



Ressources naturelles
Canada

Natural Resources
Canada



Info-Carburant

*Comprendre les différents aspects du marché de l'essence au Canada
et les facteurs économiques qui influencent les prix*

Volume 6, Bulletin 24

Le 16 décembre 2011

Exemplaires disponibles gratuitement auprès de :
Ressources naturelles Canada
Direction des ressources pétrolières
17^{ième} étage
580, rue Booth
Ottawa (Ontario) K1A 0E4
Téléphone : (613) 992-9612
ATS : (613) 996-4397 (appareil de télécommunication pour sourds)
Télécopieur : (613) 995-1913
Courriel : prb.drp@rncan-nrcan.gc.ca
Site Web : http://www.infocarburant.nrcan.gc.ca/index_f.cfm

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2011

ISSN 1918-333X

Also available in English under the title *Fuel Focus*



Aperçu national

Les prix de détail de l'essence au Canada ont chuté de 2 cents le litre depuis la semaine dernière

Pour la semaine se terminant le 13 décembre 2011, le prix de détail moyen de l'essence au Canada a baissé de 2 cents le litre par rapport à la semaine précédente, passant à 1,18 \$ le litre – son plus bas niveau depuis dix mois.

Les prix du carburant diesel et du mazout de chauffage ont baissé de près de 1 cent le litre, terminant à 1,31 \$ et 1,17 \$ le litre respectivement. Les prix du diesel et du mazout de chauffage sont de 20 cents le litre plus élevés qu'à cette période l'an dernier.

Les prix de détail moyens de l'essence au Canada reflètent de plus bas prix de gros de l'essence en Amérique du Nord qui eux-mêmes sont poussés vers le bas par de plus bas prix de gros du pétrole brut.

Faits récents

- L'industrie canadienne du raffinage pétrolier confrontée à un défi mondial :** Selon une étude de la Conférence Board du Canada, l'industrie canadienne du raffinage pétrolier devra relever divers défis mondiaux au cours des prochaines années par suite d'une croissance ralentie de la demande de produits du raffinage. Des pressions concurrentielles de producteurs d'économies d'outre-mer et en développement, et des pressions domestiques apparaissant également en raison du resserrement des normes environnementales, ne sont que quelques-uns des défis auxquels les raffineurs canadiens doivent faire face. L'analyse d'impact économique adopte comme hypothèse que 10 % de la capacité de raffinage sera perdue en permanence au cours des cinq prochaines années, soit en gros l'équivalent de la fermeture d'une grande raffinerie. (Source : Secteur canadien du raffinage pétrolier, www.e-library.ca)
- Nombre record de licences de forage de puits en Saskatchewan et au Manitoba :** Un nombre record de licences ont été délivrées pour des puits en Saskatchewan durant le mois de novembre. La province a approuvé 456 permis, une augmentation par rapport à 406 permis un an auparavant et un sommet détrônant l'ancien record de 409 permis en novembre 2005. Le Manitoba a également autorisé un nombre record de puits le mois dernier. La province a accordé 76 permis de forage de puits, soit un de plus qu'au mois de novembre l'an dernier. (Source : Daily Oil Bulletin, 6 décembre 2011)
- La production de pétrole brut au Canada augmente :** La production de pétrole brut et d'hydrocarbures équivalents a augmenté de 9 % pour atteindre 14,5 millions de mètres cubes pour le mois de septembre 2011 par rapport au même mois un an plus tôt. Durant la même période les exportations ont augmenté de 26 % pour atteindre 11 millions de mètres cubes. Environ 75 % de la production intérieure totale du Canada a été destinée au marché d'exportation comparativement à 65 % un an plus tôt. Les importations ont chuté de 13 % atteignant 3,1 million de mètres cubes. (Statistique Canada, Le Quotidien, <http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/111209/dq111209c-fra.htm>)

Le présent numéro d'Info-Carburant est le dernier de l'année 2011. Nous planifions publier une revue de l'année 2011 le 13 janvier et reprendre la parution régulière d'Info-Carburant le 27 janvier 2012.

