



Aperçu national

Au cours des deux dernières semaines, le prix de l'essence au détail au Canada a chuté de plus de 3 cents le litre

Le prix moyen de détail de l'essence au Canada a continué de baisser jusqu'à 1 \$ le litre pour la semaine se terminant le 25 septembre, une baisse de 0,5 cent le litre depuis notre dernier rapport et 3 cents plus bas qu'il y a deux semaines. Ceci représente tout de même une augmentation importante de 12 cents le litre comparativement à la même période l'an dernier.

En général, les consommateurs canadiens ont profité de la hausse du dollar canadien alors que les prix mondiaux du brut ont atteint plus de 80 \$US le baril pour la première fois. Bien que le prix du brut en dollars américains ait augmenté de près de 50 % depuis janvier, il n'a connu qu'une augmentation de moins de 30 % en dollars canadiens. Ces économies ont profité aux consommateurs sous forme de produits pétroliers raffinés moins coûteux.

De plus, bien que les bas niveaux de stock en essence aux É.-U. soient inquiétants, la demande plus faible en essence de la fin de la période de conduite de l'été vient en partie compenser cette situation.

Les prix du diesel ont augmenté de moins d'un cent le litre par rapport à la semaine dernière, atteignant presque 101 cents le litre, ce qui est toutefois 9 cents de plus le litre qu'il y a un an. Les prix du mazout à chauffage sont demeurés stables aux alentours de 85 cents le litre par rapport à la semaine précédente, ce qui est tout de même 7 cents le litre de plus qu'il y a un an.

Faits récents

- **Proposition de raffinerie** : Beaver Processing GP Inc. a récemment fait l'annonce qu'elle allait procéder à une étude de faisabilité pour la construction d'une nouvelle installation de traitement d'avant-garde d'une valeur de 300 millions de dollars en Alberta. Ces installations serviront au raffinage de condensats en produits pétroliers et en hydrocarbures aromatiques pour desservir le marché grandissant de l'Ouest canadien. Les nouvelles installations dont l'ouverture est prévue pour 2010 devraient avoir une capacité de 35 000 barils par jour et seraient situées près des installations de distributions actuelles d'Edmonton.
- **La consommation d'essence augmente au premier semestre** : les Canadiens ont consommé 24 milliards de litres d'essence au cours des six premiers mois de 2007, une augmentation de 3 % comparativement à la même période l'an dernier. Durant la même période, les ventes de diesel ont grimpé de 5 % pour atteindre 16 milliards de litres, alors que les ventes de mazout à chauffage ont fait un saut de 11 % jusqu'à 2,8 milliards de litres (Statistique Canada, Le Quotidien, 7 septembre 2007).
- **La Federal Trade Commission (FTC) publie son rapport** : la division antitrust de la FTC a publié un rapport expliquant l'augmentation de la moyenne des prix de l'essence au É.U. au cours du printemps et de l'été 2006. Les conditions du marché et les dommages causés par les ouragans seraient les principales causes de l'augmentation de la moyenne nationale du prix de détail de l'essence. En raison des liens étroits de notre marché avec celui des États-Unis, l'augmentation des prix au Canada peut être attribuée aux mêmes raisons. Pour consulter le rapport complet, visitez <http://www.ftc.gov/opa/2007/08/gasprice.shtm>

Figure 1: Comparaison des prix du brut et de l'essence ordinaire (moyenne nationale)

