Aperçu du marché canadien des produits pétroliers Automne 2007

Division du pétrole
Novembre 2007

Natural Resources Canada
Ressources naturelles Canada
Canada

Sommaire

À l'approche de la période froide de l'hiver 2007–2008, les consommateurs canadiens peuvent s'attendre à ce que les prix des produits pétroliers demeurent relativement stables. Bien que l'an dernier les prix des produits ont eu tendance à baisser durant d'automne à cause de la chute du prix du brut et une saison des ouragans moins importante que prévue, les prix canadiens cette année sont demeurés plutôt stables en dépit des prix du brut qui ont atteint des sommets inégalés aux États-Unis. La montée rapide du dollar canadien a occasionné une baisse relative des prix domestiques du brut et des produits pétroliers pendant quelques périodes de l'année, alors que les prix grimpaient chez nos voisins du Sud. L'augmentation de la demande et des taux d'utilisation continuent d'encourager les raffineurs à investir pour augmenter leur capacité de raffinage.

Faits saillants

- Après une augmentation substantielle à la fin de l'hiver et au début du printemps, les prix moyens de l'essence sont demeurés stables tout au cours de l'été, le prix moyen de l'essence normale se situant à 99 cents le litre en octobre. Au cours du même mois, les prix moyens du mazout à chauffage et du diesel ont été respectivement de 86 cents et de 1,01 $ le litre.

- Les prix des produits pétroliers au Canada ont été en partie épargnés des augmentations importantes du brut grâce à la montée rapide du dollar canadien par rapport à son cousin américain.

- Contrairement au déclin qu'elle a connu en 2006, la demande pour les produits pétroliers a crû de façon importante au cours de huit premiers mois de 2007, une claire indication que les prix plus élevés n'ont pas beaucoup d'effet sur les consommateurs canadiens. Ceci est causé en partie par l'augmentation de la demande qui est plus sensible aux revenus qu'aux prix.

- Le resserrement de la capacité de raffinage et la croissance des marges du raffinage ont encouragé les investissements dans l'augmentation de la capacité partout en Amérique du Nord. Un grand nombre de compagnies ont annoncé des plans d'expansion de leurs installations actuelles ou de construction de nouvelles raffineries au Canada afin de pouvoir répondre à la demande et d'agrandir leur marché d'exportation des produits pétroliers.

- Les travaux d'entretien des raffineries prévus pour cet automne sont presque terminés et la production devrait reprendre à plein régime à la mi-décembre.

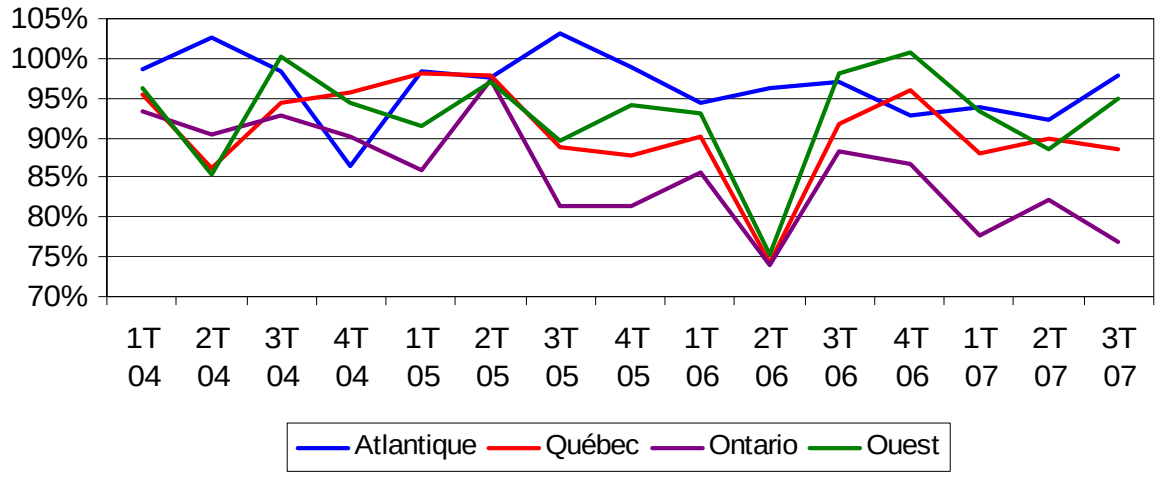
- Les raffineurs se concentrent actuellement sur la production de distillats et les stocks devraient s'accroître à mesure que les installations recommenceront à produire à pleine capacité. Les raffineurs ont indiqué qu'à moins de fermetures imprévues, ils seront très avancés dans la production de distillats partout au pays cet hiver.

- L'introduction par les provinces de l'énergie renouvelable dans l'éventail des carburants pour le transport sous forme d'éthanol vient compliquer le réseau de distribution des produits pétroliers et pourrait bien avoir des effets sur la disponibilité de carburant dans certaines régions.

