



Natural Resources  
Canada

Ressources naturelles  
Canada

Canada

# **Aperçu du marché des produits pétroliers**

Division du pétrole  
Ressources naturelles Canada

Mai 2007

L'offre des produits pétroliers canadiens disponibles aux consommateurs est déterminée principalement par la production et les stocks nationaux des raffineries, ainsi que par l'efficacité de l'infrastructure existante à livrer les produits aux endroits voulus.

L'industrie est actuellement aux prises avec plusieurs défis qui pourraient avoir des répercussions importantes sur le marché des produits pétroliers cet été.

Les représentants de Ressources naturelles Canada (RNCan) travaillent étroitement avec ceux de l'industrie pour déterminer les risques et les défis du marché. Ce rapport contient de l'information provenant de l'industrie canadienne du raffinage ainsi que des analyses internes des marchés des produits pétroliers canadiens réalisées par la Division du pétrole de RNCan.

## **Sommaire**

À l'approche de la saison estivale de conduite automobile de 2007, les prix des produits pétroliers sont déjà bien supérieurs à ceux du printemps dernier. En fait, ils atteignent des sommets inégalés à l'approche de l'été. En raison des préoccupations géopolitiques dans certaines régions du monde, des défis auxquels font face certaines juridictions relativement aux nouveaux règlements qui influent sur les spécifications de l'essence et de la situation précaire des stocks nord-américains, les prix des produits pétroliers devraient demeurer élevés et volatils pendant tout l'été.

Tout comme la situation vécue en février dans le sud de l'Ontario, les incidents survenus dans les raffineries et les enjeux liés aux chemins de fer et au camionnage pourraient déséquilibrer l'offre à court terme. Bien que les enjeux liés à l'offre puissent parfois soulever des défis, l'industrie pétrolière fait tout en son pouvoir pour garantir des stocks adéquats d'essence et de carburant diesel toute l'année aux consommateurs.

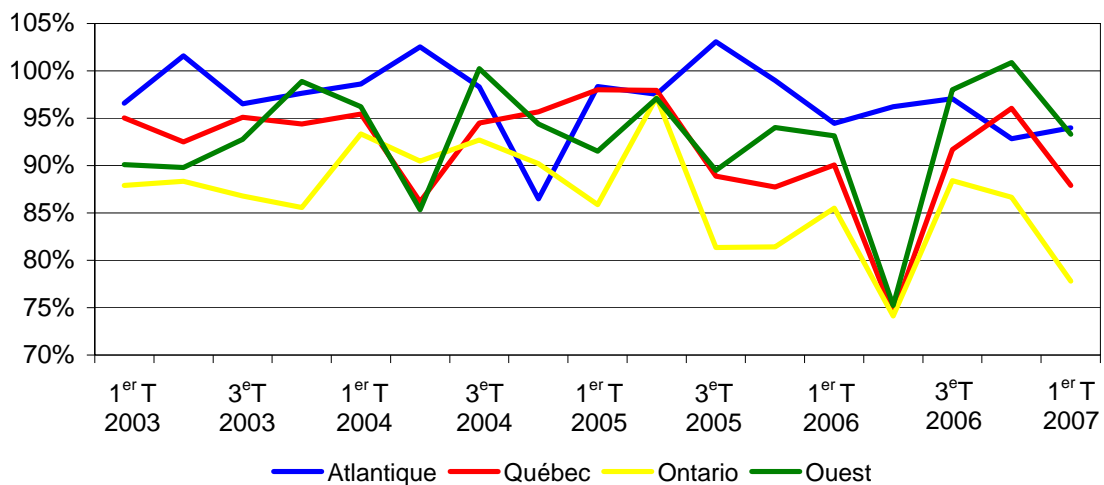
## **Faits saillants**

- Les prix des produits pétroliers au Canada sont demeurés particulièrement élevés au cours de la dernière année en raison du prix élevé du pétrole brut mondial, des capacités restreintes de raffinage et de la demande vigoureuse des consommateurs. Malgré les prix élevés, la demande en produits pétroliers est toujours forte.
- Une croissance économique vigoureuse entraîne une consommation de diesel, principalement dans les secteurs agricole, du transport et de la construction. Au cours des dernières années, la demande de carburant diesel a augmenté plus rapidement que la demande d'essence. Cette situation s'est traduite par une convergence des prix de l'essence et du diesel.
- L'industrie canadienne du raffinage fonctionne présentement à plein régime. L'absence de capacité de raffinage excédentaire a réduit la souplesse du marché, le rendant plus vulnérable à des perturbations imprévues de l'approvisionnement et augmentant de façon substantielle la volatilité des prix des produits pétroliers. Les problèmes rencontrés par un certain nombre de raffineries l'hiver dernier viennent confirmer cette situation.
- Plusieurs travaux d'entretien des raffineries ont été retardés pour des questions logistiques. La réalisation de ces travaux d'entretien, en temps opportun, sera un facteur important pour garantir des niveaux de stocks adéquats pendant la saison estivale de conduite automobile.
- Cet été, les prix de l'essence et du carburant diesel devraient demeurer élevés partout au Canada, et être vulnérables aux pressions à la hausse. Les prix élevés du pétrole brut, l'offre nord-américaine restreinte et les défis continus associés aux nouvelles spécifications relatives à l'essence devraient se traduire par des prix similaires à ceux de l'été dernier.