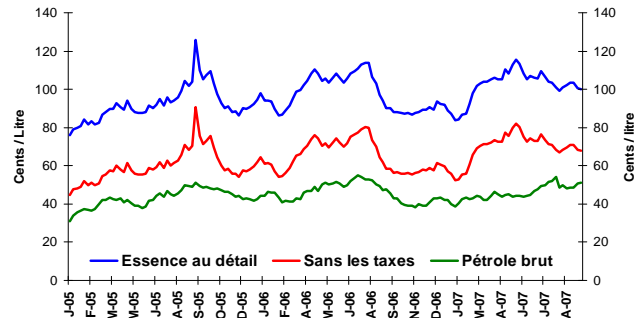
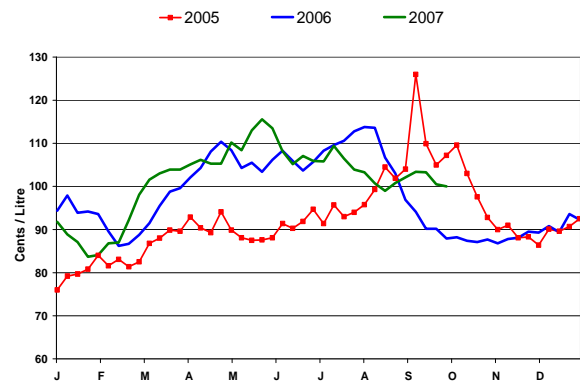


Figure 2: Prix hebdomadaires de l'essence ordinaire



Changement des prix des combustibles

¢/L	Semaine du:		Changement de:	
	2007-09-25	Semaine précédente	Semaine précédente	An dernier
Essence	100,0	-0,5	-0,5	+12,1
Diesel	100,5	+0,6	+0,6	+9,0
Mazout de chauffage	85,2	0,0	0,0	+7,3

Source: RNCan

Dans le présent bulletin

<i>Aperçu national</i>	1
<i>Fais récents</i>	1
<i>Aperçu de l'essence au détail</i>	2
<i>Prix de gros de l'essence</i>	3
<i>Marges du raffineur et du négociant</i>	4
<i>Aperçu du pétrole brut</i>	5
<i>Supplément</i>	6

Supplément d'Info-Carburant:

Le diesel est en voie de devenir le produit pétrolier qui connaît la plus grande croissance. Apprenez-en davantage au sujet des différences entre le prix de détail de l'essence et celui du diesel.





Aperçu de l'essence au détail

La moyenne sur quatre semaines du prix de l'essence au Canada pour la période se terminant le 25 septembre était de presque 102 cents le litre, une baisse de près de 1 cent le litre depuis notre dernier rapport du 14 septembre 2007. Il s'agit d'une augmentation de 11 cents le litre par rapport à la même période en 2006.

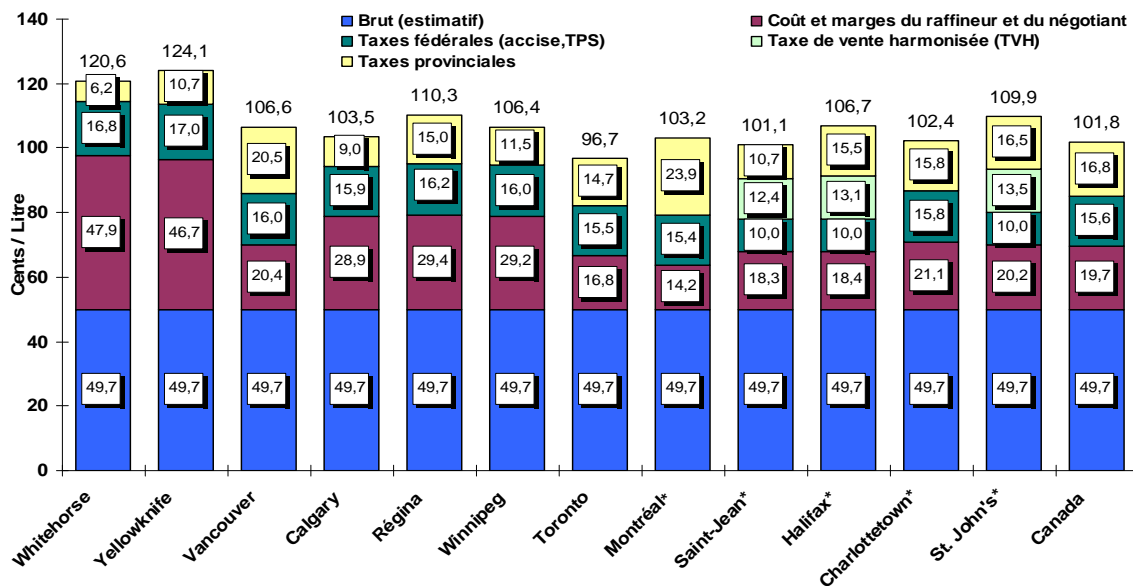
La moyenne sur quatre semaines du brut a grimpé de 1 cent le litre par rapport à il y a deux semaines à presque 50 cents le litre. Cependant, les prix du brut sont presque 7 cents le litre plus élevés qu'ils ne l'étaient il y a un an à la même période.