Taux d'utilisation des raffineries

Selon les rapports de l'Office national de l'énergie sur la production hebdomadaire de brut, l'industrie canadienne du raffinage a produit de façon constante à plus de 90 p. 100 de sa capacité[1]. En fait, l'industrie fonctionne à plein régime, exception faite de fermetures non planifiées et de périodes de maintenance de raffineries plus longues que prévues. Au fur et à mesure que les installations de raffinage prennent de l'âge et deviennent davantage complexes à cause de la réglementation plus stricte destinée à protéger l'environnement et la santé, les fermetures non prévues deviennent de plus en plus fréquentes. De plus, à cause de la grande superficie du pays et du petit nombre de raffineries dans certaines régions, une seule fermeture de raffinerie peut causer des pénuries importantes à l'échelle locale. Ces deux facteurs ont fait que les taux d'utilisation régionaux ont été moins uniformes que par le passé. La figure 1 illustre les variations régionales.

Figure 1 : Taux d'utilisation des raffineries



Source : Office national de l'énergie

La plongée des taux d'utilisation des raffineries de l'Ontario durant février et mars 2007 peut être attribuée à la fermeture temporaire de la raffinerie Imperial Oil de Nanticoke, ce qui vient confirmer le fait qu'une seule fermeture peut avoir une incidence importante sur les taux d'utilisation. À la suite de cette plongée, les taux faibles d'utilisation en Ontario qui ont continué de chuter jusqu'au troisième trimestre de 2007 sont causés par le fait que bon nombre de raffineries ont dû se livrer à des activités d'entretien régulier. Une fois que ces travaux seront terminés et que les raffineries seront de retour à leur pleine production, les taux devraient recommencer à grimper.

Au cours de la dernière décennie, plusieurs règlements proposés ont nécessité des investissements importants et des constructions de la part des raffineurs et des mélangeurs. Ceci a causé des périodes de fermetures importantes pour plusieurs raffineries et terminaux dans tout le pays. L'introduction du diesel à faible teneur en soufre et les pertes de temps que cela a causé pour l'ajout de nouveaux

1. En raison des fermetures nécessaires pour réaliser les travaux d'entretien réguliers et d'autres événements imprévus à court terme qui réduisent les taux d'utilisation, 95 p. 100 est considéré comme le taux d'utilisation maximal des raffineries. Toutefois, comme ce taux tient également compte des travaux d'entretien normaux des raffineries, il se peut parfois qu'en reportant les activités d'entretien normalement prévus, on obtienne un taux d'utilisation supérieur à 100 p. 100 pour une courte période de temps.

équipements au cours du deuxième trimestre de 2006 sont un bon exemple de la baisse du taux d'utilisation qui résulte des programmes d'entretien planifiés. Le taux d'utilisation dans les provinces de l'Atlantique n'ont pas chuté durant le deuxième trimestre de 2006 dû au fait que la raffinerie d'Irving Oil au Nouveau-Brunswick a fait les modifications nécessaires pour produire du diesel à faible teneur en soufre avant 2006. Il est fort probable que des baisses telles que celles-ci vont se poursuivre au fur et à mesure que les nouvelles réglementations destinées à protéger l'environnement entrent à vigueur et causent des interruptions, et rendent les raffineries davantage complexes.

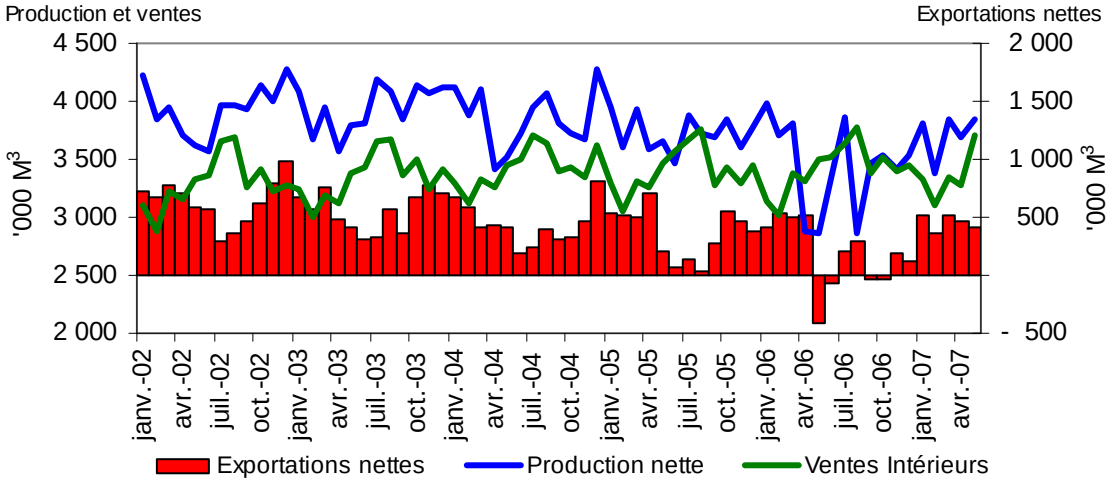
Des travaux d'entretien et d'autres projets plus élaborés de modernisation se poursuivent cet automne. Comme les calendriers d'entretien régulier sont établis longtemps à l'avance, les raffineurs ont déjà trouvé d'autres sources d'approvisionnement pour compenser la réduction de la production pendant cette période. Aucun problème d'approvisionnement n'est prévu en raison de ces fermetures, mais 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.