## Taux d'utilisation des raffineries

Selon des rapports de la charge de la semaine de l'Office national de l'énergie, l'industrie canadienne du raffinage fonctionne de façon constante à plus de 90 p. 100 de sa capacité<sup>1</sup>. En somme, l'industrie fonctionne à pleine capacité, certains écarts s'expliquant par les fermetures imprévues des raffineries et les travaux d'entretien prolongés dans celles-ci. La figure 1 illustre les variations régionales.

**Figure 1**  
**Taux d'utilisation des raffineries**



Source: Office national de l'énergie

Les taux d'utilisation élevés en Amérique du Nord ont affaibli la capacité du système de raffinage de répondre aux perturbations imprévues de l'offre et accru sensiblement la volatilité des prix des produits pétroliers. Cette situation est devenue évidente au début février lorsque des raffineries du sud de l'Ontario ont tout tenté pour maintenir l'approvisionnement dans cette région. La figure 1 illustre cette situation, le taux d'utilisation des raffineries ontariennes étant beaucoup plus faible au cours du premier trimestre de 2007 comparé aux autres régions du pays, en raison de l'incendie à la raffinerie de Nanticoke. La baisse du taux d'utilisation enregistrée au deuxième trimestre

<sup>1</sup> En raison des fermetures nécessaires pour réaliser les travaux d'entretien réguliers et des autres événements à court terme imprévus qui réduisent le taux d'utilisation, 95 p. 100 représente le taux d'utilisation maximal des raffineries. Puisque les taux d'utilisation tiennent également compte des travaux d'entretien réguliers réalisés dans les raffineries, en retardant certains travaux d'entretien normalement prévus, il est parfois possible d'atteindre un taux d'utilisation supérieur à 100 p. 100 pendant un court laps de temps.

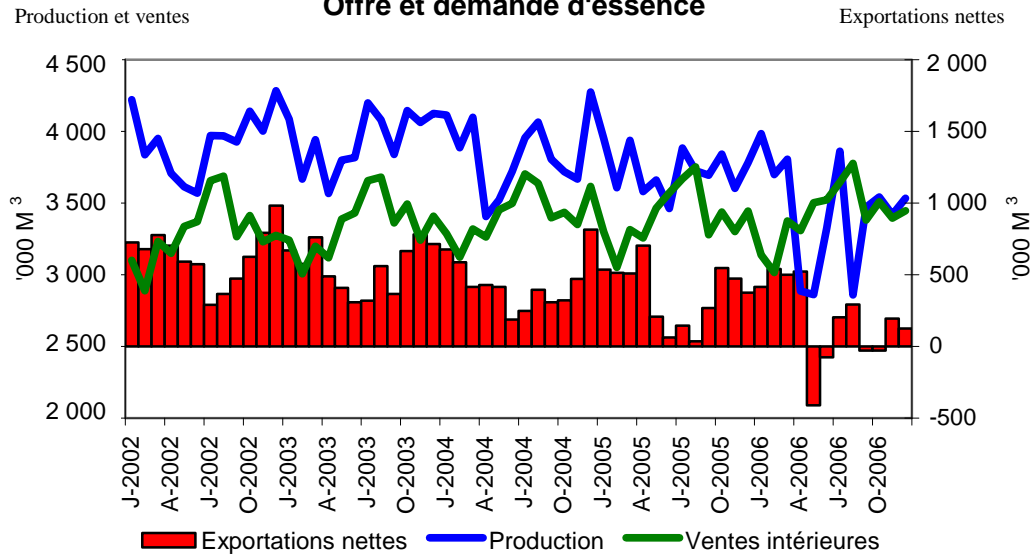
de 2006 peut être attribuée à la mise en place du diesel à faible teneur en soufre. À cette période, bon nombre de raffineries ont été fermées pendant les travaux d'entretien et l'installation du nouvel équipement permettant la production de diesel à des niveaux de soufre inférieurs à 15 parties par million.

Les raffineurs canadiens ont la capacité de produire parfois plus d'essence, parfois plus de distillat moyen (mazout de chauffage et carburant diesel). Pendant la saison estivale de conduite automobile, ils maximisent la production d'essence alors qu'au cours de la saison de chauffage, ils produisent davantage de distillat. En préparation à la saison estivale de conduite automobile, les raffineurs se concentrent sur la production d'essence tout en ayant peu de marge de manœuvre pour accroître l'offre davantage.

### **Offre et demande d'essence et de carburant diesel**

La figure 2 illustre la relation entre la vente et la production d'essence au Canada. Le graphique démontre clairement la variation saisonnière de la consommation d'essence et le fait que la production soit 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 carburant diesel. En raison de l'introduction du diesel à faible teneur en soufre en 2006, de nombreuses raffineries ont dû cesser leurs opérations pendant une période plus longue que celle normalement nécessaire aux travaux d'entretien réalisés à l'été et à l'automne. Cette situation, combinée à une situation de l'offre précaire en produits nord-américains, a amené le Canada à devenir un importateur net d'essence pendant une bonne partie de 2006.