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

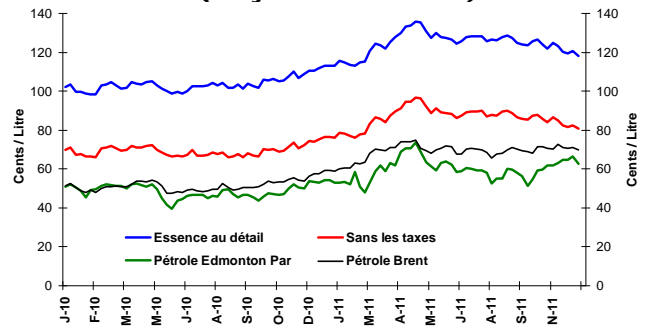
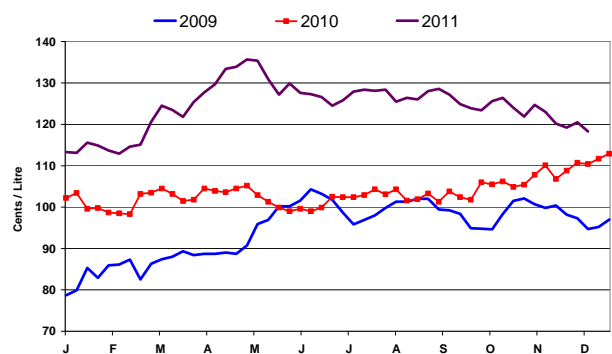


Figure 2: Prix hebdomadaires de l'essence ordinaire



Changement des prix des combustibles

¢/L	Semaine du:	Changement de:	
	2011-12-13	Semaine précédente	An dernier
Essence	118,3	-2,2	+7,9
Diesel	131,7	-0,5	+20,0
Mazout à chauffage	116,7	-0,6	+20,0

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 : Comparaison des prix du diesel et de l'essence au détail	6





Aperçu de l'essence au détail

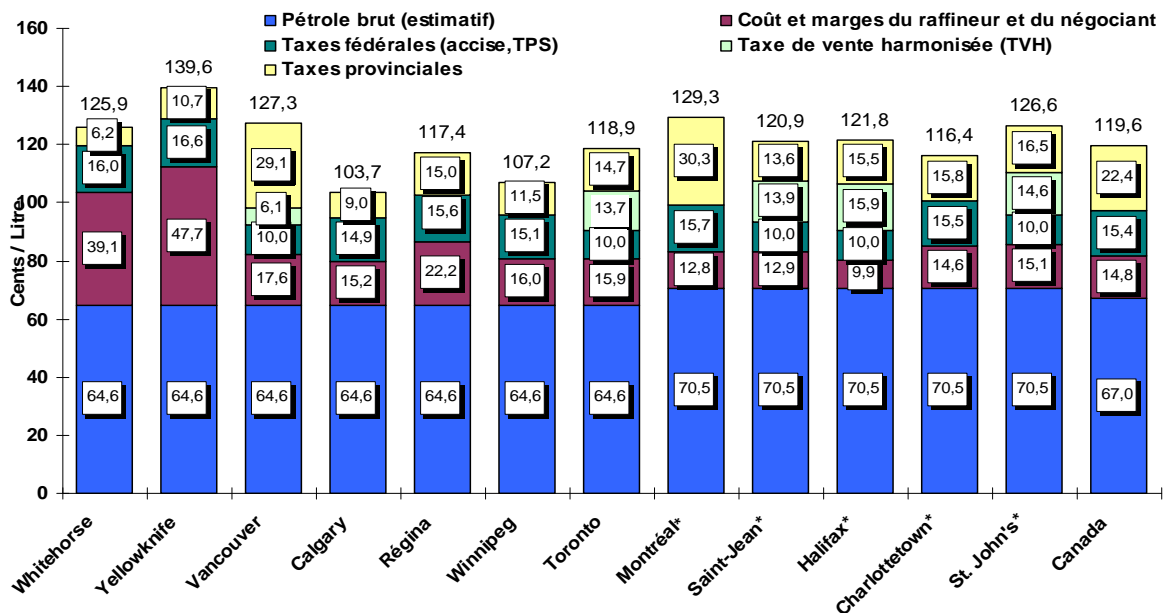
La **moyenne sur quatre semaines** du prix à la pompe de l'essence ordinaire dans les villes sélectionnées dans tout le Canada pour la période se terminant le 13 décembre 2011 était de 1,20 \$ le litre, une baisse de 2 cents le litre comparativement au rapport précédent du 2 décembre 2011. Comparativement à la même période en 2010, le prix moyen à la pompe au Canada est de 11 cents le litre plus élevé.