Les prix de l'essence sur les marchés de l'Est s'étaient entre une augmentation d'un peu plus d'un cent le litre (Charlottetown) à une baisse de près de 4 cents le litre (Montréal).

Les prix dans les centres de l'Ouest allaient d'une baisse de près d'un cent le litre (Calgary) à une augmentation de 0,5 cent le litre (Winnipeg).

De façon générale, les coûts et marges du raffineur et du détaillant ont reculé de près de 2 cents le litre, la baisse la plus importante survenant à Montréal, 4 cents du litre, par rapport à il y a deux semaines.

Figure 3: Prix à la pompe de l'essence ordinaire dans certaines villes
Moyenne de 4 semaines (le 4 au 25 septembre 2007)



Source: RNCAN

* Marchés en régie

Facteurs qui contribuent au prix de détail de l'essence

Les prix de l'essence sont difficiles à comprendre, car ils n'obéissent pas aux mêmes facteurs d'influence que les prix des autres biens que les Canadiens se procurent chaque semaine. L'essence est une marchandise au même titre que l'or ou le flanc de porc, et son prix de gros réagit à un certain nombre de facteurs. Les plus évidents sont l'offre et la demande. Lorsque la demande est plus élevée (en été par exemple lorsque les gens conduisent plus), la pression pour que les stocks soient suffisants pour satisfaire à la demande est plus élevée et les prix grimpent. Lorsque la demande baisse, comme durant les mois d'hiver, l'offre et la demande sont mieux équilibrées et les prix sont généralement plus bas. À long terme, la demande a augmenté chaque année, car les conducteurs choisissent des voitures de plus en plus grosses et parcourent des distances de plus en plus grandes, ce qui a pour effet d'augmenter la pression sur la demande et de faire grimper les prix.

Mais le facteur qui influence le plus les prix de l'essence à long terme est le coût du pétrole brut à partir duquel est fabriquée l'essence. L'offre et la demande du brut sont équilibrées sur le marché mondial de façon à ce que les raffineurs dans le monde paie le prix mondial pour le pétrole. Lorsque l'on craint des interruptions de l'offre, certains acheteurs sont prêts à déboursier plus pour le pétrole afin de s'assurer que l'approvisionnement dans les raffineries est adéquat. Ceci a tendance à faire grimper les prix sur tous les marchés.





Prix de gros de l'essence

Les prix de gros de l'essence ont chuté dans six des dix centres choisis pour la semaine du 20 septembre, par rapport à la semaine précédente. De façon générale, les baisses de prix se situent entre moins de 1 cent et près de 2 cents le litre, alors que les augmentations se situent entre moins de 1 cent à presque 2 cents le litre dans les centres canadiens et américains.

Au cours des deux dernières semaines, les prix ont baissé dans la plupart des centres; de moins de 1 cent le litre (Halifax) à 11 cents le litre (Edmonton). Le mouvement à la baisse des prix de l'essence reflète le recul de la demande qui coïncide avec la fin de la saison de conduite de l'été et les importantes importations aux É.-U. qui compensent en partie la remontée lente des stocks américains. En revanche, ces facteurs exercent des