Ces projets sont presque terminés et les raffineries devraient fonctionner à pleine capacité à la mi-décembre. Tout au cours de l'automne, les raffineurs concentrent leurs efforts sur la production de distillats et commencent à accroître leurs stocks de mazout à chauffage pour l'hiver. Alors que les installations achèvent leurs programmes d'entretien d'automne et reprennent leur pleine production, les stocks devraient recommencer à se renflouer.

Offre et demande de produits pétroliers au Canada

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 (bien que cet écart se rétrécisse). 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 tendance est semblable pour le carburant diesel). Avec une demande grandissante, la croissance de la capacité de raffinage ou une augmentation des importations deviendront nécessaires.

Figure 2 : Offre et demande d'essence



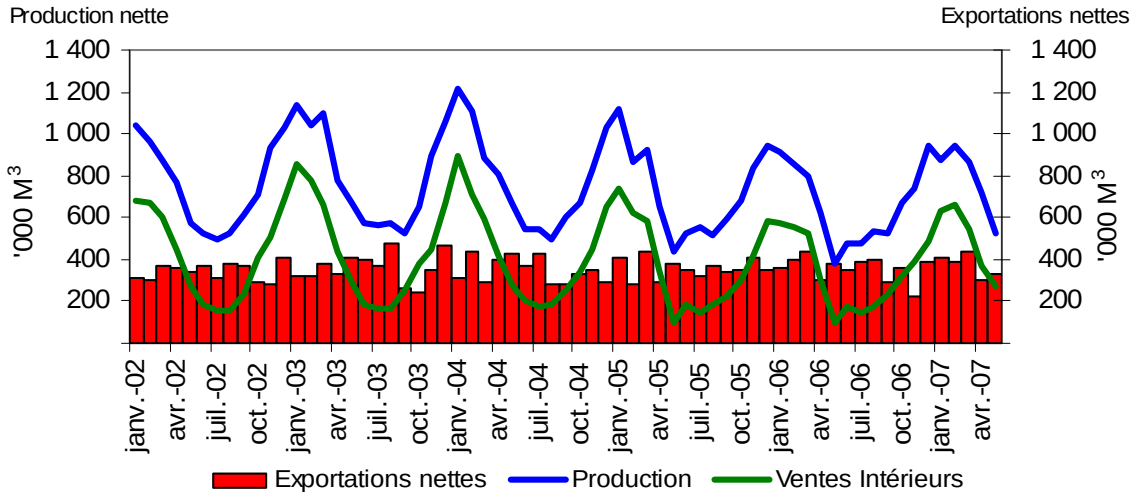
Source : Statistique Canada

En 2006, malgré une augmentation de 6 p. 100 des prix de l'essence, les Canadiens ont consommé 41 milliards de litres d'essence, sensiblement la même quantité qu'en 2005. Étant donné que les prix avaient augmenté, on aurait pu s'attendre à ce que la demande baisse. Selon les données préliminaires, la demande a augmenté de 3 p. 100 au cours des huit premiers mois de 2007, par rapport à la même période en 2006. Bien qu'il semble que les prix élevés à la pompe ont contribué à la baisse de la demande, les Canadiens ont augmenté leur consommation aussitôt que les prix se sont stabilisés. Ceci est causé en partie par l'augmentation de la demande qui est plus sensible aux revenus qu'aux prix.

Les prix du diesel sont demeurés pratiquement inchangés en 2006, la demande atteignant 26 milliards de litres par année. Au cours de la même période, la consommation de diesel a augmenté de près de 3,8 p. 100, ce qui reflète bien la demande pour ce produit dans l'ouest du Canada et en Ontario.

La figure 3 illustre la relation entre la vente et la production de mazout à chauffage au Canada. À cause de plusieurs hivers de suite où la température a été anormalement élevée et de l'augmentation de l'utilisation des sources énergétiques de remplacement, la consommation canadienne de mazout à chauffage a baissé considérablement. En fait, durant l'hiver 2005–2006 (octobre à mars), les Canadiens ont consommé 2,9 milliards de litres de mazout à chauffage, 24 p. 100 inférieur aux 3,9 millions de litres consommés durant l'hiver 2002–2003. Durant l'hiver 2006–2007, les Canadiens ont consommé environ 3 milliards de litres de mazout à chauffage. Compte tenu des températures normales ou au-dessous de la normale prévue par Environnement Canada pour une grande partie de l'est du Canada cet hiver, les ventes de mazout à chauffage vont vraisemblablement augmenter. Étant donné que l'utilisation du mazout à chauffage est directement tributaire de la température, un temps plus froid ou plus chaud que prévu durant l'hiver peut avoir un effet important sur la consommation de mazout à chauffage et sur les prix.

