



Aperçu national

Le prix de détail à la pompe au Canada tourne autour de 1,25 \$ le litre

Après une remontée constante au cours des six dernières semaines, le prix de détail de l'essence au Canada est demeuré pratiquement inchangé à 1,25 \$ le litre pour la semaine du 6 mai 2008. Cependant, les prix étaient presque 17 cents plus élevés qu'il y a un an à la même période.

Les prix de cette semaine reflètent la diminution des prix de gros qui ont été eux-mêmes influencés par un léger revirement à la baisse des prix mondiaux du brut la semaine dernière. Les prix de l'essence demeurent de façon constante au-dessus des niveaux de l'an dernier, poussés par les prix du brut plus élevés, qui ont subi une augmentation de 129 \$/m³ (20 \$CA le baril) entre janvier et avril 2008, selon la moyenne de prix mensuelle des trois types de brut de référence illustrés à la figure 6.

Les prix du diesel ont chuté de presque 1 cent le litre à 1,32 \$ le litre durant la semaine du 6 mai. Cependant, ceci représente une augmentation de 33 cents le litre comparativement à la même période l'an dernier.

Faits récents

- **Hausse du produit intérieur brut (PIB)** : Le PIB a augmenté dans cinq provinces et des trois territoires — principalement sous l'impulsion donnée par les ressources naturelles — et dépassé la moyenne nationale de 2,7 % en 2007. Terre-Neuve-et-Labrador a devancé de loin toutes les autres provinces. Le PIB à Terre-Neuve-et-Labrador a bondi de 9,1 % en 2007, soit près de trois fois son taux de croissance observé en 2006. L'intensification des activités d'extraction pétrolière et minière s'est conjuguée aux prix mondiaux élevés des produits de base pour aiguillonner la croissance. (Statistique Canada, Le Quotidien, <http://www.statcan.ca/Daily/Francais/080428/q080428a.htm>)
- **Étude sur les véhicules électriques hybrides rechargeables** : la ville de Québec, l'Université Laval, Desjardins et Enersys joignent leurs forces pour effectuer une étude pour intégrer les véhicules électriques hybrides rechargeables (VEHR) dans un environnement urbain. Si l'étude est satisfaisante, la prochaine étape sera d'intégrer jusqu'à 50 VEHR dans les rues de Québec (Octane Week, 28 avril 2008).
- **Les émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada sont en hausse** : Selon un rapport de Statistique Canada intitulé "L'activité humaine et l'environnement," les émissions de GES au Canada ont augmenté de 25 % de 1990 à 2005. En 2005, les activités humaines ont contribué au rejet de 747 mégatonnes d'équivalents de dioxyde de carbone dans l'atmosphère au Canada. Il s'agissait d'environ 25 % de plus que les 596 mégatonnes d'émissions en 1990. La production et la consommation d'énergie sont de loin la plus importante source d'émissions de GES au Canada, ayant représenté plus de 80 % des émissions en 2005. Le rapport est disponible à : http://www.statcan.ca/francais/freepub/16-201-XIF/2007000/part1_f.htm

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

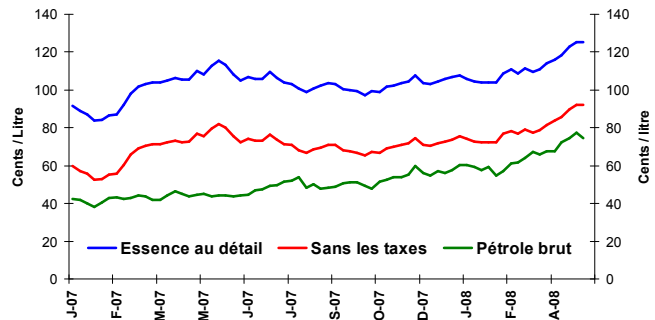
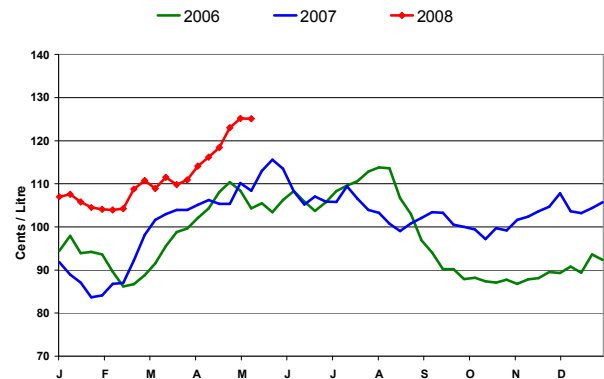