La **moyenne sur quatre semaines** de la composante de pétrole brut était de 67 cents le litre, une augmentation de 0,3 cent comparativement à deux semaines

auparavant. Comparativement à la même période l'année précédente, le prix du pétrole brut, un composant du prix de l'essence, est de 16 cents le litre plus élevé et représente plus de la moitié du prix à la pompe.

À l'échelle nationale, les coûts et marges du raffineur et du négociant ont baissé de 2 cents le litre à 15 cents le litre, comparativement au rapport précédent deux semaines auparavant, soit 5 cents le litre de moins qu'à la même période l'an dernier.

Figure 3: Prix à la pompe de l'essence ordinaire dans certaines villes
Moyenne de 4 semaines (du 22 novembre au 13 décembre 2011)



Source: RNCAN

* Marchés en régie

Les consommateurs américains favorisent de meilleures normes d'économie de carburant

Une écrasante majorité - 93 p. 100 - des consommateurs américains sondés par la revue Consumer Reports a déclaré qu'elle favorisait des normes plus strictes du Corporate Average Fuel Economy (CAFE) pour les automobiles et les camions.

Selon le magazine, la quasi-totalité (93 %) des répondants appuyait un rendement énergétique accru, tandis que 77 % convenaient que les fabricants d'automobiles devraient produire des véhicules plus économiques en essence et que le gouvernement devrait augmenter les normes et les faire respecter. Plus de la moitié (56 %) des répondants ont déclaré qu'ils envisageaient l'acquisition d'un véhicule hybride ou électrique comme prochain automobile. Si la disponibilité s'améliore au cours des 15 prochaines années, les consommateurs seront encore plus enclins (72 %) à en envisager l'acquisition.

Selon la revue, les coûts en hausse de l'essence ont été invoqués comme le principal incitatif régissant les opinions des consommateurs quant au CAFE du gouvernement. 89 % des consommateurs envisageant l'acquisition d'un de ces modèles hybrides et électriques ont cité les coûts de carburant réduits comme un des motifs les poussant à effectuer la transition.

Source : Global Refining & Fuels Report, 29 novembre 2011.





Prix de gros de l'essence

Pour la **semaine du 8 décembre 2011**, les prix de gros de l'essence dans les centres sélectionnés ont varié de 70 à 76 cents le litre. Dans l'ensemble, comparativement à la semaine précédente, la plupart des centres canadiens et américains ont enregistré des baisses de prix. Les changements de prix ont varié d'une baisse de moins de 3 cents le litre à une augmentation de près de 1 cent le litre.

