

- Les raffineurs se concentrent actuellement sur la production de distillat et les stocks devraient s'accroître à mesure que les installations recommenceront à produire à pleine capacité.

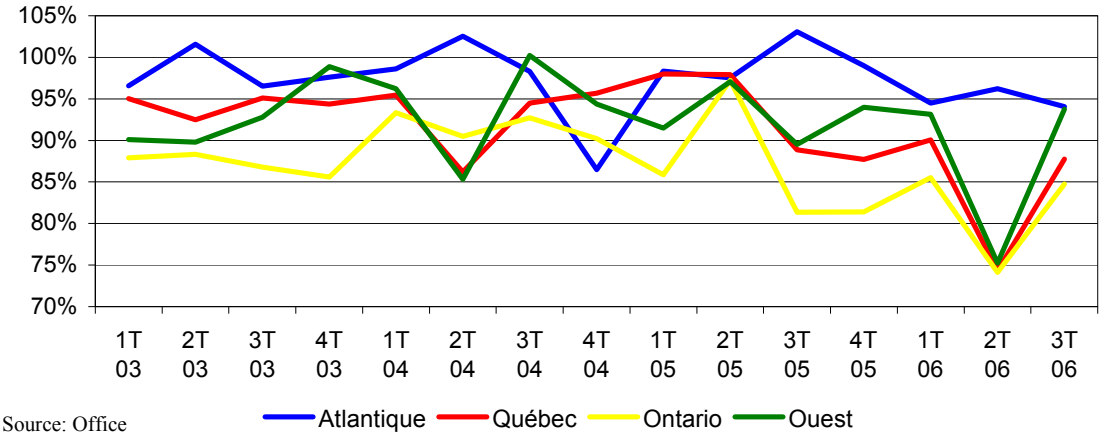
- Des retards imprévus pourraient changer considérablement la situation actuelle des stocks, mais l'industrie a indiqué que les stocks actuels d'essence et de distillat sont tout près des niveaux ciblés pour cette période de l'année.

- Si des développements dans les marchés pétroliers mondiaux ou un hiver plus froid que prévu pourraient modifier les prévisions de façon importante, les prix des produits pétroliers ne devraient pas beaucoup changer cet hiver.

Taux d'utilisation des raffineries

Le 1er juin 2006, la première phase du règlement sur le diesel à faible teneur en soufre est entrée en vigueur. Ce règlement limite à 15 parties par million, à l'étape du raffinage, la teneur en soufre du diesel utilisé dans les véhicules routiers. Cette réduction considérable par rapport à l'exigence précédente de 500 parties par million a obligé les raffineurs à réaliser des investissements substantiels dans de nouveaux équipements de traitement. Par conséquent, un nombre anormalement élevé de raffineries ont été modernisées ce printemps pour incorporer la nouvelle technologie d'hydrotraitement du diesel. C'est ce qui explique la baisse spectaculaire dans le taux d'utilisation des raffineries illustrée à la figure 1.

Figure 1
Taux d'utilisation des raffineries



Source: Office national de l'énergie

Le grand nombre de fermetures de raffinerie nécessaires pour l'installation des unités d'extraction du soufre ont repoussé les travaux d'entretien de routine assez tard dans l'été et en ont repoussé d'autre à l'automne. Des retards de construction et d'autres fermetures non prévues ont réduit encore plus les taux d'utilisation des raffineries au cours de l'été. La production réduite de pétrole synthétique en raison de travaux d'entretien des installations de traitement et d'autres retards de production ont limité la disponibilité du brut synthétique pour les raffineurs, ce qui a freiné temporairement la production. Des tempêtes estivales ont également entraîné des pannes d'électricité et la perte de plusieurs jours de production.

Des travaux d'entretien et d'autres projets plus élaborés de modernisation se poursuivent cet automne. Ces projets sont presque terminés et les raffineries devraient fonctionner à pleine capacité à la mi-novembre. Les raffineurs se concentrent actuellement sur la production de distillat et les stocks devraient s'accroître à mesure que les installations recommenceront à produire à pleine capacité.