Figure 2: Prix hebdomadaires de l'essence ordinaire



Changement des prix des combustibles

¢/L	Semaine du:	Changement de:	
	2008-05-06	Semaine précédente	An dernier
Essence	125,1	-0,1	+16,7
Diesel	131,5	-0,6	+33,1
Mazout à chauffage	122,9	+0,5	+38,3

Source: RNCAN

Dans le présent bulletin

	page
Aperçu national	1
Faits récents	1
Aperçu de l'essence au détail	2
Prix de gros de l'essence	3
Marges du raffineur et du négociant	4
Aperçu du pétrole brut	5
Supplément	6

Supplément : Combien en coûte-t-il pour faire fonctionner un véhicule? Le supplément de cette semaine vous présente une comparaison historique du coût d'utilisation d'une automobile.





Aperçu de l'essence au détail

Le prix moyen à la pompe sur **quatre semaines** dans les centres choisis pour la période se terminant le 6 mai était de 1,23 \$ le litre, une augmentation de 5 cents le litre depuis notre rapport du 25 avril 2008. Il s'agit d'une augmentation de 16 cents le litre depuis un an.

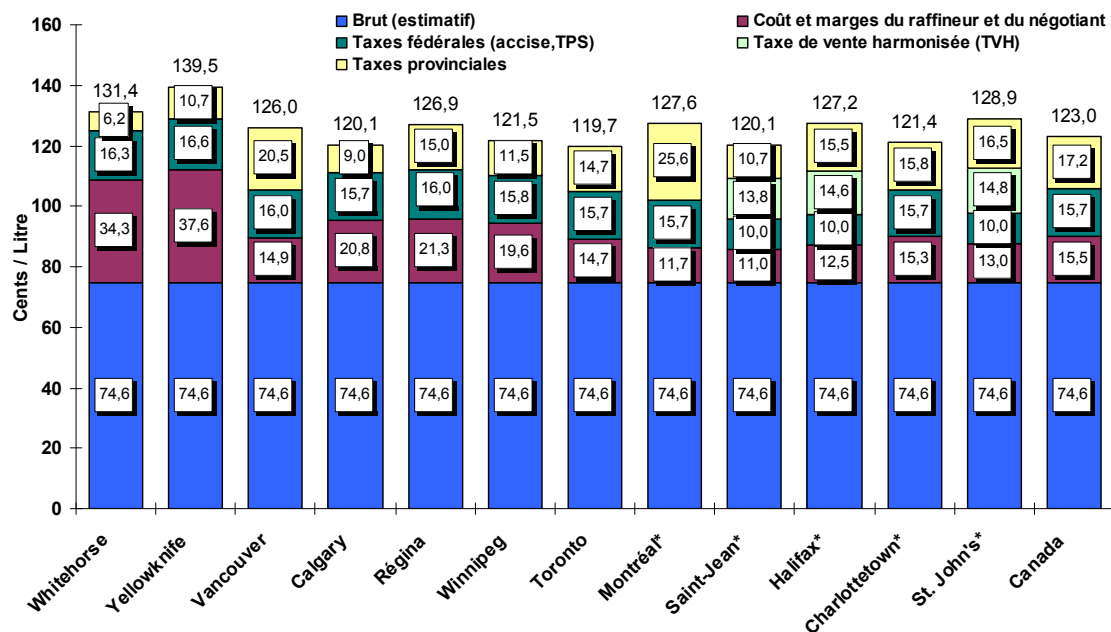
La **moyenne sur quatre semaines** du prix du brut a augmenté de 4 cents le litre à 75 cents le litre par rapport à il y a deux semaines. À 61 %, le brut demeure la partie la plus importante du prix total à la pompe.

Les prix de détail dans la plupart des centres de l'Ouest (de Vancouver à Winnipeg) ont augmenté d'environ

4 cents le litre lorsqu'on les compare au rapport précédent, allant de 1,20 \$ à 1,27 \$ le litre. Les augmentations de prix dans les villes de l'Est (de Toronto à St. John's) ont atteint 6 cents le litre allant de 1,20 \$ à 1,29 \$ le litre.