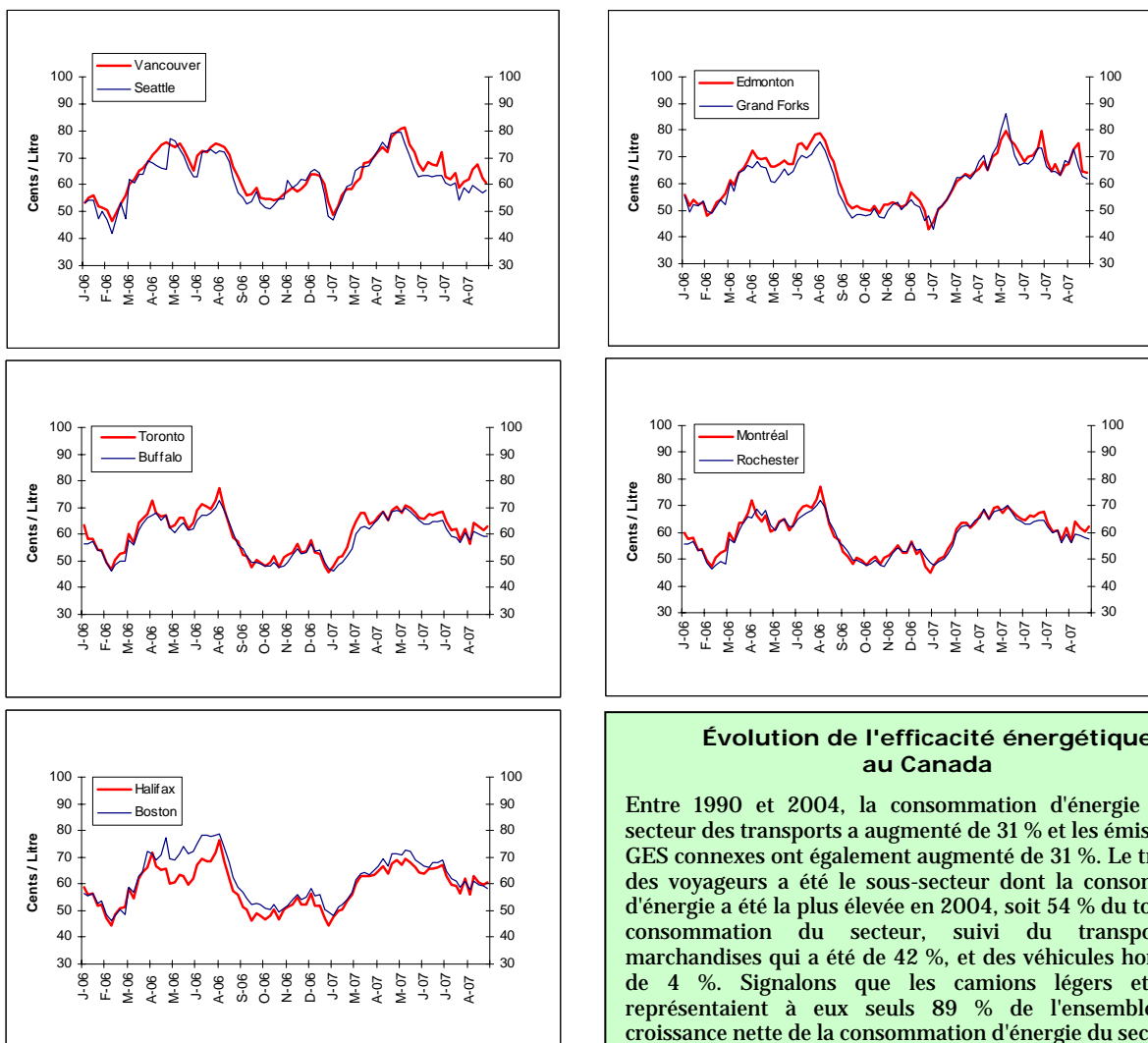
pressions baissières sur les prix de gros de l'essence au Canada.