Figure 3 : Offre et demande du mazout à chauffage

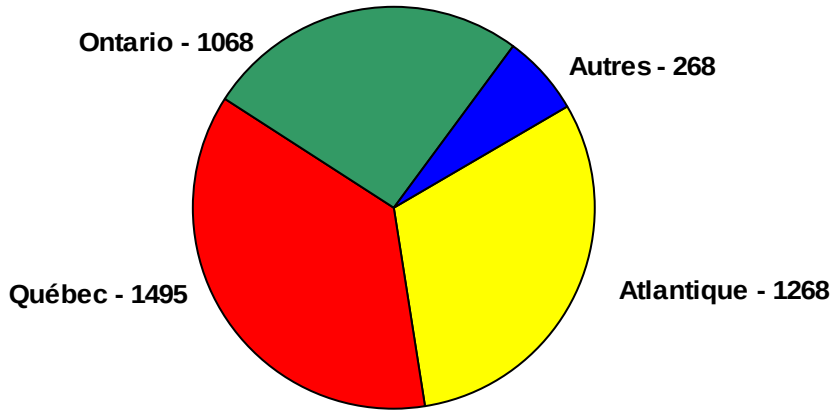


Source : Statistique Canada

En date de 2005, seulement 10 p. 100 des foyers canadiens étaient chauffés au mazout à chauffage. Les ventes de mazout à chauffage sont concentrées dans l'est du Canada, le Québec comptant pour

environ 37 p. 100 des ventes intérieures, les provinces atlantiques 30 p. 100, l'Ontario 26 p. 100 et le reste du Canada 6 p. 100. La figure 4 illustre le volume de mazout à chauffage consommé par région au Canada.

Figure 4 : Consommation de mazout à chauffage par région (millions de litres) — 2006



Source : Statistique Canada

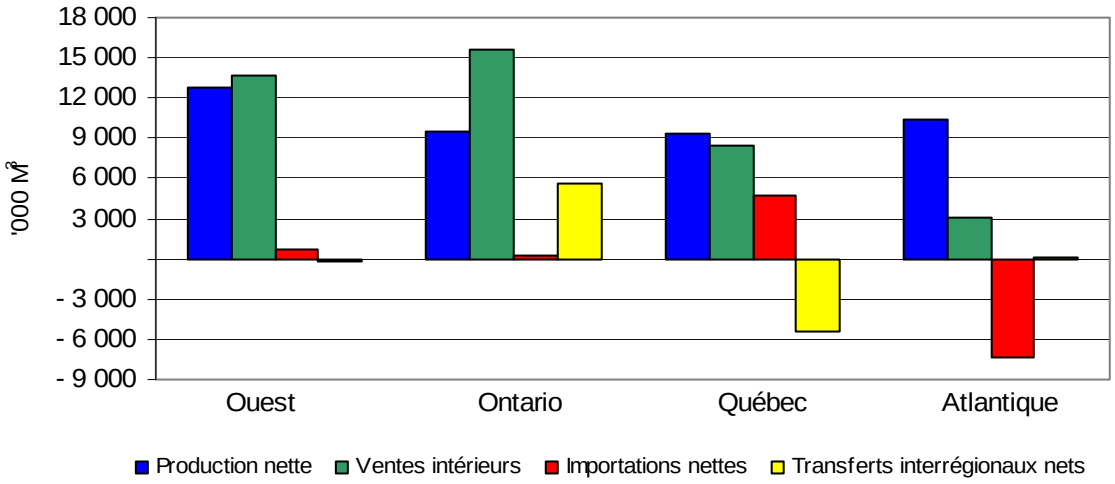
Même si les provinces de l'Atlantique ne représentent que 30 p. 100 des ventes au Canada, ce sont celles qui dépendent le plus du pétrole pour le chauffage, plus de la moitié des ménages utilisant le mazout pour combler au moins une partie de leurs besoins de chauffage. L'Île-du-Prince-Édouard est de loin la plus dépendante, puisque plus de 85 p. 100 des ménages chauffent au moins partiellement au mazout. Malgré le faible pourcentage de ménages au Québec et en Ontario qui utilisent le mazout pour se chauffer, les ventes de mazout à chauffage dans ces provinces représentent les deux tiers de la consommation de mazout à 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 à 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

Le Canada comporte quatre régions distinctes d'offre et de demande pour les produits pétroliers : l'Ouest canadien, l'Ontario, le Québec et les provinces atlantiques. 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. Normalement, ces régions fonctionnent indépendamment l'une de l'autre, et d'une année à l'autre il existe très peu de variations dans la combinaison, la production, les ventes, les importations et l'exportation. L'avènement de biocarburants par des réglementations fédérales et provinciales va avoir une incidence considérable sur la distribution des produits entre les régions et à l'intérieur de celles-ci. Les figures 5 et 6 illustrent l'offre et la demande d'essence et de distillats moyens par région au Canada.

Figure 5 : Équilibre entre l'offre et la demande d'essence par région — 2006



Source : Statistique Canada

Les raffineries dans le Canada atlantique enregistrent un surplus de produits pétroliers. De fait, les exportations nettes du Canada atlantique représentent plus de la moitié de la production de cette région et presque les trois quarts 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 États-Unis.

Si la figure 5 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.

À la suite de la fermeture de la raffinerie de Pétro-Canada d'Oakville en mars 2005, l'Ontario est devenu le plus gros importateur net de produits pétroliers. Habituellement, cette province est à court d'essence et de diesel. L'année passée, les transferts provenant d'autres provinces et les importations ont représenté plus de 37 p. 100 des ventes d'essence et 43 p. 100 des ventes de distillats. La plupart de ces produits proviennent du Québec et sont transportés par le pipeline Trans-Nord. Ainsi, toutes interruptions non prévues du transport par pipeline peuvent causer des problèmes d'approvisionnement considérables dans de sud de l'Ontario.

