

Perspectives du marché des produits pétroliers

Division du pétrole
Ressources naturelles Canada

Septembre 2005

Résumé

L'industrie canadienne du pétrole a pris les mesures nécessaires pour que des approvisionnements adéquats en essence et en diesel soient accessibles aux consommateurs cet automne. Toutefois, étant donné l'interruption récente de la production des raffineries aux États-Unis, l'offre de produits pétroliers sera très restreinte au Canada à l'approche de l'hiver.

Les prix du pétrole brut qui demeurent élevés continueront d'exercer des pressions à la hausse additionnelles sur les prix des produits pétroliers et les marchés sont exposés à des interruptions inattendues des approvisionnements, attribuables par exemple à la fermeture non prévue d'une raffinerie ou à un problème de distribution des produits. Ces perturbations du marché pourraient faire monter les prix encore plus, mais il est peu probable que ces hausses marquées durent longtemps.

Faits saillants

- Les prix des produits pétroliers ont atteint des sommets records au Canada en raison de la persistance de prix mondiaux du pétrole brut élevés et de la vigueur de la croissance de la demande. Cette situation a été aggravée par le manque à produire récent des raffineries de la côte du golfe du Mexique attribuable aux dommages importants causés à l'infrastructure pétrolière américaine par l'ouragan Katrina.
- Les raffineries canadiennes fonctionnent à pleine capacité.
- À cause de l'absence de capacité excédentaire, le système de raffinage nord-américain peut moins facilement réagir aux interruptions inattendues.
- Les raffineries du Canada atlantique produisent un excédent de produits pétroliers. Les exportations nettes du Canada atlantique représentent plus de 50 % de sa production et plus de 72 % des exportations canadiennes de produits pétroliers.
- Les problèmes de raffinage observés cet été en Ontario ont épuisé progressivement les stocks en Ontario et au Québec. Globalement, la région Ontario/Québec est déficitaire en essence et doit en importer pour combler le déficit. Les importations nettes ont représenté 10 % des ventes d'essence l'année dernière et elles se sont établies en moyenne à environ 16 000 m³/jour (100 000 barils/jour) environ cet été.
- Une série de problèmes de raffinage et de traitement ont fait en sorte que le marché du diesel est devenu très tendu dans l'Ouest du Canada. La situation devrait commencer à s'améliorer avec le redémarrage de l'unité de traitement Millenium Upgrader de Suncor à la mi-septembre.
- Les prix de l'essence et des distillats devraient demeurer élevés au Canada et subiront des pressions à la hausse. L'interruption de la capacité de raffinage aux

États-Unis, les prix élevés du pétrole brut et l'accroissement de la demande sont autant de facteurs qui devraient faire monter les prix et les rendre plus volatils.

Introduction

L'approvisionnement en produits pétroliers à la disposition des consommateurs au Canada est déterminé essentiellement par la production intérieure de raffinage, par l'adéquation des stocks et par la capacité de l'infrastructure de livrer les produits là où on en a besoin. Heureusement, le Canada produit plus de ces produits qu'il n'en consomme et il dispose d'un système d'entreposage et de distribution commercial efficace. En ce moment, il n'y a pas lieu de croire qu'une région quelconque au Canada n'aurait pas assez de produits pour répondre aux besoins des consommateurs. Néanmoins, RNCan continue de suivre le marché de près.

Suite aux événements récents et aux perturbations des marchés aux États-Unis, des représentants de Ressources naturelles Canada ont consulté les raffineurs canadiens pour être en mesure d'offrir un aperçu à court terme du marché des produits pétroliers semblable aux prévisions que fait le Ministère à la veille de la saison de conduite automobile l'été et de la saison de chauffage l'hiver.