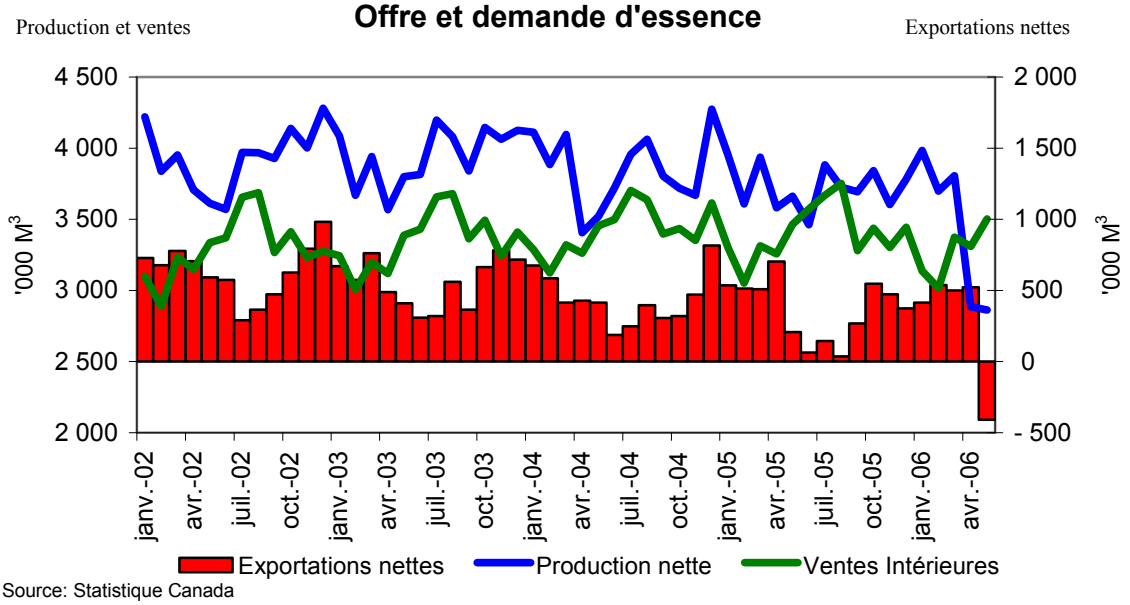
Comme les calendriers d'entretien régulier sont établis longtemps à l'avance, les raffineurs ont déjà trouvé d'autres sources d'approvisionnement pour compenser la

réduction de la production pendant cette période. Si aucun problème d'approvisionnement n'est prévu en raison de ces fermetures, les marchés sont plus vulnérables aux flambées de prix à court terme alors que la flexibilité du système à répondre à des événements imprévus est considérablement réduite au cours de ces périodes.

Offre et demande de produits pétroliers canadiens

La figure 2 illustre la relation entre la vente et la production d'essence au Canada. Le graphique montre clairement la variation saisonnière de la consommation d'essence et le fait que la production est nettement supérieure à la consommation. En outre, les raffineries canadiennes de l'Atlantique exportent d'importantes quantités d'essence, principalement vers les ports d'embarquement de l'Est américain. La situation est semblable pour le diesel.

Figure 2
Offre et demande d'essence



Source: Statistique Canada

En 2005, les Canadiens ont consommé plus de 40 milliards de litres d'essence et 26 milliards de litres de carburant diesel. La demande d'essence a baissé de 0,4 p. 100 en 2005, et la demande de carburant diesel a augmenté de 4,5 p. 100 par rapport à l'année précédente. Au cours des trois premiers trimestres de 2006, la demande d'essence a chuté de 2 p. 100 par rapport à la même période en 2005, et la demande de diesel a baissé de presque autant (1,7 p. 100). Les prix élevés à la pompe ont relâché un peu la pression sur la demande l'essence et de carburant diesel, mais le fléchissement récent dans les prix du brut et des produits pétroliers devrait stimuler la demande au cours des mois à venir.