Les prix de gros de l'essence ont fluctué sur les marchés de l'Est dans les deux pays, allant d'une augmentation de près de 2 cents le litre à Montréal à une baisse de plus de 1 cent le litre à Boston, par rapport à la semaine du 13 septembre. Les prix dans tous les centres de l'Est ont clôturé la période entre 58 et 63 cents le litre.

Les prix dans les centres de l'Ouest ont retraité par rapport à la semaine précédente entre moins de 1 cent à presque 2 cents le litre, sauf à Seattle où l'on a enregistré une légère augmentation de 1 cent le litre. En général, les prix se situent entre 4 cents (Seattle) et 16 cents le litre (Toronto) plus haut qu'à pareille date l'an dernier.

Figure 4: Prix du gros de l'essence

Prix à la rampe dans certaines villes canadiennes et américaines le 20 septembre 2007 (¢ CA/L)



Sources: RNCAN, Bloomberg Oil Buyers Guide

Évolution de l'efficacité énergétique au Canada

Entre 1990 et 2004, la consommation d'énergie dans le secteur des transports a augmenté de 31 % et les émissions de GES connexes ont également augmenté de 31 %. Le transport des voyageurs a été le sous-secteur dont la consommation d'énergie a été la plus élevée en 2004, soit 54 % du total de la consommation du secteur, suivi du transport des marchandises qui a été de 42 %, et des véhicules hors route, de 4 %. Signalons que les camions légers et lourds représentaient à eux seuls 89 % de l'ensemble de la croissance nette de la consommation d'énergie du secteur.

Source : RNCAN, <http://oee.nrcan.gc.ca/publications/statistiques/evolution06/chapitre6.cfm?attr=0>





Marges du raffineur et du négociant

La moyenne mobile sur quatre semaines est utilisée pour les marges du raffineur et du négociant de l'essence illustrés à la figure 5 pour la période se terminant le 25 septembre.

Les marges du raffineur, qui se définissent comme la différence entre le prix de gros à la rampe de l'essence et le prix du brut, donnent une indication de la situation de l'offre en essence et des autres conditions locales du marché. D'un autre côté, les conditions locales du marché peuvent avoir des répercussions importantes sur les prix de gros à court terme.

Cependant, les travaux d'entretien sont en cours dans certaines raffineries, ce qui diminue leur niveau

d'utilisation et qui a tendance à affermir les marges du raffineur. Mais la demande plus basse d'essence qui coïncide avec la fin de la saison de conduite de l'été compense en partie cette situation.