**Figure 2**  
**Offre et demande d'essence**



Source: Statistique Canada Catalogue N° 45-004-XIE

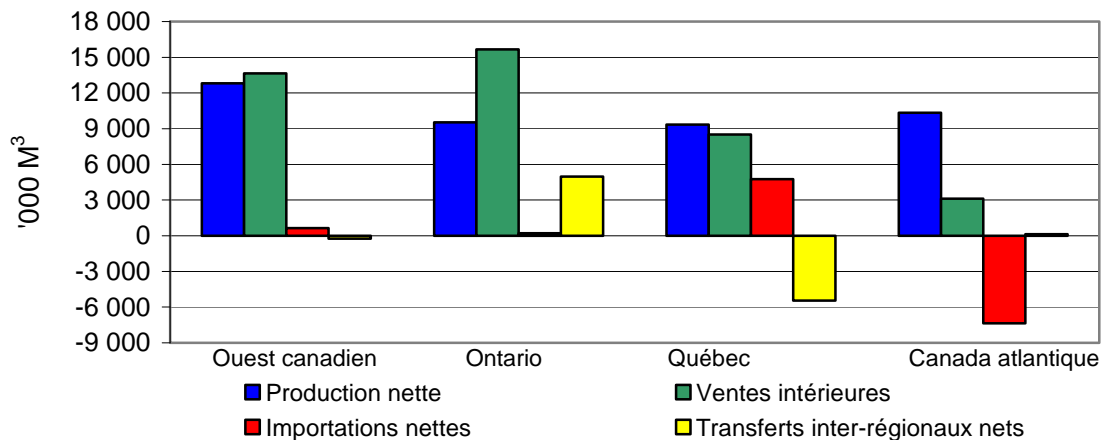
En 2006, malgré une augmentation de près de 6 p. 100 du prix de l'essence, les Canadiens ont consommé 41 milliards de litres d'essence, une quantité presque identique à 2005. Étant donné les prix plus élevés on aurait donc été en droit de s'attendre à une diminution de la demande. Les prix devraient demeurer élevés en 2007. On ne sait pas si la demande résistera à cette hausse des prix. Toutefois, la demande devrait continuer à s'accroître.

L'an dernier, les ventes de carburant diesel n'ont pas fluctué beaucoup, demeurant au niveau de 2005 pour se chiffrer à près de 26 milliards de litres. Bien que la croissance enregistrée en 2006 ait été peu importante (moins de 1 p. 100), la demande de carburant diesel devrait continuer à être supérieure à celle des autres carburants. Malgré les prix élevés de 2005, la demande de diesel a augmenté de 4,2 p. 100, traduisant une croissance économique vigoureuse au Canada et une augmentation du nombre de véhicules propulsés au diesel de la flotte. La demande de diesel devrait continuer à croître en 2007 au fur et à mesure que les acheteurs au détail (non commerciaux) commencent à prendre connaissance de l'efficacité et de la durabilité des moteurs diesel.

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'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 de 65 p. 100 de la production de cette région et plus de 70 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 raffineries de cette région ont un accès libre aux importations. Les raffineurs canadiens doivent concurrencer l'offre provenant du Nord-Est des États-Unis et de l'Europe.

**Figure 3**  
**Équilibre entre l'offre et la demande d'essence par région, 2006**



Source: Statistique Canada Catalogue N° 45-004-XIE

Les marchés du Québec et de l'Ontario sont de plus en plus intégrés, une portion importante de la production du Québec étant transportée à Toronto par le pipeline Trans-Nord. Le Québec sert aussi de passerelle à l'Ontario dans l'importation de produits en mer. Si la figure 3 indique que le Québec est un importateur net d'essence, il faut noter que la grande majorité de ces importations est destinée à l'Ontario.

Depuis mars 2005, l'Ontario est devenu un importateur net de produits pétroliers important. Habituellement, l'Ontario se retrouve à court d'essence et de carburant diesel. L'an dernier, les importations et les transferts en provenance d'autres provinces (principalement le Québec), représentaient plus de 35 p. 100 des ventes d'essence et 30 p. 100 des ventes de distillat. La majorité de ce produit provient du Québec par le pipeline Trans-Nord. En contrepartie, la région du Canada atlantique continue de produire plus que la demande, et exporte une quantité importante de produits au Nord-Est des États-Unis.

Depuis la fermeture de la raffinerie à Oakville et l'utilisation maximale du pipeline Trans-Nord, l'Ontario demeure vulnérable à des flambées de prix à court terme dans l'éventualité d'une fermeture imprévue de raffinerie. Les différences de spécifications relatives à l'essence entre le marché de l'Ontario et les marchés américains voisins ont aggravé la situation, les importations d'essence devant maintenant être planifiées d'avance. Toute fermeture imprévue de raffinerie exige une hausse importante des prix afin d'encourager le réacheminement des approvisionnements destinés au port de New York (pendant les mois d'été où la Voie maritime du Saint-Laurent est ouverte) ou pour inciter les raffineurs des États américains limitrophes à procéder à des mélanges spécialisés.

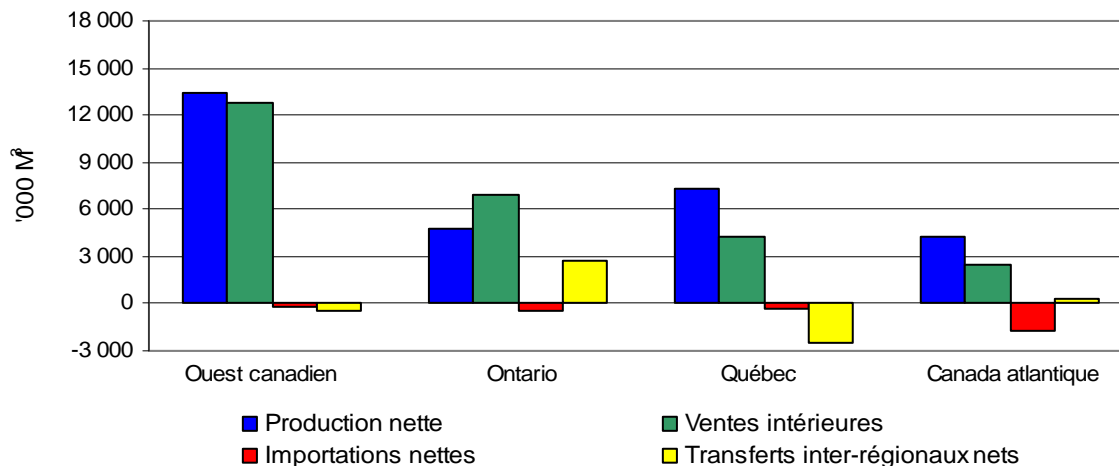
En février 2007, le sud de l'Ontario a connu une pénurie sans précédent dans l'histoire du Canada. Plusieurs facteurs expliquent les problèmes d'approvisionnement et de transport des produits pétroliers dans cette région. Tout d'abord, la fermeture de la raffinerie d'Imperial Oil de Nanticoke causée par un incendie. Enfin, un autre incendie à la raffinerie d'Imperial Oil à Sarnia en décembre 2006, laquelle avait déjà restreint les approvisionnements en diesel. Puisque Imperial est le plus important raffineur du Sud de l'Ontario, cette situation a entraîné un manque à gagner important. La fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent entre décembre et mars a réduit les options de l'industrie en matière d'importation des produits de remplacement. La grève du CN est venue compliquer davantage la situation en limitant la possibilité de transporter par chemin de fer des produits des autres régions et en retardant les importations régulières du Québec