En février 2007, le sud de l'Ontario a subi les pires pénuries que le Canada ait connues. Plusieurs facteurs ont perturbé l'approvisionnement et le transport de produits pétroliers dans cette région. La fermeture de la raffinerie de Nanticoke à la suite d'un incendie a été le principal facteur qui a eu des répercussions sur l'approvisionnement. La fermeture hivernale de la voie maritime du Saint-Laurent

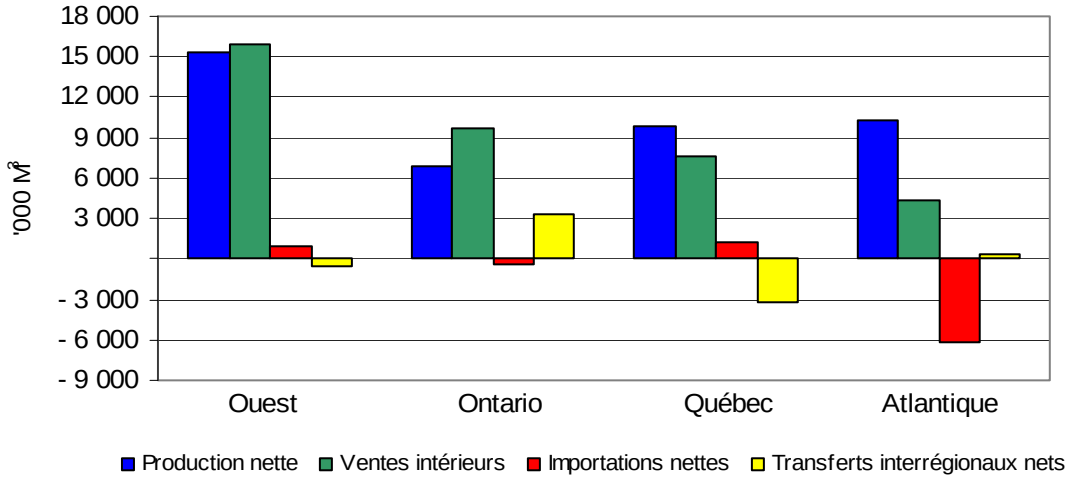
entre décembre et mars a de plus limité les possibilités de l'industrie d'importer des produits de remplacement. L'industrie dépendait donc principalement de ses réserves pour répondre à la demande.

Les raffineurs de l'Ontario ont indiqué qu'ils n'ont pas normalement de problèmes à importer de l'essence qui réponds aux spécifications canadiennes. Cependant, ces importations doivent être planifiées d'avance et sont plus coûteuses. Jusqu'à maintenant, les stocks de l'industrie ont été suffisants pour combler l'écart entre l'occurrence d'une fermeture non planifiée d'une raffinerie et la réception d'un produit importé.

En 2007, l'Ontario a adopté une loi qui exige que l'essence contienne un minimum de 5 p. 100 d'éthanol. Bien que cette transition se soit bien effectuée dans le commerce de détail et n'ai pas causé trop de désagréments aux consommateurs, les raffineries et les producteurs d'éthanol ont éprouvé certaines difficultés à atteindre les objectifs, ce qui a occasionné des fermetures de stations-service au cours de l'été.

Le transport d'éthanol est devenu le plus important obstacle pour l'industrie en Ontario, car très peu de ce produit est fabriqué sur place. Beaucoup de compagnies importent de l'éthanol et puisque l'éthanol ne peut pas être transporté par pipelines à cause des problèmes de contamination, la plus grande partie est acheminée par camions ou par la voie ferrée. Étant donné la pression croissante sur les transports routier et ferroviaire (la capacité ferroviaire au Canada a dépassé ses limites), il est devenu difficile sinon impossible dans certains cas d'obtenir du transport. Alors que les biocarburants forment maintenant une partie plus importante de la composante énergétique, les enjeux d'infrastructure demeurent une préoccupation de taille dans tout le pays.

Figure 6 : Équilibre entre l'offre et la demande de distillats moyens par région — 2006



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 plein régime, 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 d'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 importante, elle contribue de plus en plus à équilibrer l'offre et la demande dans cette région. Le déclin des exportations nettes dans cette région au cours de la dernière décennie vient confirmer le fait que l'offre dans l'ouest du Canada devienne de plus en plus restreinte.

L'augmentation de la capacité de raffinage n'a pas suivi la cadence de la hausse de la demande de carburant qui a accompagné la croissance économique rapide dans la région (particulièrement dans les secteurs miniers et des sables bitumineux). En général, les raffineries de l'Ouest canadien fonctionnent à plein régime pour satisfaire à la demande normale de produit. Cela étant dit, les raffineurs ont indiqué qu'à moins de problèmes imprévus, l'approvisionnement dans l'Ouest canadien ne devrait pas présenter de problème cet hiver.

Au cours des dernières années, le Trans Mountain Pipeline qui transporte le brut et les produits pétroliers entre Edmonton et la Colombie-Britannique a fonctionné à plein régime. La hausse des exportations de brut par les producteurs pétroliers canadiens a réduit la capacité du pipeline de transporter des produits pétroliers raffinés.