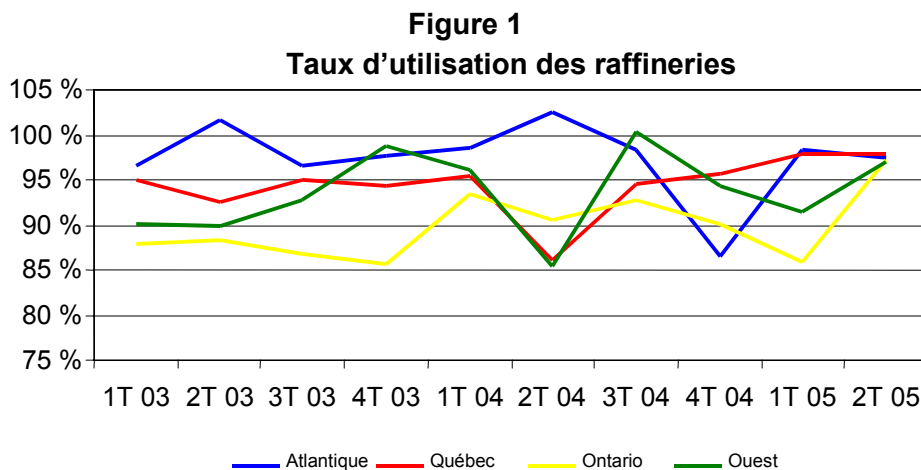
Les raffineurs ont été priés de donner des renseignements relativement à quatre sphères de leurs activités :

- taux d'utilisation des raffineries et capacité d'accroître la production,
- travaux prévus dans les raffineries qui toucheraient les approvisionnements en produits pétroliers,
- niveaux des stocks comparativement aux niveaux des années précédentes,
- problèmes logistiques qui pourraient toucher la distribution des produits.

Le présent rapport combine l'information obtenue des raffineurs et une analyse du marché canadien des produits pétroliers faite à l'interne par Ressources naturelles Canada.

Taux d'utilisation des raffineries

D'après les quantités de brut traitées par semaine, indiquées par l'Office national de l'énergie, les raffineries canadiennes ont fonctionné à pleine capacité¹ cet été. La figure 1 illustre les variations régionales.



Source : Office national de l'énergie

Lorsque les taux d'utilisation avoisinent les 95 %, une raffinerie est considérée comme fonctionnant à capacité maximum parce que les quantités de brut traitées sont parfois limitées par la capacité des autres unités plus avant dans le processus de raffinage. L'absence de capacité excédentaire réduit la souplesse du système de raffinage et l'expose davantage à des interruptions inattendues. L'absence de capacité excédentaire en Amérique du Nord a accru sensiblement la volatilité des prix de l'essence.

Les raffineurs canadiens peuvent produire tantôt plus d'essence tantôt plus de distillats moyens (huile de chauffage et diesel). L'été, ils produisent le plus possible d'essence et l'hiver, le plus possible de distillats.

Ce printemps, des travaux d'entretien ont eu lieu dans plusieurs raffineries partout au pays et d'autres sont prévus pour cet automne. Malgré la réduction importante de la capacité de raffinage aux États-Unis qui a fait suite à l'ouragan Katrina, les raffineurs canadiens ont indiqué qu'ils ne peuvent pas reporter leur calendrier d'entretien. Les plans d'entretien des raffineries pour l'automne prochain vont de l'arrêt complet des activités de production de certaines raffineries à la fermeture d'unités secondaires (avec très peu d'effet sur la production). Ces arrêts d'exploitation sont nécessaires à des fins d'entretien général et de remplacement des catalyseurs. Étant donné l'absence de capacité de

¹ En raison des fermetures pour entretien régulières et d'autres événements à court terme imprévus qui réduisent l'utilisation, 95 % est considéré comme le taux d'utilisation des raffineries optimum. Toutefois, comme ce taux tient compte aussi des travaux d'entretien normaux des raffineries, il se peut parfois qu'en reportant le calendrier d'entretien normal, on obtienne un taux d'utilisation supérieur à 100 % pour une courte période de temps.

raffinage excédentaire au Canada et les problèmes de raffinage imprévus qui se sont posés cet été, les raffineries doivent déjà reporter les plans d'entretien à « la fin de la durée de vie utile des catalyseurs » autrement dit jusqu'au moment où ils ne peuvent plus remettre à plus tard les travaux sans réduire leur capacité de production et accroître les risques de défaillance des composants. Les travaux des raffineries sont prévus longtemps à l'avance et doivent être coordonnés entre les sociétés pétrolières, vu que ces entreprises doivent souvent se faire concurrence pour les entrepreneurs disponibles et prendre des mesures pour assurer un approvisionnement de remplacement pendant l'arrêt des activités. Les entreprises ne peuvent reporter davantage l'entretien des raffineries sans le risque élevé de fermetures imprévues, ce qui aurait une incidence beaucoup plus grande sur la situation de l'approvisionnement au Canada.