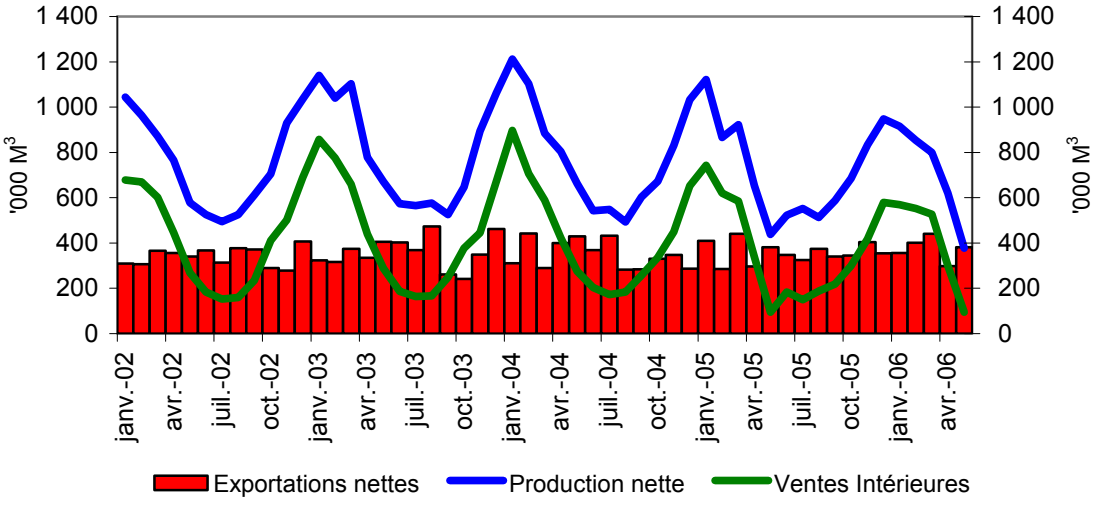
Ce printemps, de nombreuses raffineries au pays ont été fermées pour réaliser les travaux requis par le nouveau règlement sur le diesel à faible teneur en soufre. Le grand nombre de fermetures a réduit considérablement la production des raffineries à l'approche de la

saison estivale de conduite automobile. Par conséquent, il a fallu importer de grands volumes de produits pour satisfaire à la demande nationale. En fait, pour la première fois dans l'histoire récente, le Canada a été un grand importateur net d'essence en mai et juin. La dépendance à l'égard des importations a étiré l'infrastructure de distribution et a laissé les marchés canadiens extrêmement vulnérables aux fermetures de raffinerie non prévues. Cela s'est traduit tout a long de l'été par des prix beaucoup plus élevés, plus volatiles que ce à quoi on aurait pu s'attendre en temps normal.

En 2005, la consommation de mazout de chauffage du Canada s'est établie à un peu plus de 4,6 milliards de litres, une baisse de 11 p. 100 (500 millions de litres) par rapport à l'année précédente. Au cours des neuf premiers mois de cette année, les ventes de mazout de chauffage ont baissé de 13 p. 100 comparé à la même période l'an dernier. Si la baisse de la demande est principalement attribuable aux températures au-dessus de la normale enregistrées l'hiver dernier, elle s'inscrit également dans une tendance à long terme de ralentissement de la demande. Compte tenu des températures normales ou au-dessus de la normale prévues par Environnement Canada pour une grande partie de l'est du Canada cet hiver, les ventes de mazout de chauffage poursuivront vraisemblablement leur tendance à la baisse, mais un hiver plus froid que prévu pourrait faire augmenter considérablement la consommation de mazout de chauffage.

Les ventes de mazout de chauffage sont concentrées dans l'Est du Canada, les provinces de l'Atlantique représentant 31 p. 100 des ventes nationales, le Québec 36 p. 100, l'Ontario 27 p. 100 et le reste du Canada 6 p. 100. En 2005, le Canada a exporté la moitié de sa production de mazout de chauffage, principalement vers la côte est des É.-U.