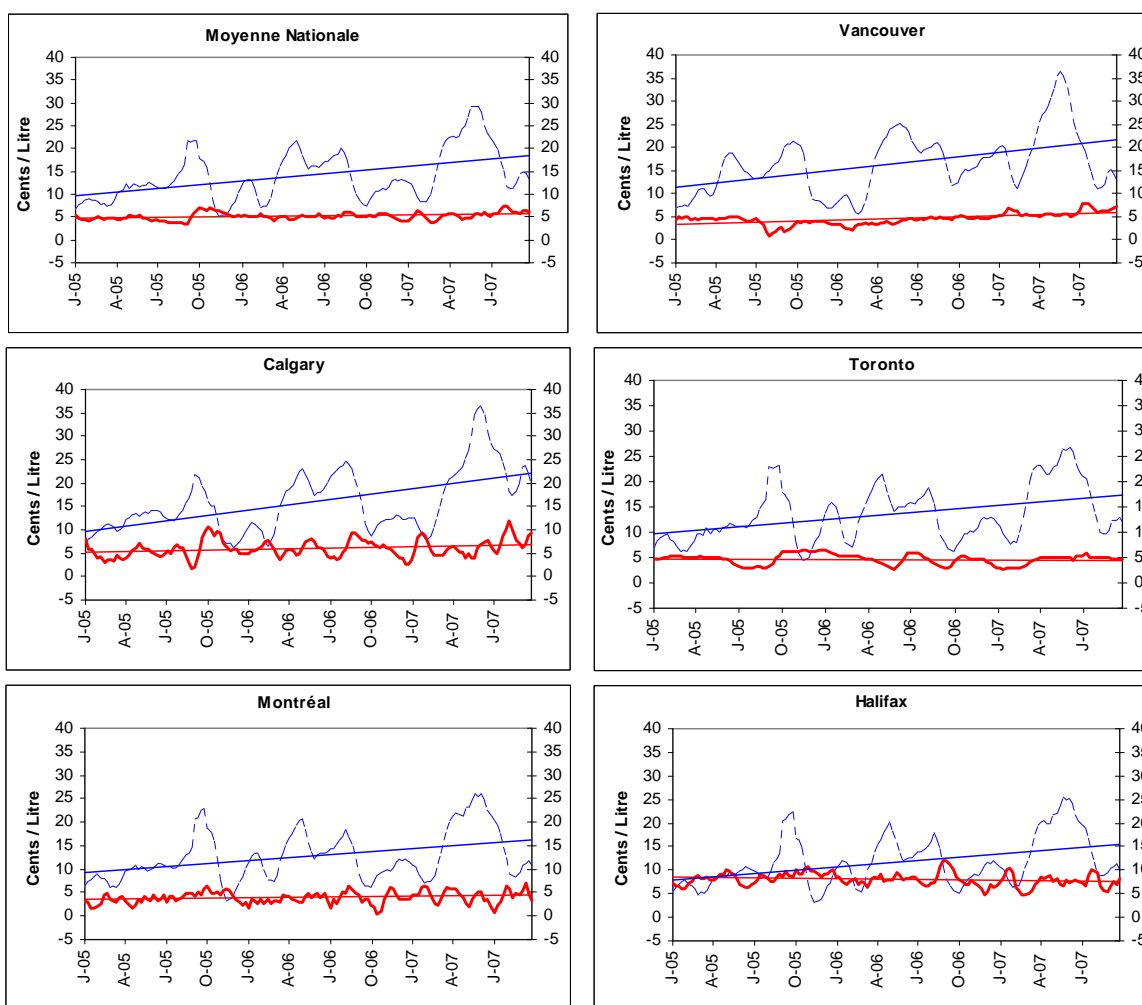
En général, les marges du négociant demeurent beaucoup moins instables que les marges du raffineur et leurs fluctuations sont moins étendues. Elles ont fluctué d'environ 5 cents le litre au cours des trois dernières années.

Bien que cette marge représente la plus petite partie du prix de détail, elle doit couvrir tous les coûts relatifs à l'exploitation de la station-service.

Figure 5: Marges du raffineur et du négociant
(Moyenne mobile sur 4 semaines se terminant le 25 septembre 2007)

----- Marge du raffineur

----- Marge du négociant



Source: RNCAN





Aperçu du pétrole brut

Les prix du brut passent la barre des 513 \$ le mètre cube (80 \$US le baril)

Pour la semaine se terminant le 21 septembre, la moyenne des prix du brut s'est tenue entre 499 \$ et 524 \$/m³ (78,16 \$US et 82,15 \$US le baril). Tous les prix sauf le Brent sont en hausse par rapport à la semaine dernière. Tous les prix ont connu une montée importante par rapport à l'an dernier. C'est le WTI qui a connu la hausse la plus marquée avec une augmentation de près de 91 \$/m³ par rapport à l'année dernière.

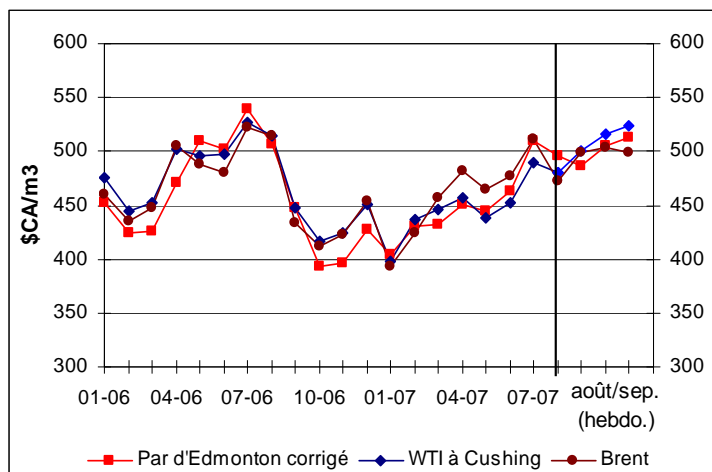
Le 21 septembre, le prix du WTI au comptant a atteint 83 \$US le baril pour la première fois de son histoire. Cette montée a été causée principalement par la dévaluation du dollar américain en réaction à la récente crise du marché hypothécaire de seconde catégorie aux États-Unis.