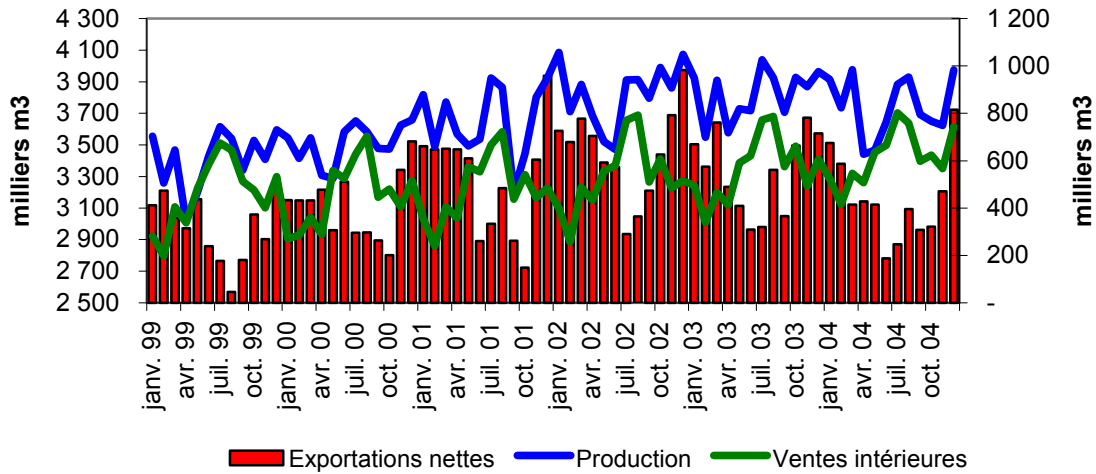
Comme ces travaux d'entretien réguliers sont prévus longtemps à l'avance, les raffineurs ont déjà trouvé des sources d'approvisionnement de remplacement pour suppléer aux taux de production réduits pendant cette période. Ces arrêts temporaires ne devraient poser aucun problème, mais les marchés sont plus exposés à des hausses marquées des prix à court terme durant ces périodes parce que le système peut à ce moment-là réagir beaucoup moins facilement à des événements imprévus.

Offre et demande de produits pétroliers au Canada

La figure 2 décrit la relation entre la production canadienne d'essence et les ventes intérieures. Le graphique illustre clairement le caractère saisonnier de la consommation d'essence et le fait que la production est nettement supérieure à la consommation. Le Canada exporte aussi beaucoup d'essence, surtout vers la côte Est des États-Unis à partir des raffineries du Canada atlantique. La même chose vaut pour le diesel.

En 2004, les Canadiens ont consommé plus de 41 milliards de litres d'essence et 25 milliards de litres de diesel. La demande d'essence a augmenté de 2,1 % au Canada par rapport à 2003, tandis qu'à 6,2 %, la croissance de la demande de diesel a largement excédé la croissance de la demande d'essence l'année dernière, ce qui reflète la vigueur de la croissance de l'économie canadienne. La demande d'essence et de diesel devrait continuer d'augmenter en 2005 parce que les prix élevés ont eu un effet limité sur celle-ci.

Figure 2
Offre et demande d'essence



Source: Statistique Canada

En 2004, la consommation de mazout de chauffage a atteint un peu plus de 5,1 milliards de litres au Canada. Les ventes de mazout de chauffage sont concentrées dans l'Est du Canada, le Canada atlantique représentant 31 % des ventes intérieures, le Québec, 38 %, l'Ontario, 26 %, et le reste du Canada, 5 %. En 2004, le Canada a exporté 49 % de sa production nette de mazout de chauffage, surtout vers la côte Est américaine.