Figure 3
Offre et demande de mazout de chauffage au Canada



Source: Statistique Canada

Si les provinces de l'Atlantique ne représentent que 31 p. 100 des ventes au Canada, ce sont celles qui dépendent le plus du pétrole pour le chauffage, plus de la moitié des

ménages utilisant le mazout pour combler au moins une partie de leurs besoins de chauffage. L'Île-du-Prince-Édouard est de loin la plus dépendante, puisque plus de 90 p. 100 des ménages chauffent au moins partiellement au mazout. En Nouvelle-Écosse, à Terre-Neuve-et-Labrador et au Nouveau-Brunswick, le pourcentage des ménages qui utilisent le mazout est de 60 p. 100, 29 p. 100 et 25 p. 100 respectivement, comparativement à seulement 17 p. 100 au Québec et 9 p. 100 en Ontario. Malgré le faible pourcentage de ménages au Québec et en Ontario qui utilisent le mazout pour se chauffer, les ventes de mazout de chauffage dans ces provinces représentent les deux tiers de la consommation de mazout de chauffage au Canada en raison de la taille de ces marchés.

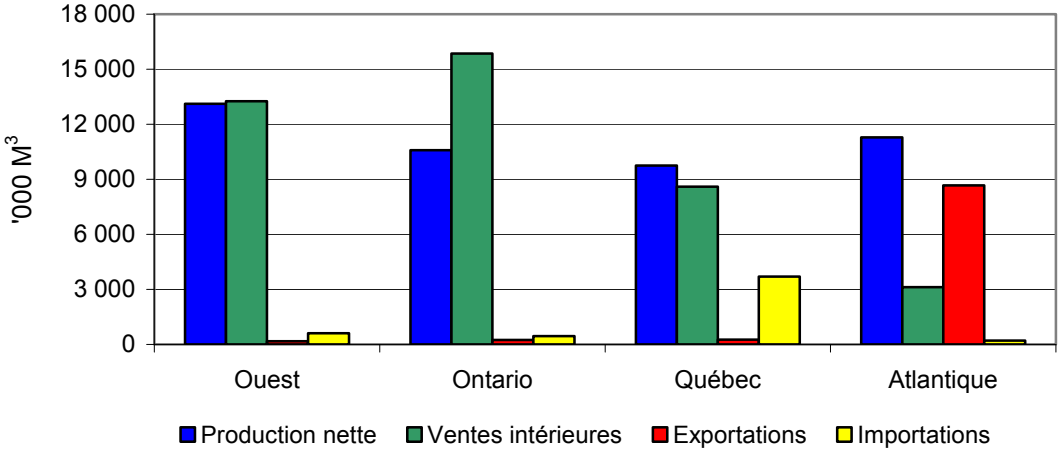
Dans l'Ouest canadien, le gaz naturel est le combustible de prédilection pour le chauffage des habitations. Les volumes de mazout de chauffage consommés dans les prairies sont minimes, et ce combustible ne représente que 6 p. 100 du marché du chauffage domestique en Colombie-Britannique.

Situation des marchés régionaux

Il existe au Canada quatre régions distinctes liées à l'offre et à la demande de produits pétroliers : l'Ouest canadien, l'Ontario, le Québec et le Canada atlantique. Parfois, les importations et les exportations jouent un rôle important dans l'établissement d'un équilibre entre l'offre et la demande dans chacune de ces régions.

Les raffineries du Canada atlantique produisent un excédent de produits pétroliers. De fait, les exportations nettes du Canada atlantique représentent plus que 52 p. 100 de la production de cette région et plus que 73 p. 100 des exportations canadiennes de produits pétroliers. Les raffineurs de cette région ont très bien réussi à commercialiser leurs produits à faible teneur en soufre aux États-Unis, puisque certaines cargaisons se rendent jusqu'en Californie. Même si elles sont d'importantes exportatrices de produits pétroliers, les entreprises du Canada atlantique veulent accroître considérablement la capacité de production de la région en vue de tirer profit de la demande croissante de produits dans le très vaste marché du nord-est des É.-U.