vers les marchés ontariens. Bien que la solution du transport par camion demeurait possible, la grève du chemin de fer a fait en sorte d'accroître la demande en camions pour transporter des biens habituellement déplacés par chemin de fer. Cette situation a aussi limité la capacité de l'industrie de diriger les produits vers les marchés. Étant donné que les produits pétroliers sont très intégrés, la pénurie d'approvisionnement s'est traduite par la fermeture de plusieurs postes de ravitaillement au détail et commerciaux de nombreuses marques. L'industrie a mis en place plusieurs solutions de rechange en matière d'approvisionnement, se reposant principalement toutefois sur la réduction des stocks afin de répondre à la demande, tenant compte des conditions de marché précaires et continues en Ontario et des options d'importation limitées de l'industrie. Le renflouage des stocks à leurs niveaux antécédents demandera un certain temps.

Les raffineurs de l'Ontario ont indiqué ne pas éprouver normalement de problèmes importants à s'approvisionner en essence, lequel produit peut être mélangé afin de respecter les spécifications canadiennes, le cas échéant. Toutefois, cette situation n'est possible qu'avec certains préavis et s'avère beaucoup plus coûteuse. À ce jour, les stocks de l'industrie se sont avérés suffisants pour combler la lacune entre la fermeture imprévue d'une raffinerie et la réception des importations. Bien que les fermetures de détaillants dans bon nombre de marchés ontariens aient causé des inconvénients à certains consommateurs, l'approvisionnement a toujours été suffisant pour satisfaire la demande essentielle.

**Figure 4**  
**Équilibre entre l'offre et la demande de diesel par région, 2006**



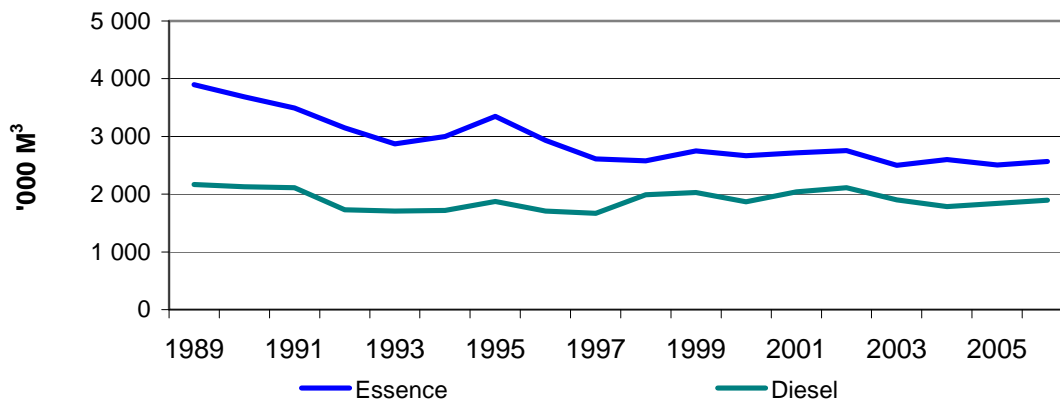
Source: Statistique Canada Catalogue N° 45-004-XIE

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 le diesel et le carburant aviation des raffineries de l'État de Washington (un marché également très restreint) pour la vente 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 ne soit pas très importante, elle contribue à équilibrer l'offre et la demande dans cette région. La grève du rail du CN a aussi créé des problèmes d'approvisionnement dans l'Ouest où un certain nombre de marchés sont dépendants du chemin de fer pour leur approvisionnement en produits pétroliers.

### **Niveaux de stocks d'essence et de diesel**

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 opportun, les stocks de la plupart des produits ont considérablement diminué.