Figure 3
Offre et demande de mazout de chauffage au Canada



Source : Statistique Canada

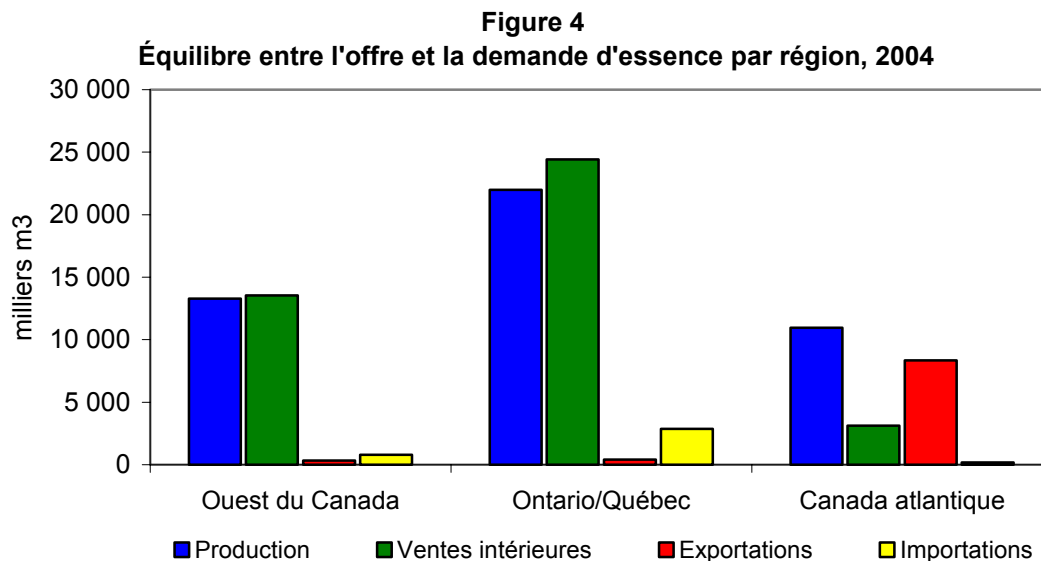
Même s'il représente seulement 31 % des ventes canadiennes, le Canada atlantique est la région la plus tributaire de l'huile de chauffage, plus de la moitié des maisons de cette région utilisant du mazout pour combler au moins en partie leurs besoins de chauffage.

L'Île-du-Prince-Édouard est de loin la province la plus tributaire, avec 85 % de ses ménages qui se chauffent au mazout. La proportion des ménages qui utilisent du mazout est de 60, 33 et 22 % respectivement en Nouvelle-Écosse, à Terre-Neuve et Labrador et au Nouveau-Brunswick, comparativement à seulement 16 % au Québec et 11 % en Ontario.

Dans l'Ouest du Canada, le gaz naturel est le combustible préféré pour le chauffage domestique. Des volumes négligeables d'huile de chauffage sont consommés dans les Prairies et le mazout représente moins de 6 % du marché du chauffage domestique en Colombie-Britannique.

Le Canada est divisé en trois régions distinctes pour ce qui est de l'offre et de la demande de produits pétroliers : Ouest du Canada, Ontario/Québec et Canada atlantique. Parfois, les importations et les exportations contribuent de façon importante à équilibrer l'offre et la demande dans ces régions.

Les raffineries du Canada atlantique produisent un surplus de produits pétroliers. En fait, les exportations nettes en provenance du Canada atlantique représentent plus de 50 % de sa production et plus de 72 % des exportations canadiennes de produits pétroliers. Les raffineurs du Canada atlantique réussissent très bien à vendre leurs produits à faible teneur en soufre aux États-Unis, une partie de leurs livraisons atteignant des destinations aussi éloignées que la Californie. Malgré qu'elles soient de gros exportateurs de produits pétroliers, les raffineries n'ont pas indiqué avoir remarqué une hausse appréciable de la demande d'exportation à la suite des interruptions de service des raffineries de la côte du golfe du Mexique.