Sur le plan national, les coûts et marges des raffineurs et des détaillants ont enregistré une légère hausse de moins de 1 cent le litre passant à 16 cents le litre. C'est tout de même une baisse importante de 15 cents le litre par rapport à la même période l'an dernier.

**Figure 3: Prix à la pompe de l'essence ordinaire dans certaines villes
Moyenne de 4 semaines (15 avril au 6 mai 2008)**



Source: RNCAN

* Marchés en régie

Facteurs qui pourraient encore faire grimper le prix de l'essence cet été

Les prix de détail de l'essence ont augmenté de façon considérable dernièrement et les consommateurs canadiens peuvent s'attendre à ce que cette hausse se poursuive à l'approche de la saison de conduite estivale. Bien que les prix de l'essence aient été propulsés à la hausse par les prix du brut, ils ne reflètent pas encore complètement les augmentations récentes du prix du brut. Les stocks élevés d'essence aux É.-U. au cours des derniers mois, ajoutés à un ralentissement de la demande aux É.-U. ont eu pour effet de diminuer les marges du raffineur et de ralentir l'augmentation des prix de l'essence.

Cependant, les stocks d'essence aux É.-U. ont commencé à baisser au moment où les raffineurs préparent l'entretien saisonnier en anticipation de la demande estivale. L'entretien saisonnier a normalement lieu lorsque les raffineurs se débarrassent de leurs stocks de carburant d'hiver et avant qu'ils ne commencent la production de carburants aux normes d'été. Au fur et à mesure que les stocks baissent et que la demande d'essence augmente pour l'été, les marges des raffineries vont sans doute augmenter comme l'illustre le graphique historique de la figure 5. On note toutefois un facteur positif, en ce que la maintenance des raffineries au début de 2008 suit plus les normes saisonnières, contrairement à 2007, alors que plusieurs interruptions non prévues avaient eu lieu. Au fur et à mesure que les stocks commencent à baisser, les prix de gros de l'essence grimpent, même si les prix du brut se stabilisent ou reculent. En revanche, des prix de gros plus élevés poussent rapidement les prix de détail de l'essence à la hausse, car les stations-services ne peuvent pas absorber les prix de gros plus élevés et doivent passer l'augmentation aux consommateurs.





Prix de gros de l'essence

Les prix de gros de l'essence ont reculé dans presque tous les centres sélectionnés pour la **semaine du 1^{er} mai**, par rapport à la semaine précédente. En général, les variations de prix ont oscillé entre une baisse de 4 cents le litre et une hausse de 2 cents le litre.

Les prix de gros dans les marchés de l'Est tant au Canada qu'aux États-Unis ont enregistré des baisses allant de 4 cents le litre à moins de 1 cent le litre, comparativement à la semaine précédente, et ont clôturé la semaine entre 77 et 83 cents le litre.

Par comparaison, les prix de gros dans l'Ouest ont varié d'une baisse de 2 cents le litre à une hausse de 2 cents le litre, clôturant la période entre 79 et 87 cents le litre. Les prix dans les centres de l'Ouest canadien étaient