Figure 4
Équilibre entre l'offre et la demande d'essence par région, 2005



Source: Statistique Canada

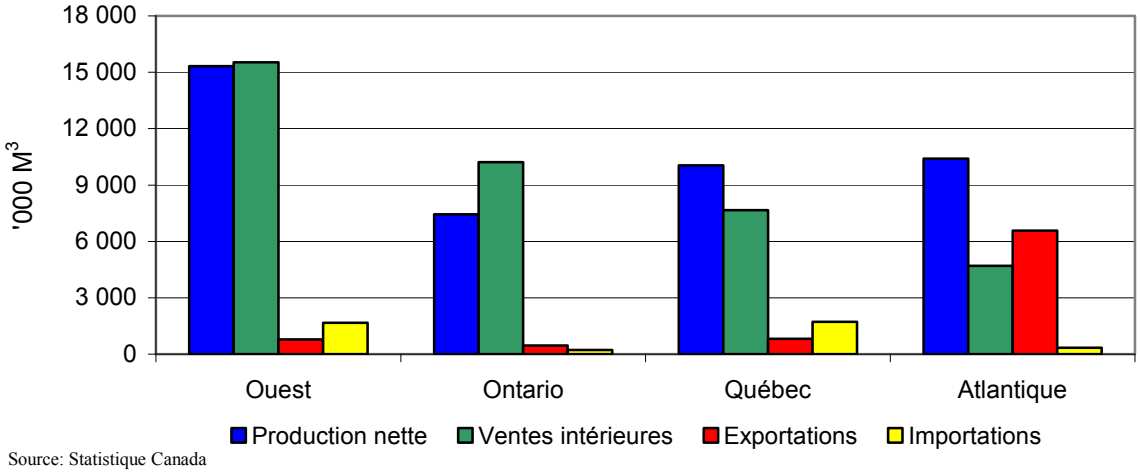
Si la figure 4 indique que le Québec est un importateur net d'essence, il est important de noter que les raffineries du Québec produisent plus d'essence qu'il n'en faut pour satisfaire aux besoins de la province. La plupart des importations du Québec passent directement en Ontario ou remplacent la production de la province qui a été vendue en Ontario. Comme le Québec est autosuffisant sur le plan de la production de produits pétroliers et est doté d'une infrastructure bien établie pour l'importation de produits, le marché du Québec est très bien approvisionné.

Par suite de la fermeture de la raffinerie de Petro-Canada à Oakville en mars 2005, l'Ontario est devenu un important importateur net de produits pétroliers. Habituellement, cette province manque d'essence et de diesel. L'année passée, les transferts provenant d'autres provinces (principalement le Québec) et les importations ont représenté plus de 35 p. 100 des ventes d'essence et 30 p. 100 des ventes de distillats. La plupart de ces produits proviennent du Québec et sont transportés par le pipeline Trans-Nord.

L'été dernier l'Ontario a connu plusieurs périodes d'offre très limitée de produits pétroliers. Au début de l'été, les stocks étaient bas à la suite des nombreuses fermetures de raffinerie qui ont eu lieu au printemps. Des retards de projet, des difficultés de démarrage et des tempêtes estivales qui ont interrompu temporairement l'approvisionnement des raffineries en électricité, ont limité l'offre davantage. L'absence de capacité de raffinage de réserve ainsi que la capacité limitée du pipeline Trans-Nord ont limité la capacité de l'industrie à répondre à ces événements imprévus.

Au cours des mois d'été, l'industrie a la possibilité de réacheminer les approvisionnements supplémentaires de la côte est des États-Unis vers le sud de l'Ontario par la voie maritime du Saint-Laurent. Cependant, cette option n'existe pas en hiver lorsque la voie maritime est fermée. Si des problèmes semblables se produisaient en hiver, ils pourraient limiter l'approvisionner et mener à une flambée à court terme des prix des produits pétroliers.

Figure 5
Équilibre entre l'offre et la demande de distillats moyens par région, 2005



Source: Statistique Canada

Dans l'Ouest canadien, l'équilibre entre l'offre et la demande de produits pétroliers est très précaire. Depuis plusieurs années, les raffineries fonctionnent presque à pleine capacité, et comme une grande partie de cette région n'a pas de littoral, l'accès à d'autres sources d'approvisionnement est limité. Il arrive souvent que l'industrie importe des raffineries de l'État de Washington le diesel et le carburant aviation vendus sur le marché de Vancouver. Ainsi, les raffineurs d'Edmonton, qui approvisionnent habituellement le marché de Vancouver, peuvent expédier plutôt leurs produits vers les Prairies. Bien que la quantité des importations et des exportations de produits pétroliers ne soit pas très grosse, elle contribue à équilibrer l'offre et la demande dans cette région.