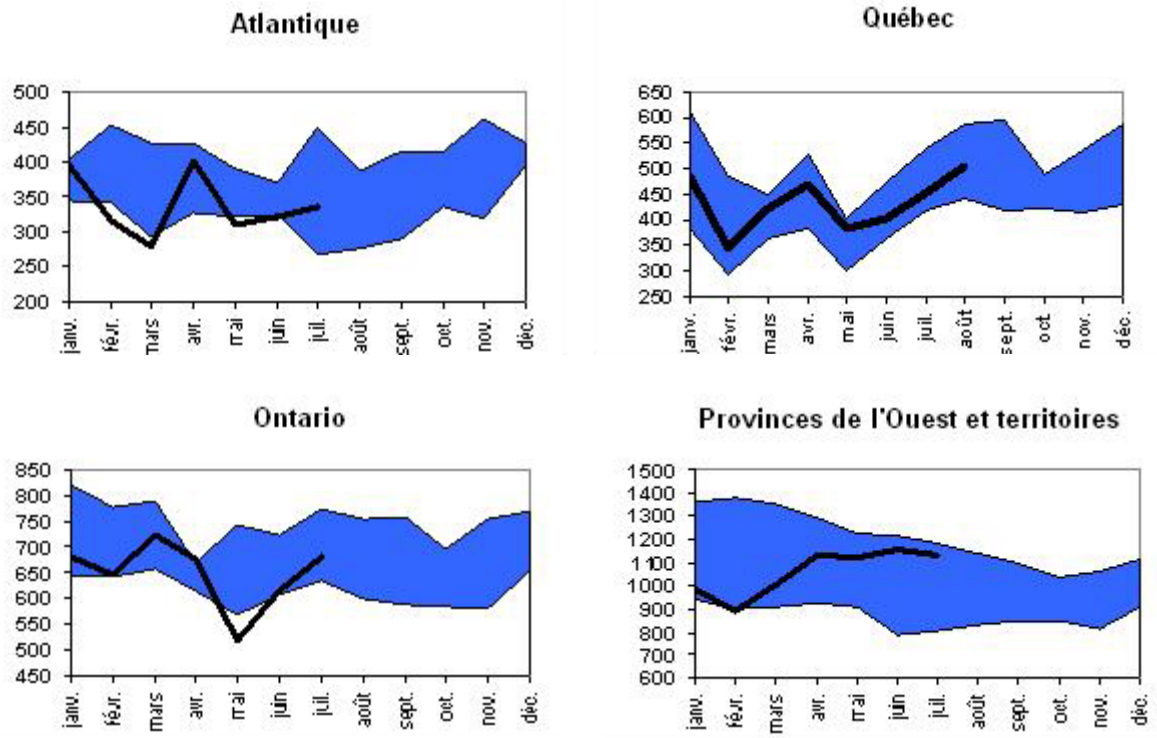
Niveaux de stocks

Au cours de la dernière décennie, les raffineurs ont rationalisé leurs opérations afin de réduire les coûts et d'améliorer leur 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.

La figure 7 illustre les stocks régionaux de distillats (mazout à chauffage, diesel et kérosène) pour 2007, comparés aux niveaux mensuels les plus hauts et les plus bas au cours des cinq dernières années. Comme ces produits ont des propriétés semblables et qu'ils sont interchangeables sans grande modification, pour les besoins de l'analyse, ils sont généralement regroupés. Les stocks de mazout à chauffage sont difficiles à gérer, car la demande pour ces produits dépend énormément des conditions climatiques. 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 excédant 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 stocks descendront sous les niveaux désirés. En supposant que l'hiver 2007-2008 n'est pas beaucoup plus froid que prévu, les raffineurs ont indiqué que les stocks de mazout et de distillats seront suffisants pour répondre à la demande.

Tandis que les niveaux de stocks aux États-Unis ont des effets importants sur les prix des produits pétroliers à l'échelle nord-américaine, au Canada, les stocks jouent un rôle plus important d'équilibrage de l'offre et ont peu d'effet sur les prix régionaux.

Figure 7 : Niveaux de stocks canadiens de distillats moyens en 2007 comparés aux niveaux mensuels les plus haut et plus bas au cours des 5 dernières années (milliers de m^3)