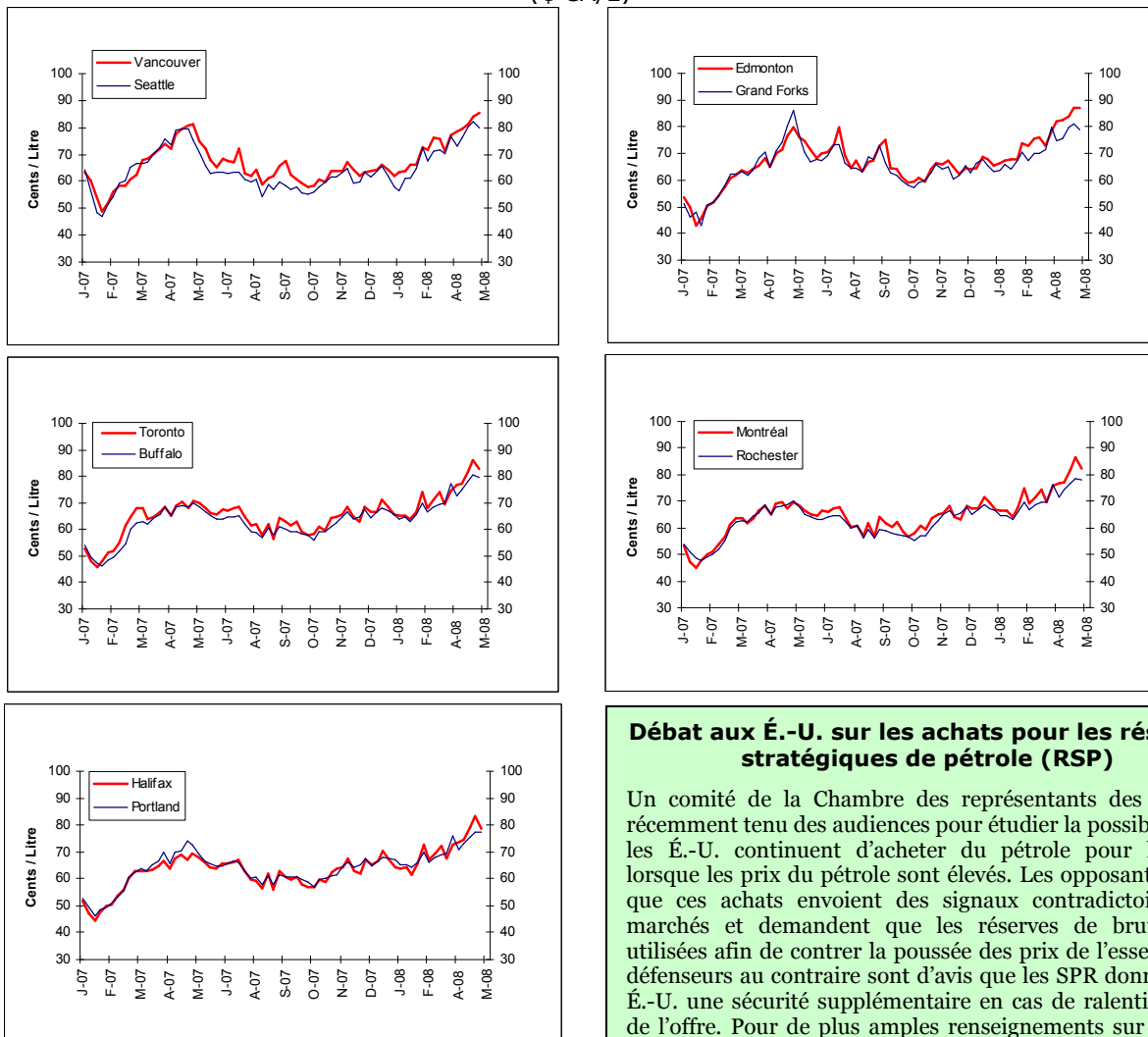
sensiblement plus élevés que ceux des États-Unis à cause du resserrement des marchés dans les marchés de l'Ouest canadien.

Avec la fluctuation importante des prix du brut au cours des deux dernières semaines, la comparaison entre les prix de gros et de détail est plus difficile. Les prix de gros illustrés ici sont ceux du jeudi 1^{er} mai, lorsque les prix du pétrole ont chuté à 112 \$US le baril. Le mardi 6 mai, lorsque les prix à la pompe ont été relevés, les prix du brut avaient grimpé de nouveau à presque 120 \$US le baril et les prix de gros avaient suivi.

En général, les prix dans la plupart des centres sont au-dessus des niveaux de l'an dernier, de moins d'un cent le litre à Seattle à 16 cents le litre à Edmonton, par rapport à la même période l'an dernier.

Figure 4: Prix du gros de l'essence

Prix à la rampe dans certaines villes canadiennes et américaines se terminant le 1 mai 2008
(¢ CA/L)



Débat aux É.-U. sur les achats pour les réserves stratégiques de pétrole (RSP)

Un comité de la Chambre des représentants des É.-U. a récemment tenu des audiences pour étudier la possibilité que les É.-U. continuent d'acheter du pétrole pour les RSP lorsque les prix du pétrole sont élevés. Les opposants disent que ces achats envoient des signaux contradictoires aux marchés et demandent que les réserves de brut soient utilisées afin de contrer la poussée des prix de l'essence. Les défenseurs au contraire sont d'avis que les SPR donnent aux É.-U. une sécurité supplémentaire en cas de ralentissement de l'offre. Pour de plus amples renseignements sur les SPR consultez <http://www.fossil.energy.gov/programs/reserves/>

Sources: RNCAN, Bloomberg Oil Buyers Guide





Marges du raffineur et du négociant

Les **moyennes mobiles sur quatre semaines** sont utilisées pour les marges du raffineur et du détaillant pour l'essence illustrés à la figure 5, pour la période se terminant le 6 mai 2008.