**Figure 5**  
**Stocks de produits pétroliers au Canada**



Source: Statistique Canada Catalogue N° 57-601-XIE

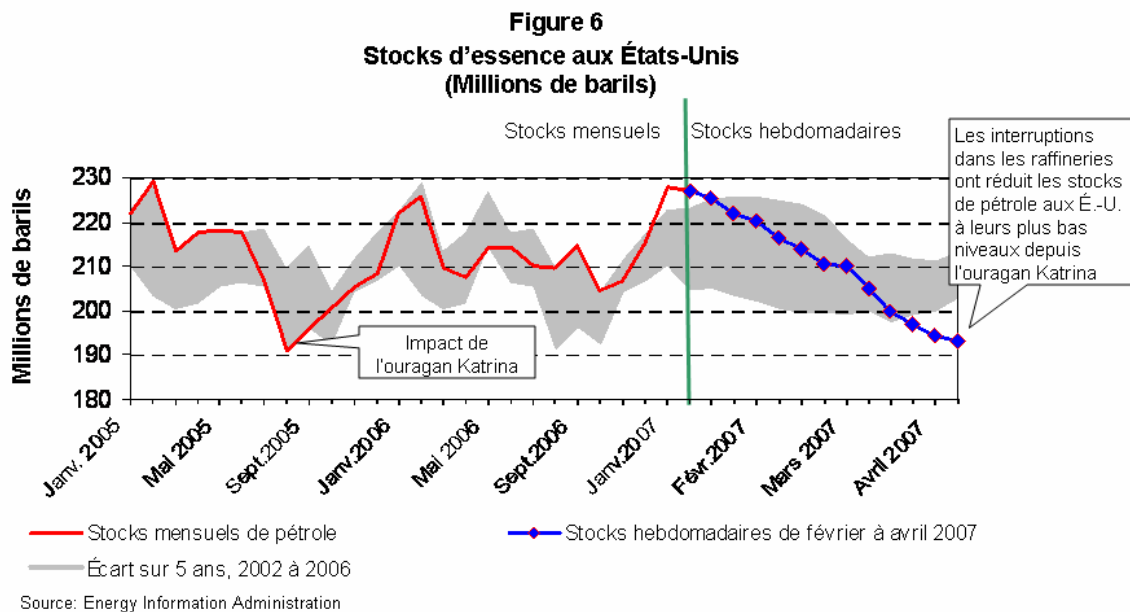
Bien que les stocks de diesel soient demeurés relativement stables, les stocks d'essence ont chuté au cours des dernières années. Les raffineurs canadiens ont indiqué que les niveaux de stock d'essence et de carburant diesel semblent adéquats à l'approche de la saison estivale de conduite automobile; habituellement, les raffineurs renflouent leurs stocks dans les mois précédant les périodes de forte demande.

Comme on est en droit de s'y attendre à ce temps de l'année, bon nombre d'entreprises réalisent des travaux d'entretien saisonniers dans leurs raffineries. Ces travaux sont habituellement planifiés longtemps d'avance. Ainsi, les entreprises portent leurs stocks à des niveaux leur permettant de répondre à la demande pendant les interruptions. Habituellement, les travaux d'entretien durent entre une à quatre semaines et n'entraînent pas toujours l'ensemble des opérations de la raffinerie. Certaines entreprises ont profité des fermetures de raffinerie imprévues dans le Sud de l'Ontario plus tôt cette année pour réaliser des travaux d'entretien plus tôt que prévu, éliminant ainsi la nécessité de les faire plus tard dans l'année. D'un autre côté, certaines raffineries, qui ont continué à fonctionner pendant cette période, ont pris la décision de retarder leurs modernisations afin de renflouer leurs stocks qui avaient descendu entre février et mars. Ceci dit, un certain nombre de raffineries réalisent, et réaliseront des travaux d'entretien au cours des prochains mois.

Les raffineurs ont mis de l'avant des solutions de rechange pour assurer l'approvisionnement durant les interruptions, mais ils pourraient devoir diminuer substantiellement leurs niveaux de stocks si les interruptions durent plus longtemps que prévu ou si des problèmes surviennent au moment de la reprise des activités.

## L'impact des niveaux de stocks d'essence aux États-Unis sur les prix en Amérique du Nord

Bien que les niveaux des stocks canadiens déterminent l'efficacité de l'approvisionnement sur les marchés internes, ce sont les niveaux de stocks des États-Unis qui influencent les prix à l'échelle de l'Amérique du Nord. Au cours des douze dernières semaines, les niveaux de stocks aux États-Unis ont diminué, et ce, entre le début février et le début mai (Figure 6). Les problèmes imprévus dans les raffineries aux États-Unis et dans d'autres pays ont réduit l'offre d'essence. De plus, les approvisionnements d'essence des États-Unis ont régressé à cause de la diminution des importations d'Europe. En avril 2007, les stocks américains ont atteint leur niveau le plus bas depuis septembre 2005, dans la foulée de l'ouragan Katrina. Les approvisionnements américains se situent bien en deçà de l'écart historique sur cinq ans (2002-2006) pour cette période de l'année.



À l'approche de l'été, la demande en essence devrait être à la hausse. En général, les stocks d'essence augmentent à ce temps-ci de l'année en prévision de la période active de conduite automobile et presque chaque année, le congé du *Memorial Day* aux États-Unis marque le début de la demande d'essence élevée. Cependant, cette année, les signes de croissance se sont manifestés plus tôt. Depuis que les gouvernements américain et canadien ont décidé d'avancer le passage à l'heure avancée (pour essayer de diminuer la consommation d'énergie), il semble que la demande en carburants liée au transport a augmenté. Bien qu'il n'existe pas de lien certain entre cette augmentation et le changement d'heure, plusieurs analystes sont d'avis que ce dernier a encouragé les automobilistes à accroître leurs déplacements durant les heures de clarté prolongées.

Les nouvelles de la baisse récente des niveaux de stocks, combinées à la négociation à un cours supérieur de la demande en essence, ont ravivé les spéculations des analystes sur la possibilité d'une pénurie au cours de l'été. Du coup, les spéculateurs et les négociants se sont lancés à la recherche de contrats pour les livraisons d'été. Cette activité fébrile a fait bondir le prix de gros de l'essence partout en Amérique du Nord, et par le fait même, les prix à la pompe. Les prix vont donc probablement rester élevés jusqu'à ce que les stocks commencent à se renflouer ou que les analystes soient sûrs qu'il y aura assez d'essence pour subvenir à la demande de l'été.