Comme l'Ontario, l'Ouest canadien est vulnérable aux fermetures de raffinerie imprévues. L'augmentation de la capacité de raffinage n'a pas suivi la cadence de la hausse de la demande de carburant qui a accompagnée la croissance économique rapide dans la région. En général, les raffineries de l'Ouest canadien fonctionnent à pleine capacité pour satisfaire à la demande normale de produit. Les problèmes de production non prévus posent un défi important à l'industrie en vue de respecter ses engagements d'approvisionnement à l'égard des consommateurs.

Depuis quelques années, le pipeline Trans-Mountain, qui transporte du pétrole brut et des produits pétroliers d'Edmonton vers la Colombie-Britannique, fonctionne pratiquement à pleine capacité. La hausse des exportations de brut par les producteurs pétroliers canadiens a réduit la période d'utilisation du pipeline pour les entreprises canadiennes d'aval. La répartition de l'espace pipelinier pourrait restreindre la capacité des raffineurs de la région d'Edmonton à transporter leurs produits sur le marché de Vancouver et, de la même façon, réduire le volume de pétrole brut disponible pour les raffineurs de la Colombie-Britannique. Un petit agrandissement du pipeline doit entrer en service au début de 2007. Entre-temps, les contraintes de capacité pourraient nécessiter une

augmentation des importations des raffineries de l'État de Washington. Ces importations sont généralement plus chères puisque les entreprises nationales doivent concurrencer l'industrie en Californie pour les stocks disponibles.

Niveaux de stock

Au cours de la dernière décennie, les raffineurs ont rationalisé leurs activités afin de réduire les coûts et d'améliorer les taux de rendement. Un des éléments clés de cette démarche est la réduction au minimum du niveau des stocks requis pour assurer les opérations normales. En raison de cette production « au moment adéquat », les stocks de la plupart des produits ont considérablement diminué.

Les stocks de mazout de chauffage sont difficiles à gérer parce que la demande dépend des conditions météorologiques. Les stocks sont constitués à l'automne en fonction d'un hiver normal. Si le temps est plus doux que prévu, les entreprises peuvent se retrouver avec un excédent de produit qu'elles devront conserver tout au long de l'été. De la même façon, si l'hiver est plus froid que la normale, les niveaux de stock descendront sous les niveaux désirés.

Les travaux d'entretien de l'automne sont bien engagés et tout semble indiquer qu'ils progressent bien. Avant d'entreprendre des travaux d'entretien, les entreprises constituent des stocks de produit qui sont utilisés pour compenser la baisse de production pendant la réalisation des travaux. Des retards imprévus pourraient modifier de façon importante la situation actuelle, mais l'industrie a indiqué que les stocks actuels d'essence et de distillat sont près des niveaux ciblés.