Les marges du raffineur pour l'essence ont amorcé une légère ascension. Le mouvement à la hausse est une indication du resserrement des marchés alors que les raffineurs délaissent la production de distillats tels que le mazout à chauffage afin de produire plus d'essence pour renflouer leurs stocks pour répondre à la demande estivale.

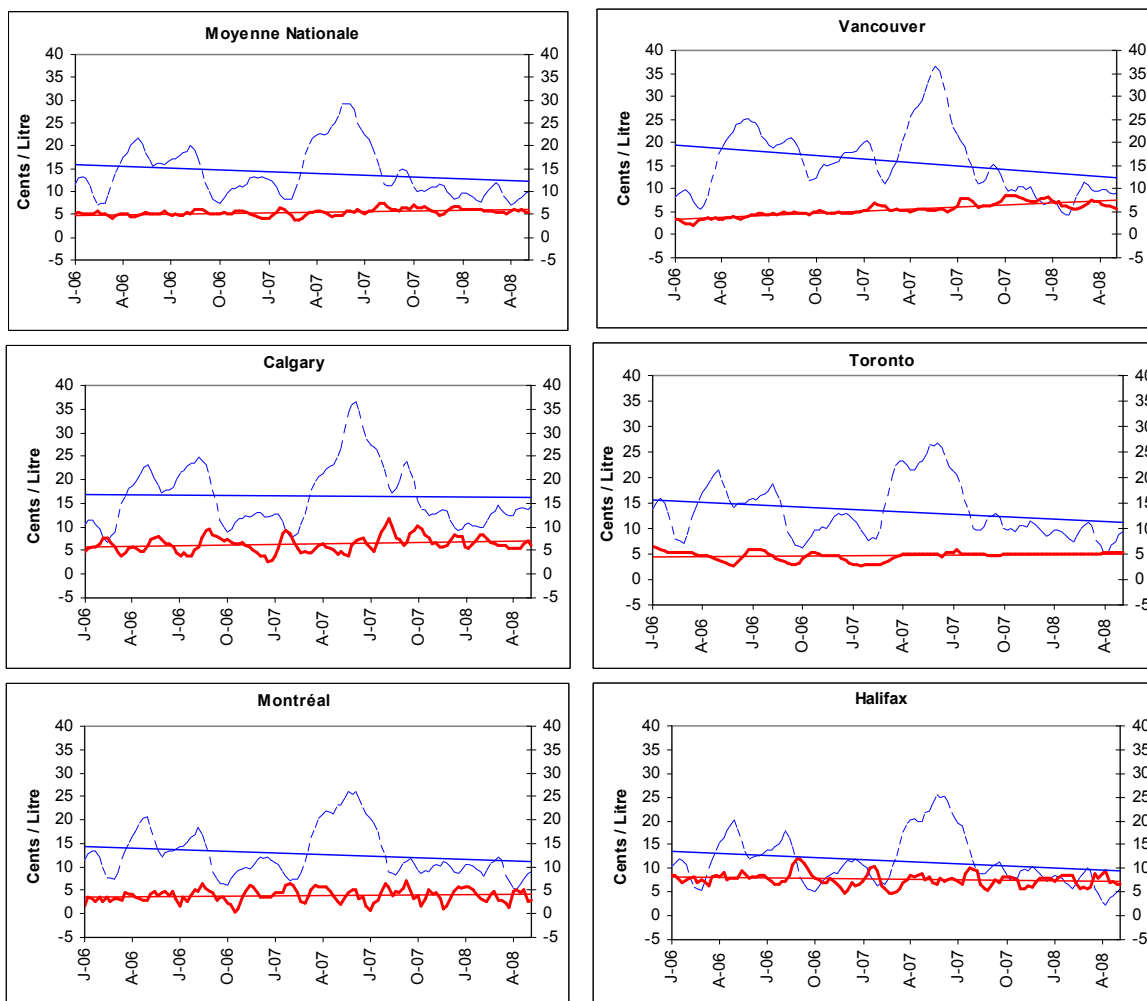
Les stocks d'essence plus élevés que la normale aux É.-U. au cours des derniers mois ont permis de ralentir l'augmentation des prix de l'essence. Cependant, les stocks américains baissent maintenant rapidement à cause de la maintenance de routine dans les raffineries à l'approche de la haute demande d'essence de l'été.