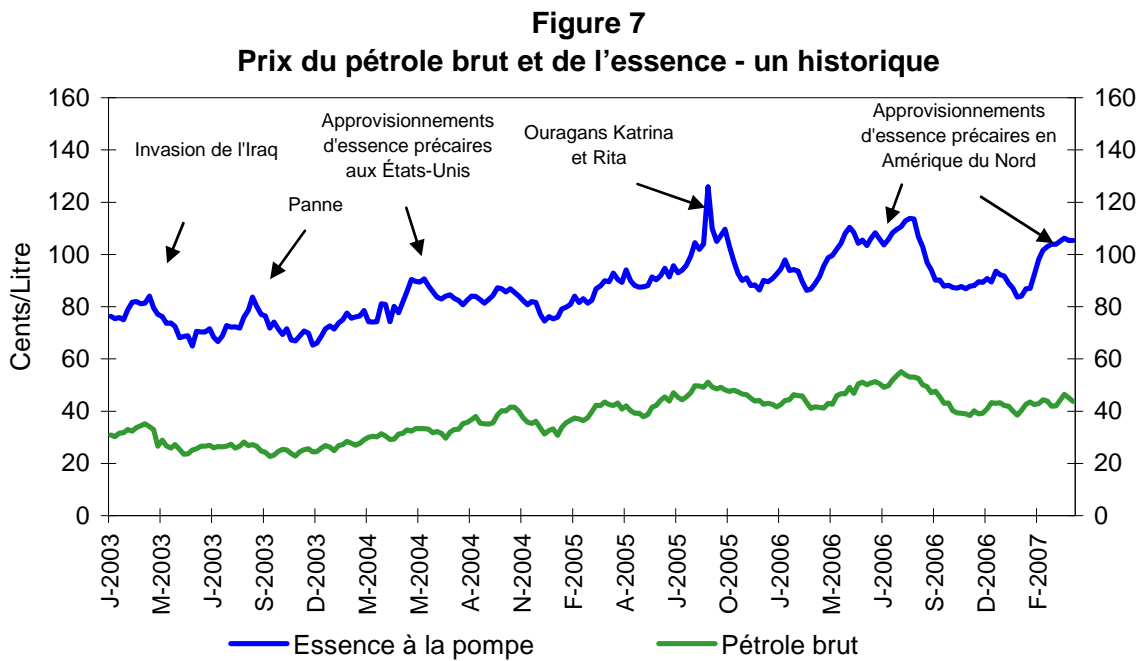
### **Prix des produits pétroliers**

Les prix du pétrole brut se sont avérés très volatils récemment, réagissant au moindre événement géopolitique. Bien que les prix du pétrole brut aient baissé en 2006 et au début de 2007, ils ont augmenté de nouveau et semblent vouloir demeurer au-dessus de la barre des 60 US\$ le baril. Les préoccupations géopolitiques et les problèmes de production auxquels sont aux prises les pays producteurs devraient maintenir le prix du pétrole brut élevé dans un avenir prévisible.

En plus de cette montée des prix du pétrole brut, les prix de l'essence subissent leurs propres pressions. Le prix moyen de l'essence vendue au Canada se situait à 105,5 cents

le litre comparativement à 106 cents le litre en avril 2006. La figure 7 contient un graphique des récentes tendances des prix du pétrole brut et de l'essence au Canada.

L'accroissement saisonnier de la demande d'essence, d'avril à septembre, se traduit traditionnellement par une hausse des prix de l'essence au cours de l'été. Cependant, comme l'indiquent les sections précédentes, cette année, un certain nombre d'enjeux liés à l'approvisionnement en Amérique du Nord ont une incidence sur le prix de l'essence au port de New York. Puisque les marchands en gros canadiens fixent leur prix du gros occasionnel en fonction de celui du port de New York, cette situation a des répercussions importantes sur les prix de détail au Canada.



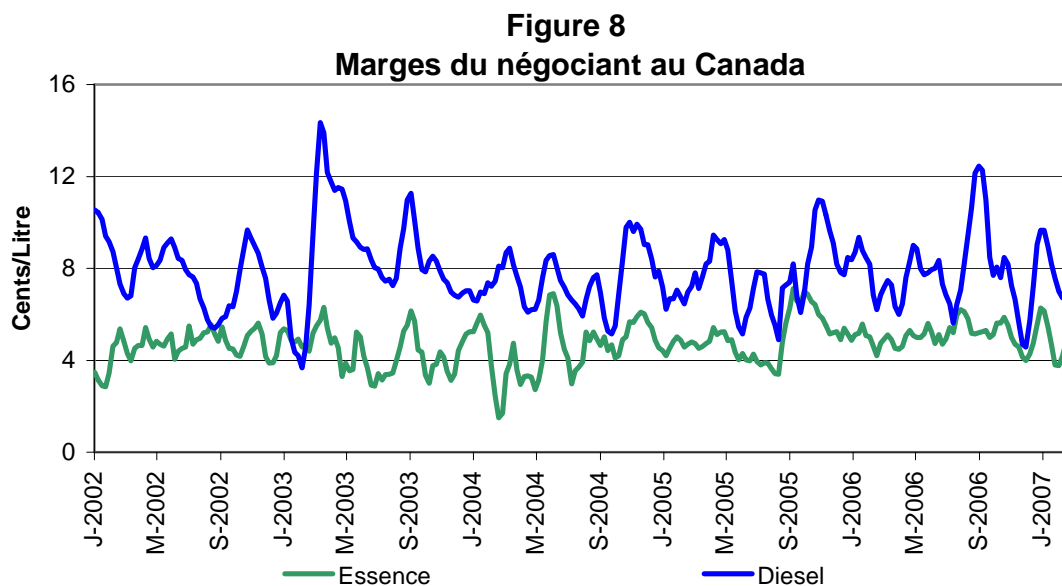
Source: Ressources naturelles Canada

Enfin, la forte demande des économies établies et émergentes, comme la Chine et l'Inde, de produits pétroliers et raffinés continuent de faire grimper les prix.