Bien que les prix internationaux aient connu une remontée fulgurante, les raffineurs canadiens ont été

protégés par la force du dollar canadien et malgré que le prix du brut en dollars américains ait augmenté de près de 50 % depuis janvier, le prix du même brut n'a connu qu'une augmentation de moins de 30 % en dollars canadiens. Ces économies ont profité aux consommateurs sous forme de produits pétroliers raffinés moins coûteux. (Pour de plus amples renseignements au sujet des effets de la hausse du dollar canadien sur les prix de l'essence, consultez le numéro 16 de l'Info-Carburant paru le 17 août 2007 à http://fuelfocus.nrcan.gc.ca/issues/2007-08-17/supplement_f.cfm).

Une autre baisse du brut ou des stocks américains, une recrudescence des ouragans ou une montée des tensions géopolitiques dans les pays producteurs de pétrole pourraient contribuer à garder les prix à leurs niveaux actuels.

Figure 6: Comparaison des prix du pétrole brut



Changement des prix du pétrole brut

Prix du pétrole brut	Semaine du 2007-09-21		Changement de			
			Semaine précédente		An dernier	
	\$CA/ m ³	\$US/ baril	\$CA/ m ³	\$US/ baril	\$CA/ m ³	\$US/ baril
Par d'Edmonton	513,35	80,47	+8,20	+3,16	+80,40	+19,07
WTI	524,04	82,15	+8,07	+3,19	+90,95	+20,73
Brent	498,64	78,16	-5,62	+0,99	+71,99	+17,65

Source: RNCAN

Consommation de mazout lourd au Canada

Selon une étude de Statistique Canada, le mazout lourd, bien que n'étant pas une des principales sources d'énergie au pays, demeure une source de combustible importante pour certaines industries canadiennes.

La soif d'énergie du Canada est toujours aussi grande au XXI^e siècle. Malgré des préoccupations croissantes au sujet des émissions de gaz à effet de serre, des changements climatiques et de la qualité de l'air, les produits pétroliers demeurent essentiels pour combler la demande. Ces produits pétroliers comprennent le mazout lourd, un combustible de pauvre qualité, hautement polluant, de consistance goudronneuse. En fait, aucun changement majeur ne s'est produit au cours des 15 dernières années pour passer de la combustion d'hydrocarbures à des sources d'énergie moins nuisibles et renouvelables comme l'hydroélectricité.

Toutefois, certains progrès ont été accomplis dans le cas du mazout lourd, dont la consommation générale en tant que source d'énergie a légèrement diminué. L'industrie des pâtes et papiers a de loin contribué le plus à la réduction de la consommation du mazout lourd à l'échelle nationale. Entre 1990 et 2005, cette industrie a diminué sa consommation de mazout lourd de plus de la moitié. Contrairement, les entreprises de services publics au Canada atlantique ont fait preuve d'une dépendance persistante par rapport au mazout lourd ces quinze dernières années. La demande de mazout lourd dans le domaine du transport maritime est demeurée forte ces 15 dernières années et plus de la moitié du mazout lourd a été consommée en Colombie-Britannique.