En définitive, ceci crée un resserrement temporaire de l'offre et une pression haussière sur les marges de raffinage. Cette pression à la hausse se reflète alors sur le marché de gros de l'essence et dans le prix de détail à la pompe.

Figure 5: Marges du raffineur et du négociant
(Moyenne mobile sur 4 semaines se terminant le 6 mai 2008)

----- Marge du raffineur

----- Marge du négociant



Source: RNCan





Aperçu du pétrole brut

Le brut approche les 120 \$US le baril

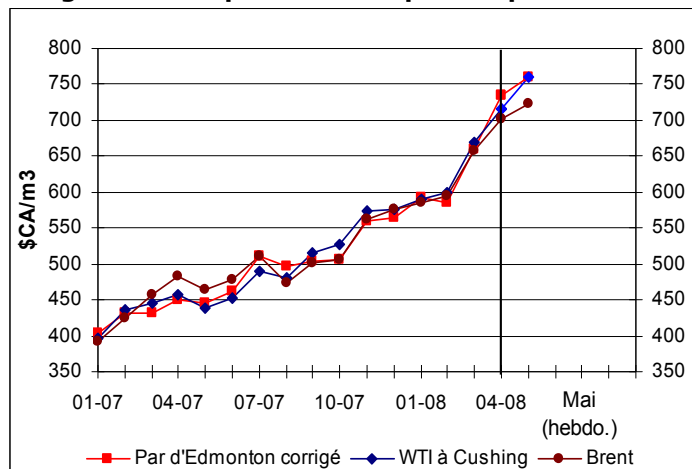
Pour la semaine se terminant le 2 mai 2008, les moyennes des prix du brut se situaient entre 720 \$ et 747 \$/m³ (113 \$US et 119 \$US le baril). Même si les prix du brut étaient volatils par rapport à la semaine précédente, ils ont reculé entre 15 \$ et 22 \$/m³ (2 \$US et 3 \$US le baril).

Le prix du brut approche les 120 \$US le baril, et les consommateurs doivent se demander s'il existe d'autres choix. La production et la consommation de biocarburant ont augmenté considérablement partout dans le monde. Cette tendance va-t-elle se poursuivre? Si c'est le cas, est-ce que cela aura un effet sur le prix du brut? En plus des biocarburants, la plupart des pays consommateurs ont réalisé que la réduction de la demande est la clé à la réduction de la dépendance énergétique et ont mis sur pied des programmes pour stimuler la conservation.

Bien que la réduction de la consommation et les énergies de remplacement puissent affecter la demande, les niveaux des prix étant ce qu'ils sont, nous allons probablement assister à une augmentation de la production du brut dans les régions qui ne sont pas ordinairement rentable, ce qui va augmenter l'offre et peut-être, à long terme, faire baisser le prix.

Bien qu'à long terme, un allègement soit possible, la faiblesse du dollar américain, l'accroissement de la demande mondiale, les conditions météorologiques, les événements géopolitiques et l'incertitude sur les marchés financiers, continuent d'exercer des pressions haussières au prix international du brut et au bout du compte avoir un effet sur le prix que les Canadiens paient pour les produits pétroliers.

Figure 6: Comparaison des prix du pétrole brut



Changement des prix du pétrole brut

Types de pétrole brut	Semaine du 2008-05-02		Changement de			
			Semaine précédente		An dernier	
	\$CA/m ³	\$US/baril	\$CA/m ³	\$US/baril	\$CA/m ³	\$US/baril
Par d'Edmonton	747,18	117,02	-21,40	-3,31	+292,88	+51,81
WTI	736,21	115,30	-21,57	-3,34	+290,01	+51,25
Brent	720,58	112,85	-15,26	-2,35	+236,71	+47,27

Source: RNCAN

Composition du brut et économie du raffinage

La gamme de produits qu'obtient le raffineur dépend des qualités naturelles du brut. Les différents bruts se distinguent par leur densité mesurée en gravité API (l'American Petroleum Institute), ainsi que par leur teneur en soufre. Le brut ayant une faible gravité API est considéré comme du brut léger et présente normalement un taux plus élevé de soufre et donne plus de produits de faible valeur. Donc, plus la cote API d'un brut est basse, moins il a de valeur pour un raffineur, car soit il nécessitera plus de traitement, soit il produira un plus haut pourcentage de produits de faible valeur tel que le mazout lourd qui souvent se vend moins cher que le brut.