En avril 2007, les coûts du pétrole brut et les taxes à la consommation représentaient 74 p. 100 du prix de détail de l'essence. La portion restante correspond aux marges de

l'industrie. Ces dernières couvrent les coûts de production et de distribution de l'essence ainsi que les profits engrangés par les raffineurs et les détaillants.

Traditionnellement, il y a un écart de 5 à 6 cents le litre entre le prix en vigueur pendant la période de pointe en été et le prix le plus bas en hiver, toutes les autres composantes étant égales, ce qui traduit la forte augmentation de la demande pendant la saison estivale de conduite automobile et les coûts plus élevés associés à la production des catégories d'essence estivales. Cette année, les hausses du prix de l'essence sont survenues encore plus tôt qu'à l'habitude, ce qui peut encore être attribué à une situation de l'offre précaire en Amérique du Nord. La fluctuation saisonnière des marges du raffineur et du négociant est illustrée aux figures 8 et 9.



Source: Ressources naturelles Canada

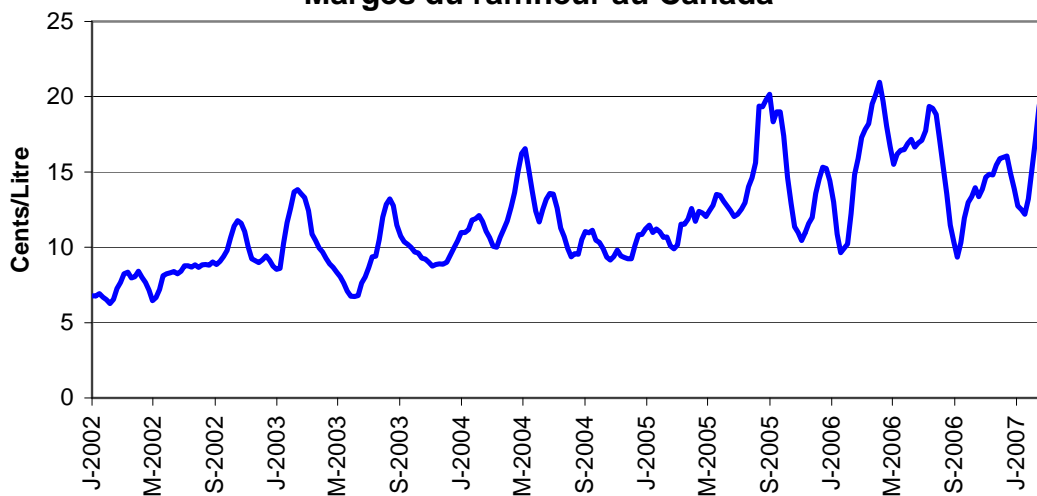
Si l'on fait abstraction des fluctuations saisonnières, les marges du négociant sont demeurées stables au cours des dernières années. La vente au détail de l'essence étant un secteur très compétitif, ces marges devraient demeurer inchangées pendant un certain temps.

À l'opposé, les marges du raffineur se sont accrues constamment au cours des cinq dernières années. Les derniers règlements sur la qualité de l'essence et sur l'environnement associés à de l'équipement désuet ont forcé les raffineurs à investir des

milliards de dollars pour moderniser leurs installations. Puisque l'environnement est une préoccupation de plus en plus importante au pays et à l'étranger et que les raffineurs investissent en vue d'accroître leur capacité, les marges du raffineur devraient continuer à être élevées pour encore longtemps. L'approvisionnement restreint en produits pétroliers en Amérique du Nord et les interruptions des raffineries imprévues au cours des dernières années semblent être les principaux catalyseurs expliquant la volatilité des marges du raffineur. Une plus forte consommation et la crainte de la répétition d'une saison d'ouragans comme celle de 2005 contribuent à faire grimper le prix de l'essence en Amérique du Nord à l'approche de l'été.

Une marge du raffineur qui tient compte des recettes provenant de plusieurs catégories de produit permet de dresser un portrait plus fidèle des revenus de l'industrie que celle qui ne tient compte que de l'essence. En moyenne, pour chaque 5 litres de pétrole brut, les raffineurs canadiens produisent près de 3 litres d'essence et 2 litres de distillat. Pour cette raison, la figure 8 utilise une représentation moyenne pondérée de la production de l'essence et du diesel au Canada pour calculer les marges du raffineur – connue dans l'industrie sous l'appellation de la marge de raffinage 5:3:2.

**Figure 9**  
**Marges du raffineur au Canada**



Source : Ressources naturelles Canada

Selon le *Short-term Energy Outlook* (STO) de la U.S. Energy Information Administration publié en avril 2007, les prix de l'essence aux États-Unis devraient atteindre un prix



moyen de 2,81 US\$ le gallon cet été, en baisse par rapport à la moyenne de 2,84 US\$ enregistrée l'été dernier. Cette baisse devrait se refléter sur les prix de l'essence au Canada.