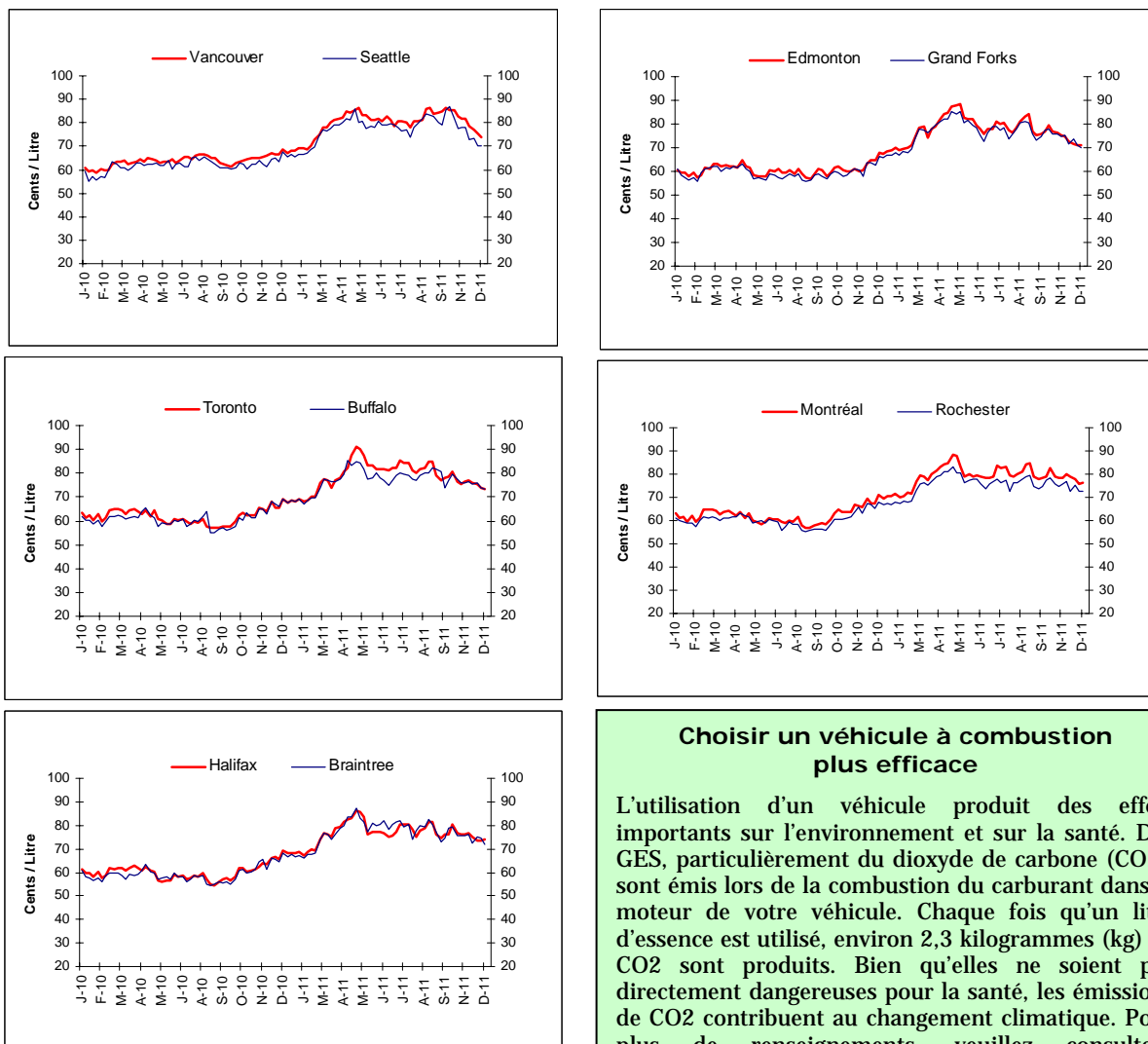
Comparativement à **deux semaines** auparavant, les prix de gros dans la plupart des centres sélectionnés canadiens et américains sont respectivement plus bas en moyenne

de 1 et 3 cents le litre.

Au cours des **quatre dernières semaines**, les prix de gros dans la plupart des centres sélectionnés canadiens et américains ont diminué de l'ordre de 3 à 8 cents le litre.

Dans l'ensemble, comparativement au niveau observé à la même période l'an dernier, les prix dans la plupart des centres sélectionnés sont supérieurs, avec des augmentations variant de 6 à 9 cents le litre.

Figure 4: Prix du gros de l'essence
Prix à la rampe dans certaines villes canadiennes et américaines
Période se terminant le 8 décembre 2011
(¢ CA/L)



Sources: RNCAN, Bloomberg Oil Buyers Guide

Choisir un véhicule à combustion plus efficace

L'utilisation d'un véhicule produit des effets importants sur l'environnement et sur la santé. Des GES, particulièrement du dioxyde de carbone (CO₂), sont émis lors de la combustion du carburant dans le moteur de votre véhicule. Chaque fois qu'un litre d'essence est utilisé, environ 2,3 kilogrammes (kg) de CO₂ sont produits. Bien qu'elles ne soient pas directement dangereuses pour la santé, les émissions de CO₂ contribuent au changement climatique. Pour plus de renseignements, veuillez consulter : <http://oee.rncan.gc.ca/transports/personnel/17605>





Marges du raffineur et du négociant pour l'essence

Les **moyennes mobiles sur quatre semaines** sont utilisées pour le calcul des marges du raffineur et du négociant pour l'essence.