Source : Statistique Canada

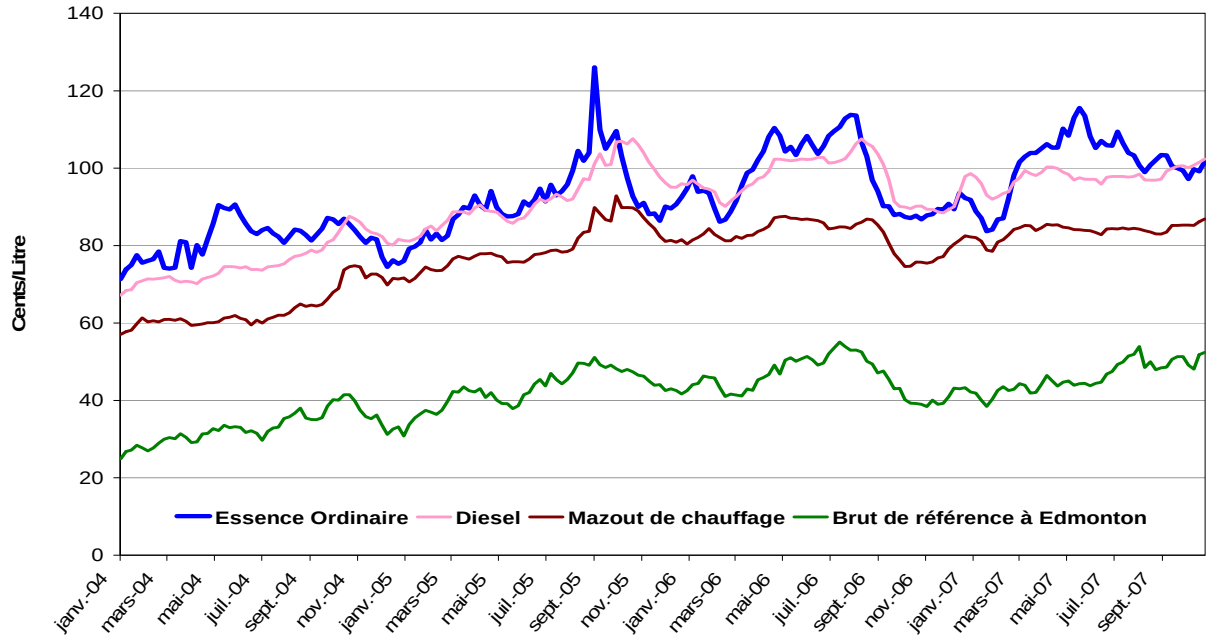
Prix des produits pétroliers

Le prix moyen de l'essence au Canada est passé d'environ 1,16 $ le litre à la fin mai à 1,02 $ le litre à la fin d'octobre, soit une baisse de 0,14 $ le litre. Bien que les prix de l'essence aient atteint un sommet au début du printemps, les prix des distillats sont demeurés plus ou moins stables, ne variant que de quelques cents le litre. En octobre, les prix moyens du diesel et du mazout à chauffage au Canada étaient de 1,01 $ et 0,86 $ le litre respectivement. La figure 8 compare le prix de l'essence, du pétrole brut, du diesel et du mazout à chauffage.

Selon le rapport *Short-term Energy and Winter Fuels Outlook* de l'Energy Information Administration (EIA) des États-Unis publié en octobre 2007, la moyenne des prix de détail de l'essence et du diesel devrait être de 2,83 $US le gallon (74,8 cents US le litre) et 2,96 $US le gallon (78,2 cents US le litre) en 2008.

Le prix de vente au détail du mazout à chauffage aux États-Unis devrait se situer en moyenne à 2,88 $US le gallon (76 cents US le litre) pour la saison de chauffage 2007–2008 (octobre à mars), environ 40 cents US plus élevés que l'an dernier. Certains analystes prévoient une augmentation beaucoup plus substantielle, se fiant à des prédictions d'un hiver plus froid qu'à l'accoutumée dans le nord-est des États-Unis. Durant la saison de chauffage 2006–2007, les prix canadiens moyens du mazout à chauffage ont été de 80 cents le litre. En supposant que les conditions du marché demeurent stables, les prix canadiens du mazout à chauffage devraient suivre les tendances américaines et être de 5 à 10 cents le litre plus élevés que l'hiver dernier.

Figure 8 : Comparaison entre les prix de l'essence, du diesel, du mazout à chauffage et du pétrole brut



Source : Ressources naturelles Canada

Les consommateurs doivent être conscients que ces prévisions du prix du mazout à chauffage 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.

Comme les prix des produits pétroliers au Canada sont fortement influencés par les prix de gros au port de New York, les fluctuations des prix aux États-Unis influencent grandement les prix canadiens. Bien qu'en dollars canadiens le coût du brut n'ait pas connu d'augmentation significative, le prix que les raffineurs canadiens peuvent obtenir a également reculé, car les prix de gros canadiens doivent concurrencer les prix de gros de nos voisins du Sud. Comme le dollar canadien a pris de la valeur, le revenu net des raffineurs canadiens a diminué. Par conséquent, grâce à cette compétition sur le marché de l'essence nord-américain, ce sont les consommateurs canadiens qui ont bénéficié de la baisse des prix des produits engendrée par un dollar canadien plus fort. Tant que le dollar canadien demeure fort par rapport à la devise américaine, les Canadiens seront quelque peu protégés des effets de l'augmentation du prix du brut lorsqu'ils feront le plein cet hiver.

Bien que l'EIA projette une augmentation importante du prix du mazout à chauffage aux États-Unis en 2008, la force du dollar canadien devrait atténuer les effets de cette hausse sur les consommateurs de mazout à chauffage canadiens. Pour de plus amples renseignements sur les prix des carburants, consultez le site Web d'Info-Carburant de Ressources naturelles Canada à www.infocarburant.rncan.gc.ca.