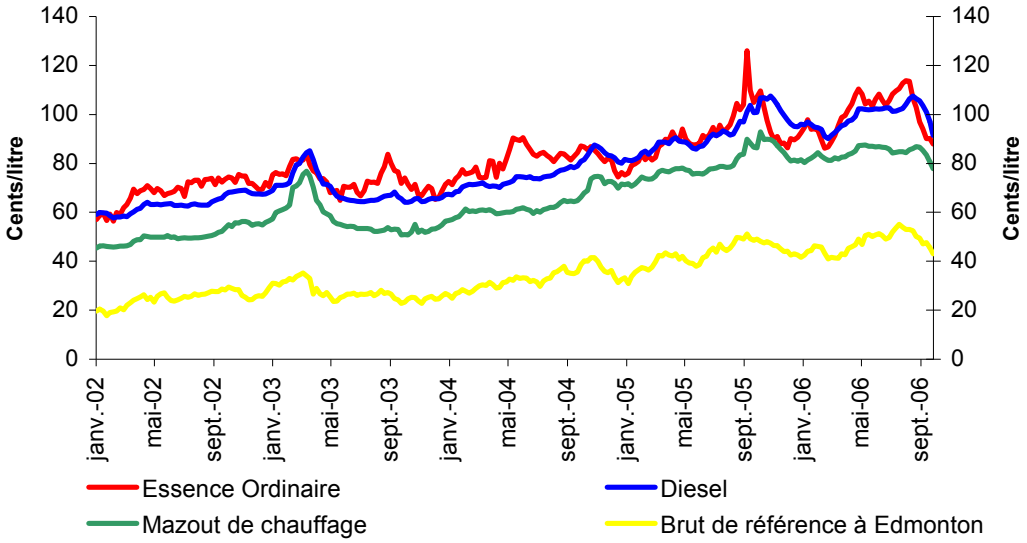
Prix des produits pétroliers

Les prix des produits pétroliers ont diminué considérablement au cours des trois derniers mois. Des prix du brut plus modérés, des niveaux de stock plus importants que la moyenne, une inquiétude moins grande à l'égard des interruptions d'approvisionnement dues au climat et une transition plus harmonieuse que prévue au diesel à faible teneur en soufre sont autant de facteurs qui ont contribué à la baisse des prix. Le prix moyen de l'essence au Canada est passé d'environ 1,14 $ le litre au début d'août à 0,87 $ le litre à la fin d'octobre, soit une baisse de 0,27 $ le litre. Les prix du distillat ont également chuté de façon importante au cours de la même période. Les prix du carburant diesel et du mazout de chauffage ont baissé de 17 cents le litre à 0,90 $ et 0,75 $ le litre respectivement à la fin d'octobre.

Les prix se sont stabilisés au cours des dernières semaines. Selon les perspectives *Short-term Energy and Winter Fuels Outlook* de l'Energy Information Administration (EIA) des É.-U., publiées en novembre 2006, les prix de l'essence au détail aux É.-U. devraient se situer en moyenne à 2,32 $US le gallon cet hiver, une légère augmentation par rapport au prix actuel de 2,20 $US le gallon, mais en-dessous du prix moyen de 2,42 $US le

gallon l'hiver dernier. Comme les prix des produits pétroliers au Canada sont fortement influencés par les prix de gros au port de New York, des prix moins élevés pour l'essence aux États-Unis devraient contribuer à maintenir les prix canadiens près des niveaux actuels.

Figure 6
Comparaison entre les prix de l'essence, du diesel, du mazout de chauffage et du pétrole brut



Source: Resources naturelles Canada

Le prix de vente au détail du mazout de chauffage aux É.-U. devrait se situer en moyenne à 2,33 $ le gallon pour la saison de chauffage 2006-2007, légèrement sous le prix actuel de 2,38 $ le gallon. Si les prévisions de l'EIA se concrétisent, les prix du mazout de chauffage au Canada devraient se maintenir autour de 0,75 $ le litre tout au long de l'hiver, sous le prix de 0,82 $ le litre de l'hiver dernier. Les consommateurs doivent être conscients que ces prévisions pourraient changer de façon importante si l'hiver est plus froid que prévu. Dans ce cas, les stocks pourraient diminuer rapidement, ce qui se traduirait par une hausse des prix pour les consommateurs.

Résumé

L'industrie canadienne du raffinage a pris les mesures nécessaires pour faire en sorte que les marchés soient biens approvisionnés cet hiver. Les plans d'entretien de l'automne vont bon train et les niveaux de stock semblent adéquats pour cette période de l'année. Après un été de prix élevés et volatiles, les consommateurs devraient connaître un certain soulagement à cet égard cet hiver. Si des développements dans les marchés pétroliers mondiaux ou un hiver plus froid que la normale peuvent modifier de façon importante des prévisions de prix pour l'essence et le mazout de chauffage, les prix plus bas du pétrole brut et les niveaux élevés de stock aux É.-U. devraient contribuer à la stabilité des prix tout au long de l'hiver.