Comparativement au dernier rapport du 2 décembre 2011, les marges du raffineur cette semaine ont baissé de 2 cents le litre à 8 cents le litre au niveau national.

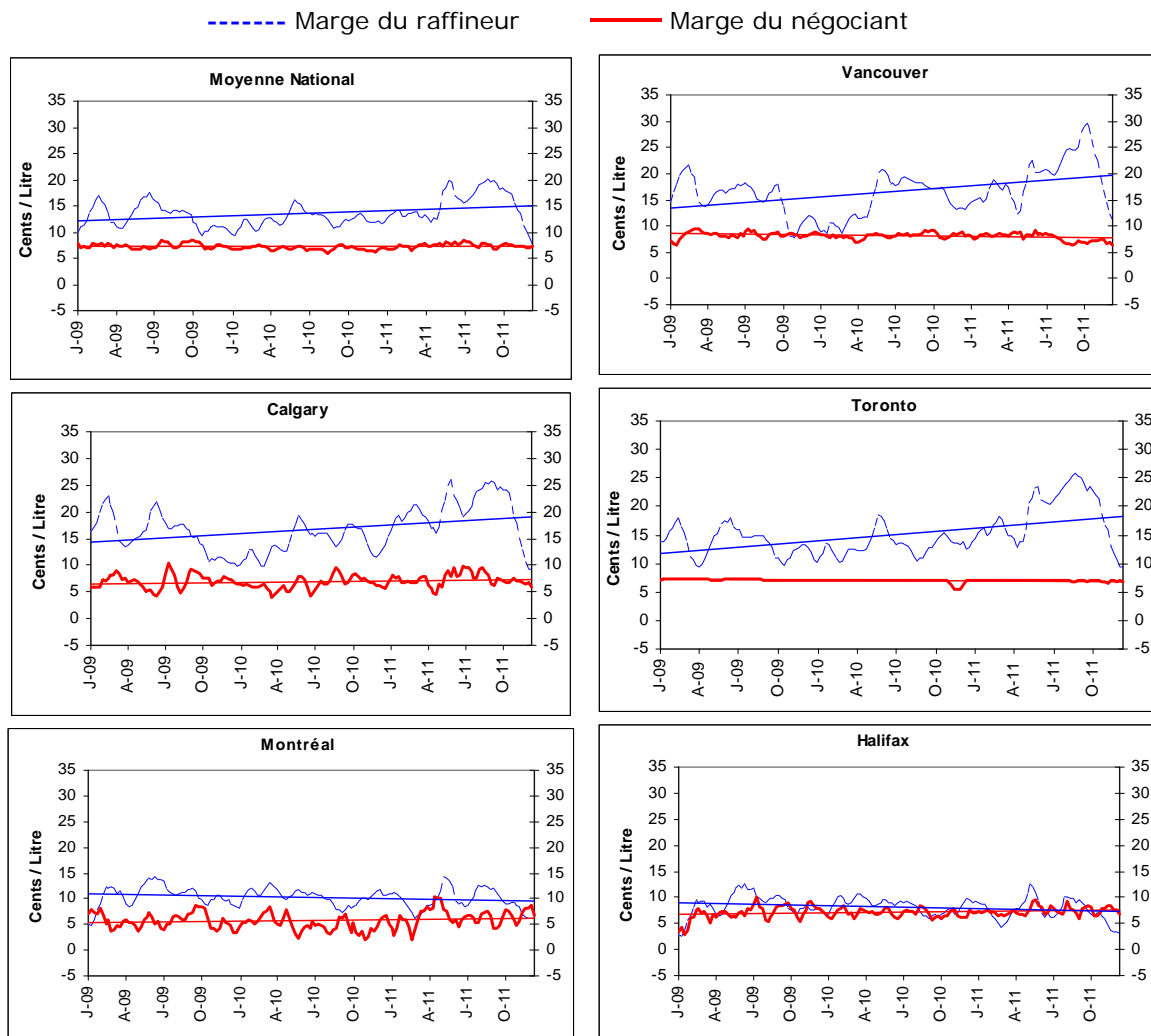
En général, les marges du raffineur et du négociant sont influencées par les conditions particulières du marché, principalement en raison des changements

touchant les parts de l'offre et de la demande de produits.