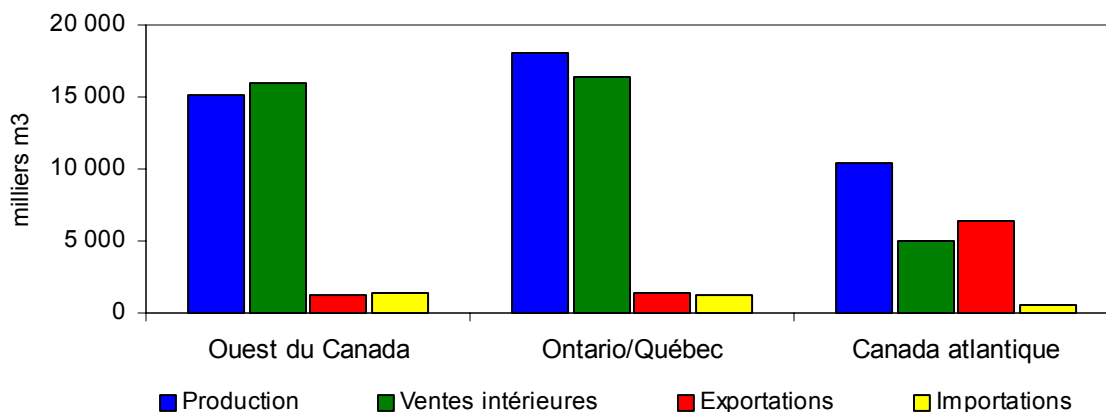
La région Ontario/Québec a été entièrement intégrée récemment avec l'inversion du pipeline Trans-Nord de Montréal vers Toronto. Il y a dix ans, le pipeline fonctionnait presque exclusivement d'ouest en est, les raffineries du Sud de l'Ontario expédiant les

produits vers l'Est de l'Ontario. Toutefois, étant donné l'évolution des facteurs économiques rattachés aux raffineries, les raffineries du Québec sont devenues la source d'approvisionnement préférée (à moindre coût) pour le marché de l'Est de l'Ontario, ce qui a rendu le pipeline Trans-Nord très sous-utilisé. En conséquence, l'hiver dernier, Trans-Nord Pipelines Inc. a élargi et inversé son système pipelinier, permettant ainsi d'expédier jusqu'à 10 500 m³/jour (65 000 barils/jour) de produits pétroliers raffinés à Toronto en provenance des raffineries du Québec.

Ces changements ont été dictés en partie par l'adoption de règlements concernant les carburants à basse teneur en soufre au Canada et par la décision subséquente de Pétro-Canada de fermer sa raffinerie d'Oakville (Ontario) pour approvisionner ses clients ontariens depuis Montréal. Ce changement a été jugé plus efficace au plan des coûts que les améliorations à apporter à la raffinerie d'Oakville pour respecter les nouveaux règlements qui sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2005. Les expansions à la raffinerie d'Ultramar à St-Romuald (Québec) et à celle de Pétro-Canada à Montréal et l'accroissement des importations annuleront le manque à produire associé à la fermeture de la raffinerie d'Oakville.

Dans l'ensemble, la région Ontario/Québec est déficitaire en essence et doit en importer l'été pour combler le déficit. L'année dernière, les importations nettes ont représenté 10 % des ventes d'essence dans cette région et les importations devraient augmenter cet été en raison des changements apportés récemment au système de distribution. D'après les premières indications, 16 000 m³/jour (100 000 barils/jour) seront importés en moyenne en Ontario et au Québec cet été. Les importations devraient se maintenir à ces niveaux jusqu'en septembre vu que les raffineurs ont déjà obtenu ces approvisionnements et pris les arrangements nécessaires pour leur expédition. Après septembre, la disponibilité des importations est incertaine. Les entreprises canadiennes devront faire concurrence aux autres entreprises sur les marchés mondiaux pour obtenir des approvisionnements additionnels. De fortes hausses des prix seront nécessaires pour encourager à faire venir des produits d'autres régions afin d'équilibrer l'offre et la demande et prévenir les pénuries de produits.