Le coût du chauffage d’un foyer au mazout à chauffage

Le tableau 1 illustre, le coût moyen de chauffage d’une maison pour une gamme de prix du mazout et ce pour différents types de maisons et de chaudières (avec des appareils de chauffage à efficacité faible et intermédiaire). Ces coûts de chauffage sont des moyennes nationales, qui utilisent les températures moyennes et les calculs degrés-jours. Le coût dans certains centres variera. Plusieurs facteurs ont une incidence sur les coûts de chauffage d’un foyer. Même si les prix demeurent stables, la facture de chauffage d'un consommateur peur varier considérablement avec les conditions climatiques, la température intérieure désirée, l'utilisation ou non d'un thermostat programmable ainsi que l'âge et la condition de la maison, particulièrement l'état de l'isolation. Le tableau 1 présume que tous les autres facteurs demeurent constants et que seul le prix du carburant change.

Tableau 1 : Incidence de la hausse des prix du mazout à chauffage sur les coûts annuels de chauffage

Estimation des coûts moyens de chauffage

	Prix du carburant				
Type de maison	**70 ¢/l**	**80 ¢/l***	**90 ¢/l**	**100 ¢/l**	**110 ¢/l**
Maison en rangée					
Appareil de chauffage à faible efficacité	1080 $	1230 $	1530 $	2000 $	2450 $
Appareil de chauffage à efficacité intermédiaire	930 $	1060 $	1320 $	1720 $	2120 $
Maison individuelle, ancienne					
Appareil de chauffage à faible efficacité	2740 $	3130 $	3940 $	5120 $	6320 $
Appareil de chauffage à efficacité intermédiaire	2350 $	2690 $	3370 $	4370 $	5390 $
Maison individuelle, neuve					
Appareil de chauffage à faible efficacité	1960 $	2240 $	2800 $	3630 $	4470 $
Appareil de chauffage à efficacité intermédiaire	1680 $	1920 $	2400 $	3120 $	3850 $

Maison en rangée, unité intérieure — environ 93 m^2 (1000 pi^2)
Maison individuelle ancienne (construite en 1989 ou avant) — environ 186 m^2 (2 000 pi^2)
Maison individuelle neuve (construite en 1990 ou avant) — environ 186 m^2 (2 000 pi^2)

*Prix moyen du mazout à chauffage pour la saison de chauffage 2006–2007 (octobre à mars)

Calculs faits à partir de la publication de l’OEE de RNCan : Chauffage au mazout

Bien que les prix soient le facteur principal de l’augmentation des prix de chauffage lorsque l’on chauffe au mazout, d’autres variables entrent également en jeu. Étant donné que le coût de chauffage dépend du temps qu’il fait, un hiver anormalement froid occasionnera une plus grande consommation de mazout, ajoutant ainsi au fardeau financier des propriétaires. En revanche, un hiver plus doux pourrait compenser l’incidence de l’augmentation des prix comme on a pu le constater en 2005–2006.

Bien qu’il n’existe pas beaucoup d’options pour réduire les coûts de chauffage à court terme pour ceux qui utilisent le mazout, comme l’illustre le tableau 1, à 80 cents le litre, le passage d’un appareil de chauffage de faible efficacité à un appareil à efficacité intermédiaire, peut réduire les coûts de chauffage de 450 $ par année dans une vieille maison individuelle, ce qui à moyen terme

n’est pas suffisant pour couvrir les coûts des rénovations, mais à long terme pourrait donner des économies importantes. Bien que le changement à d’autres sources d’énergie telles que l’électricité et le gaz naturel puisse être une solution intéressante pour certains propriétaires de maisons, pour d’autres ces moyens sont soit non disponibles ou non économiques.

Dans certaines régions du pays, les entreprises canadiennes ont commencé à vendre des maisons équipées de systèmes de chauffage au mazout pouvant utiliser des biocarburants. Bien que ces produits soient encore très chers (mais leurs prix baissent) et que la technologie fasse des progrès, les solutions alternatives comme celles-là deviendront plus économiques si le prix du brut demeure élevé.

Il reste que la meilleure façon pour les Canadiens de réduire leurs coûts de chauffage est de baisser la température et de s’équiper de thermostats programmables afin de diminuer la consommation lorsqu’il n’y a personne à la maison.

Résumé

Bien qu’il n’y ait pas actuellement de pénurie de brut ou de produits pétroliers, la demande mondiale est à la hausse et les prix vont sans doute demeurer instables. Ils vont probablement continuer d’atteindre des sommets en réaction aux événements géopolitiques dans les pays producteurs, à la baisse des stocks, aux interruptions dans les raffineries et aux variations du temps. En revanche, les prix vont probablement diminuer durant les périodes pendant lesquelles les négociateurs sont d’avis que le marché est plus stable.

À l’avenir, les carburants de remplacement tels que l’éthanol et les biodiesels vont sans doute remplacer un certain volume de produits pétroliers. Il n’en reste pas moins que la mesure la plus importante que les Canadiens peuvent prendre pour assurer la sécurité de l’approvisionnement énergétique et abaisser l’incidence des prix de l’énergie est de diminuer leur consommation. Pour de plus amples renseignements sur la façon de réduire votre consommation d’énergie, veuillez consulter le site Web du Bureau de l’efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada. http://www.oee.nrcan.gc.ca.