À l'échelle nationale, les marges du raffineur ont oscillé autour de 7 cents le litre.

Cette marge, qui tend à fluctuer selon les conditions locales du marché, représente la différence entre le prix à la pompe et le prix payé par le détaillant pour acheter l'essence et pour régler les coûts associés à l'exploitation d'une station-service.

Figure 5: Marges du raffineur et du négociant pour l'essence
(Moyenne mobile sur 4 semaines se terminant le 13 décembre 2011)



Source: RNCan





Aperçu du pétrole brut

Légère baisse des prix du pétrole brut

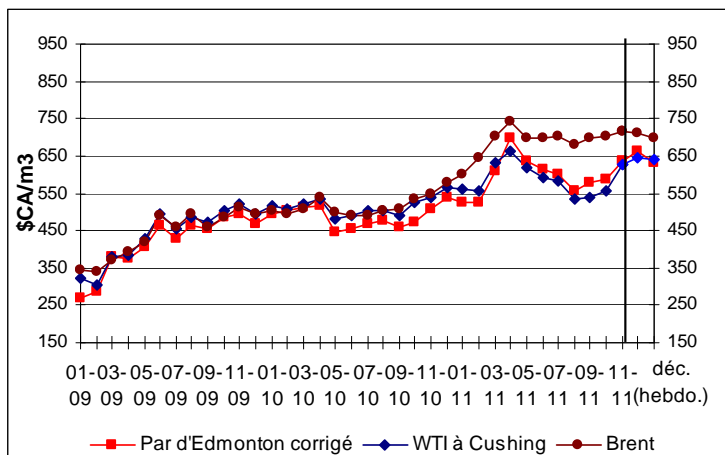
Pour la semaine se terminant le 9 décembre 2011, les prix des trois bruts de référence ont atteint une moyenne de 631 \$/m³ et 696 \$/m³ (99 \$ US à 109 \$ US le baril). Comparativement à la semaine précédente, tous les bruts de référence ont diminué de l'ordre de 14 \$ à 30 \$/m³ (1 \$ US à 4 \$ US le baril).

Les prix mondiaux du pétrole brut continuent de fluctuer dans une étroite fourchette, reflétant des incertitudes économiques et une demande réduite de pétrole brut aux É.-U. et en Europe. La situation de la dette européenne reste au cœur des préoccupations alors que le marché de

l'énergie réagit au remède, ou à l'absence de remède potentiel à la crise de la dette.

Les négociations de longue haleine en vue de trouver une solution à l'impasse de la dette européenne crée des préoccupations dans les marchés pétroliers mondiaux, craignant que la crise ne déclenche un ralentissement économique qui lui-même freinerait la demande de pétrole brut. Cette situation influe plus fortement sur les prix de l'énergie récemment que les facteurs fondamentaux de marché du produit en soi, comme par exemple, l'offre et la demande.

Figure 6: Comparaison des prix du pétrole brut



Changement des prix du pétrole brut

Types de pétrole brut	Semaine du 2011-12-09		Changement de			
			Semaine précédente		An dernier	
	\$CA/ m ³	\$US/ baril	\$CA/ m ³	\$US/ baril	\$CA/ m ³	\$US/ baril
Edmonton Par	631,21	98,86	-29,73	-3,85	+95,34	+14,41
WTI	639,15	100,10	-6,36	-0,86	+77,57	+11,60
Brent	696,29	109,05	-13,92	-1,30	+121,47	+18,46

Source: RNCAN

Le mazout de chauffage aux É.-U.

Bien que près de 85 % des ménages aux États-Unis chauffent au gaz naturel ou à l'électricité, plus de 10 % utilisent du mazout de chauffage ou du propane, selon le Residential Energy Consumption Survey de 2009. Au Canada, environ 10 % des foyers utilisent du mazout de chauffage. Les parts de mazout de chauffage et de propane resteront vraisemblablement réduites, mais importantes dans la composition du chauffage domestique aux É.-U. Ces carburants répondent aux besoins de populations distinctes – le mazout de chauffage sert principalement les ménages du nord-est, tandis que le propane sert les ménages dans les régions rurales de tout le pays.