Figure 5
Équilibre entre l'offre et la demande de distillats moyens par régions, 2004



Source: Statistique Canada

L'incidence de l'ouragan Katrina ne se limite pas à l'essence. Les entreprises canadiennes ont importé entre 4 500 et 8 000 m³/jour (c'est-à-dire entre 30 000 et 50 000 barils/jour) de carburéacteur aux aéroports de Montréal et Toronto. Normalement, ces approvisionnements viennent des raffineurs de la côte du golfe du Mexique. Toutefois, ces importations ne sont plus disponibles et la demande devrait augmenter parce que les compagnies aériennes américaines achètent plus de carburant aux aéroports canadiens à cause des pénuries aux États-Unis. Comme l'Europe n'a généralement pas de surplus de carburéacteur, des approvisionnements accrus en provenance d'Europe sont peu probables. Ces conditions d'approvisionnement serrées accentueront les pressions à la hausse qui s'exercent sur les prix et pourraient entraîner une hausse des coûts pour les voyageurs.

Comme le gros de l'Ouest du Canada est enfermé dans les terres, l'incidence de l'ouragan Katrina sur les marché de l'Ouest du Canada sera plus limitée. L'infrastructure en place ne permet pas de transporter de gros volumes de produits pétroliers des Prairies vers d'autres régions. Par conséquent, l'Ouest du Canada est plus autosuffisant que les autres régions et très peu de produits sont transportés à destination ou en provenance des Prairies.

Toutefois, l'offre et la demande de produits pétroliers sont très serrées dans l'Ouest du Canada. Les raffineries fonctionnent presque à pleine capacité depuis plusieurs années et l'accès aux approvisionnements des autres régions est limité. Dans des conditions de fonctionnement normales, comme en 2004, l'Ouest du Canada importe de petits volumes d'essence et exporte de petits volumes de diesel et même si leurs volumes ne sont pas très élevés, les importations et les exportations de produits pétroliers peuvent contribuer de façon importante à équilibrer l'offre et la demande dans cette région.

Cela a été le cas jusqu'ici en 2005. Depuis la fin de l'automne dernier, une série de problèmes de traitement et de raffinage ont resserré considérablement le marché des distillats dans l'Ouest du Canada. Depuis décembre 2004, l'industrie importe du diesel et du carburéacteur sur le marché de Vancouver en provenance des raffineries de l'État de Washington. Cette situation a permis aux raffineurs d'Edmonton, qui normalement fournissent un volume important de produits pétroliers sur le marché de Vancouver, de libérer des volumes additionnels pour le marché des Prairies. Le marché du diesel devrait revenir à des activités plus normales dans l'Ouest du Canada cet automne, quand Suncor devrait redémarrer son usine de traitement après une production réduite à cause d'un incendie au début de janvier à son installation des sables pétrolifères.

L'Ouest du Canada est aussi exposé à des hausses marquées des prix à court terme sur le marché de l'essence. Les contraintes de capacité sur le Trans Mountain Pipeline de la société Terasen limitent parfois le volume de pétrole brut et de produits pétroliers qui peut être offert sur le marché de Vancouver. Comme l'essence des régions américaines voisines ne répond pas comme tel aux spécifications canadiennes en matière de teneur en soufre, il faudra peut-être de fortes hausses des prix pour encourager le transport de produits en provenance d'autres régions afin d'équilibrer l'offre et la demande et prévenir des pénuries de produits. La situation pourrait être exacerbée si une raffinerie devait fermer de façon inattendue.