Source : Statistique Canada – Consommation de mazout lourd au Canada, <http://www.statcan.ca/francais/research/11-621-MIF/11-621-MIF2007062.htm>



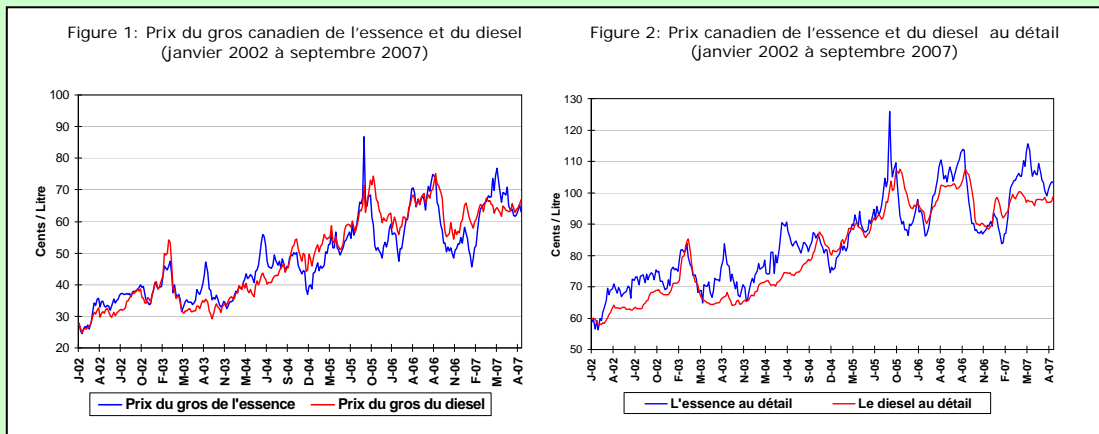


Comment comprendre les différences entre le prix de détail de l'essence et celui du diesel

Chaque année durant le printemps et l'été, les prix de l'essence dépassent ceux du diesel. Cependant, en 2005, c'est le contraire qui s'est produit, ce qui démontre bien que le diesel s'affirme comme le produit pétrolier qui connaît la plus grande croissance. Au cours des deux dernières années, cette relation est devenue de moins en moins prévisible.

Plusieurs facteurs d'offre et de demande ainsi que la structure du marché sont différents pour chaque produit. Par exemple, la demande d'essence est influencée principalement par le marché du détail. Mais la demande de diesel vient principalement des secteurs commerciaux, industriels et agricoles, alors que seulement 15 % proviennent du marché du détail. Une forte croissance économique fait augmenter la consommation de diesel surtout dans les secteurs du transport et de la construction, ce qui a pour effet de faire croître la demande en diesel de façon plus importante que la demande en essence qui demeure plus modérée.

Dans le domaine des ventes en gros, la différence entre les prix de l'essence et du diesel est demeurée négligeable au cours des cinq dernières années, ce qui indique que la structure des coûts des deux produits est comparable, bien que les prix de l'essence suivent des tendances plus saisonnières (figure 1). Les détaillants font face à de plus importants coûts de distribution et à des volumes de vente moins importants lorsqu'ils vendent du diesel plutôt que de l'essence.



Pour ce qui est des ventes de détail, les taxes d'accise fédérales compensent en partie les coûts de commercialisation plus élevés du diesel. Chaque litre d'essence vendu au détail au Canada est soumis à une taxe d'accise de 10 cents, alors que la taxe d'accise sur le diesel n'est que de 4 cents le litre (figure 2)

Cette année, en dépit de la forte demande en diesel, les prix de l'essence ont encore dépassé ceux du diesel durant presque tout l'été, une indication de la forte demande en essence et des périodes inhabituelles de fermetures des raffineries au printemps pour effectuer la maintenance. On a par conséquent assisté à une baisse des stocks et à une augmentation marquée des prix et des marges de l'essence.

Alors que les stocks d'essence aux É.-U. demeurent bien en deçà des niveaux sur cinq ans et que les stocks de diesel au contraire sont hauts sur l'échelle de cinq ans, les prix de l'essence continueront d'être vulnérables aux pressions haussières et demeureront cette année plus élevés, et ce, plus longtemps que ceux du diesel.