L'utilisation de brut plus cher (plus léger, moins corrosif), exige moins de raffinage. Cependant, l'approvisionnement en brut léger diminue et l'écart entre les bruts plus lourds et plus corrosifs s'accroît. L'utilisation du pétrole de moins bonne qualité exige davantage d'investissement dans le processus de valorisation. Les coûts et les périodes de récupérations pour les unités de traitement des raffineries doivent être comparés avec les coûts prévus du brut et les écarts projetés entre les prix du brut léger et ceux du brut lourd. Le panier de brut et la configuration des raffineries doivent tenir compte du genre de produits qui seront en définitive en demande sur le marché. Les normes de qualité des produits finis gagnent en importance car les exigences environnementales deviennent de plus en plus rigoureuses. Pour de plus amples renseignements, consultez le rapport de RNCAN *Vue générale de l'industrie pétrolière aval au Canada* http://www.fuelfocus.nrcan.gc.ca/reports/2005-07/overview/index_f.cfm





Le coût relié à l'utilisation d'un véhicule

Les augmentations récentes du prix de l'essence ne semblent pas avoir beaucoup d'effet sur la demande. Une raison pour expliquer ce fait est que la demande d'essence est très peu élastique, car une bonne partie de la consommation est non discrétionnaire. Les consommateurs des régions rurales ou des communautés sans transport en commun n'ont pas beaucoup de choix au sujet de leurs décisions en matière de transport.

En revanche, une autre raison est que le carburant représente une portion décroissante du coût relié au fonctionnement d'un véhicule. Selon les enquêtes effectuées par l'Association canadienne des automobilistes, le coût total de fonctionnement d'une automobile a plus que doublé au cours des 22 dernières années passant de 20,1 cents le kilomètre parcouru¹ en 1985 à 41,4 cents le kilomètre en 2007.

Même si le prix moyen de l'essence est passé de 54,3 cents le litre en 1985 à 86,9 cents le litre en 2005, la partie carburant du coût total d'exploitation est passée de 28 % à 19 %. C'est seulement au cours des dernières années alors que les prix du carburant ont dépassé 1 \$ le litre que la composante carburant a augmenté à 24 %; ce qui est encore sous le niveau de 1985.

Les coûts variables, qui incluent le carburant, la maintenance et les pneus constituent encore environ un tiers du coût total d'exploitation. Cependant, même si la partie carburant constituait 81 % des coûts variables en 1985, elle n'était que de 72 % en 2007 car les frais de maintenance et les prix des pneus ont augmenté plus rapidement.

Coût d'utilisation d'un véhicule

(voiture compacte sur une distance parcourue de 24,000 km par année)

	<u>1985</u>	<u>1995</u>	<u>2005</u>	<u>2007</u>
Prix moyen de l'essence (cents par litre)	54,3	52,4	86,9	110,1
Coûts variables (cents par km parcourue)				
Carburant	5,66	5,59	8,58	9,95
Entretien	0,76	1,95	2,48	2,36
Pneus	0,57	0,86	1,79	1,49
Total	6,99	8,40	12,85	13,80
Coûts fixes (dollars par année)				
Assurance	716	1102	1777	1741
Permis de conduire et immatriculation	52	106	117	118
Dépréciation	1 733	3 287	5 086	3 817
Coûts du financement	643	831	809	942
Total	3 144	5 326	7 789	6 618
Total annuel (cents par km parcourue)	20,1	30,6	45,3	41,4
Carburant en pourcentage du total annuel	28%	18%	19%	24%

Source: RNCan et l'Association canadienne des automobilistes, <http://www.caa.ca/publicAffairs/public-affairs-reports-f.cfm>

¹ Basée sur une voiture compacte sur une distance parcourue de 24,000 km par année.