Plus de 80 % des foyers qui utilisent du mazout de chauffage pour le chauffage local sont situés dans le nord-est. En outre, le mazout de chauffage est plus couramment utilisé dans les maisons plus vieilles, environ la moitié de toutes les maisons qui utilisent actuellement du mazout de chauffage ayant été construites avant 1950. En général, les maisons construites depuis 1980 ne sont pas chauffées au mazout de chauffage, sauf dans le nord-est. Les données d'enquête montrent que le matériel de chauffage au mazout est plus vieux que la moyenne, mais qu'il est plus susceptible d'être régulièrement entretenu comparativement aux autres types de matériel de chauffage, ce qui procure d'éventuels avantages en matière d'efficacité.

Source : U.S. Energy Information Administration, <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=4070>





Comparaison des prix de détail du diesel et de l'essence

Les prix de l'essence et du carburant diesel se sont traditionnellement suivis au fil des ans, avec les prix de l'essence augmentant au-dessus des prix du diesel au printemps et en été. Cependant, le rapport traditionnel entre les deux produits a été inversé à l'occasion au cours des dernières années, reflétant l'émergence du carburant diesel comme le produit pétrolier à la croissance la plus rapide. La demande de distillat (diesel, mazout de chauffage et kérosène), suscitée d'abord par les besoins de diesel sur la route, a été le plus important facteur de croissance depuis 1993. Compte tenu de l'importante proportion de la demande de distillat provenant de l'industrie du camionnage, cet élément est le plus étroitement lié à l'activité économique.

Les divers facteurs de l'offre et de la demande, ainsi que la structure du marché, sont différents pour le carburant diesel comparativement à celui de l'essence. Par exemple, la demande d'essence est principalement suscitée par le marché de détail. La demande de diesel vient principalement des secteurs commerciaux, industriels et agricoles, alors que seulement 15 % de la consommation provient du marché de détail. Les détaillants qui vendent du diesel font face à de plus importants coûts de distribution et à de plus bas volumes de vente qu'ils ne le sont en vendant de l'essence. Toutefois, sur le plan de la vente au détail, les taxes d'accise fédérales compensent en partie les coûts plus élevés de commercialisation du diesel. Chaque litre d'essence vendu au détail au Canada fait l'objet d'une taxe d'accise fédérale de 10 cents; la taxe d'accise sur le diesel n'est que de 4 cents le litre.

Les ventes nationales de diesel ont augmenté depuis 2003, reflétant une proportion croissante de véhicules à moteur diesel. Cependant, compte tenu des normes de rendement énergétique accrues que les gouvernements imposent aux fabricants d'automobiles, les compagnies d'automobiles ont indiqué qu'elles introduiraient davantage de véhicules à moteur diesel pour respecter la réglementation. La demande de carburant diesel devrait continuer d'augmenter tandis que les consommateurs particuliers (non commerciaux) commencent à constater l'efficacité et la durabilité des moteurs diesel.

Le carburant diesel et le mazout de chauffage sont ce que nous appelons des « distillats » et sont à peu près le même type de produit (sauf en ce qui concerne la teneur en soufre et les spécifications de carburation). Avec la saison du chauffage entamée, les raffineurs ont produit plus de distillat et moins d'essence, la majeure partie de la réserve de distillat étant consacrée au mazout de chauffage, en particulier dans l'est du Canada où le mazout de chauffage est une importante source de chauffage résidentiel dans certaines régions. Cette situation ajoute une pression supplémentaire sur les prix du carburant diesel. En outre, depuis 2006, de nouveaux règlements environnementaux exigeant une réduction de la teneur en soufre du diesel ont entraîné une production réduite et des coûts accrus de production par unité pour les producteurs. Ces coûts supplémentaires engagés pour produire ce combustible plus propre se reflètent maintenant dans les prix de détail.

Prix moyen Canadien du diesel et de l'essence au détail