Les prix du carburant diesel au Canada ont grimpé jusqu'à 99,8 cents le litre en avril 2007 par rapport à 99,2 cents le litre au cours de la même période en 2006. Selon le STO, les prix de détail du carburant diesel devraient se situer en moyenne à 2,88 US\$ pendant l'été. Avant 2005, le diesel se vendait moins cher que l'essence au Canada et aux États-Unis. Une demande accrue de distillat dans le monde, particulièrement en Chine et en Europe, a propulsé le prix du carburant diesel à un niveau plus élevé que celui de l'essence.

Depuis toujours, les prix de l'essence à la pompe au Canada sont demeurés plus élevés que ceux du diesel, situation qui peut s'expliquer en grande partie par le traitement fiscal préférentiel accordé au diesel<sup>2</sup>. Cependant, la forte demande du diesel par rapport aux autres produits pétroliers a créé une tendance importante à la hausse du prix du distillat, faisant en sorte que le carburant diesel se vend parfois plus cher que l'essence, et ce, malgré la différence de traitement fiscal. Étant donné les défis existants et l'augmentation des coûts associés à la production du diesel à faible teneur en soufre, les prix du diesel pourraient être supérieurs à ceux de l'essence à un certain moment pendant l'été.

### **Le coût relié au fonctionnement d'un véhicule**

Le tableau 1 démontre, pour une variété de véhicules types, l'augmentation du coût de l'essence au cours d'une année. Les estimations relatives à la consommation et au coût du carburant sont basées sur une conduite de 20 000 km par année (55 p. 100 en ville et 45 p. 100 sur les autoroutes). Le scénario de base, prix de l'essence à 0,98 \$ le litre (moyenne annuelle canadienne en 2006), indique le coût moyen du carburant pour une variété de véhicules. La colonne restante illustre l'augmentation ou la diminution des coûts du carburant dans un certain nombre de scénarios de prix.

---

<sup>2</sup> La taxe d'accise fédérale sur l'essence est de 10 cents le litre comparativement à seulement 4 cents le litre sur le carburant diesel, procurant ainsi un avantage financier à l'achat au diesel.

De la façon indiquée dans ce tableau, une augmentation dans les prix moyens annuels à 1,20 \$ le litre pourrait se traduire par plus de 660 \$ de plus en carburant par année par véhicule. Si les prix d'avril 2007 devaient prévaloir pour le reste de l'année, les dépenses de fonctionnement annuelles d'un véhicule pourraient signifier une hausse entre 60 \$ et 220 \$ par rapport à 2006, selon le type de véhicule.

**Tableau 1**  
**L'impact de l'augmentation des prix de l'essence sur les coûts d'essence annuels**

		Économie* d'essence moyenne litres/100 km	Variation dans les coûts annuels moyens de l'essence depuis 2006			
			2005	2006	1,10 \$	1,20 \$
<b>Hybride</b>	Toyota Prius	4,1	-40 \$	800 \$	100 \$	180 \$
<b>Sous-compacte</b>	Pontiac Wave	7,6	-80 \$	1 490 \$	180 \$	330 \$
<b>Compacte</b>	Ford Focus	7,4	-70 \$	1 450 \$	180 \$	330 \$
<b>Intermédiaire</b>	Honda Accord	7,9	-80 \$	1 550 \$	190 \$	350 \$
<b>Haut de gamme</b>	Chrysler 300 AWD	11,7	-120 \$	2 290 \$	280 \$	510 \$
<b>Fourgonnette</b>	Dodge Grand Caravan	10,9	-110 \$	2 140 \$	260 \$	480 \$
<b>VUS</b>	BMW X5	13,3	-130 \$	2 610 \$	320 \$	590 \$
<b>Camionnette</b>	Nissan Titan 4x4	14,9	-150 \$	2 920 \$	360 \$	660 \$

Source : Guide de consommation d'essence 2007 de RNCan

\*55 p. 100 en ville, 45 p. 100 sur les autoroutes

\*\* Prix moyen de l'essence ordinaire à la pompe en 2005

Bien que les prix supérieurs semblent avoir stabilisé la demande des produits pétroliers (au moins à court terme), la consommation canadienne n'a pas baissé de façon importante. Statistique Canada a récemment publié un rapport qui démontrait que bien que les consommateurs ont diminué leur consommation d'énergie liée au chauffage de la maison en raison d'un hiver doux, la seule concession des conducteurs en regard à des prix plus élevés de l'essence est de délaissier graduellement l'essence super au profit de l'essence régulière. Pour ce qui est du véhicule préféré, il semble qu'une augmentation des prix n'a pas empêché les consommateurs d'acheter de plus en plus de camions (48 p. 100 de tous les nouveaux véhicules vendus l'an dernier au Canada).

## **Conclusion**

Ce printemps, les prix des produits pétroliers ont augmenté plus tôt que d'habitude. Nombreux analystes ont alors cru au gonflement des prix cet été. Les prix toujours élevés du pétrole brut, les nouvelles spécifications relativement à l'essence, la situation précaire des approvisionnements en Amérique du Nord et la demande accrue sont autant de raisons qui devraient faire grimper les prix cette saison.

Comme toujours, l'industrie pétrolière canadienne travaille avec acharnement pour garantir des approvisionnements en essence et en diesel adéquats aux consommateurs cet été. Néanmoins, les marchés demeurent vulnérables à une interruption imprévue de l'offre tout comme aux fermetures imprévues de raffineries ou autres problèmes de distribution de l'approvisionnement.