Niveaux des stocks

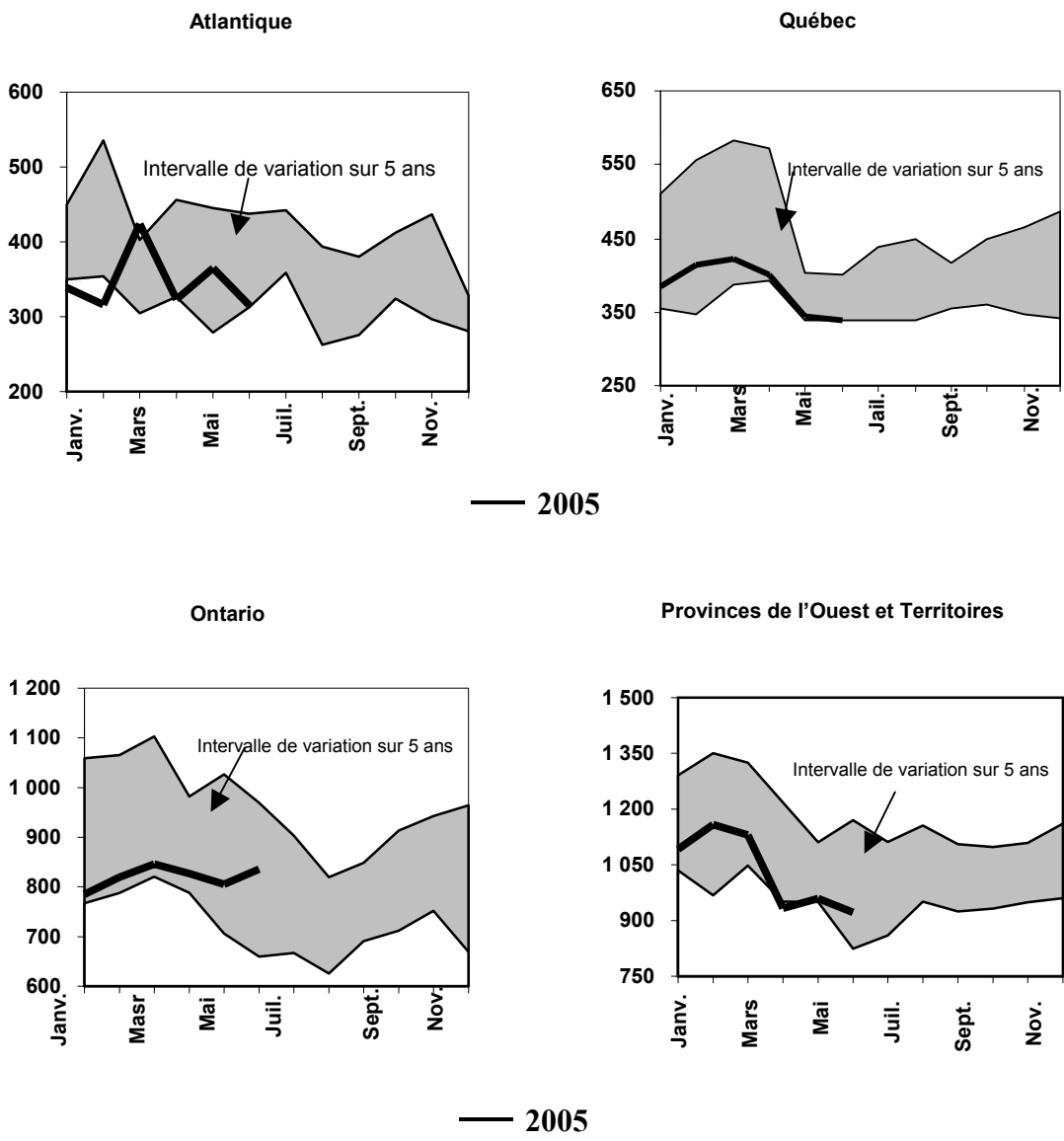
Au cours des dix dernières années, les raffineurs ont rationalisé leurs activités pour réduire les coûts et améliorer les taux de rendement. La réduction des niveaux des stocks au minimum requis pour maintenir des activités normales a été un élément important de ce processus. Conformément à cette stratégie du juste-à-temps, les niveaux des stocks de la plupart des produits ont diminué sensiblement.

Les stocks de mazout de chauffage sont plus difficiles à gérer parce que la demande pour ce produit dépend beaucoup de la température. Les stocks sont constitués l'automne en prévision d'un hiver normal. Si la température est plus chaude que prévu, les entreprises se retrouvent avec des stocks excédentaires, qu'ils doivent assumer tout l'été. De même, si l'hiver est plus froid qu'habituellement, les niveaux des stocks baisseront sous les niveaux souhaités.

Les figures 6 et 7 présentées dans les pages qui suivent montrent les niveaux des stocks régionaux d'essence et de distillats au deuxième trimestre de 2005. Ces niveaux sont comparés aux niveaux les plus hauts et aux niveaux les plus bas enregistrés chaque mois au cours des cinq dernières années. Des renseignements anecdotiques obtenus des raffineurs indiquent que les stocks actuels sont en général aux niveaux nécessaires pour maintenir des activités normales; toutefois, l'accès continu aux importations sera un élément important si on veut satisfaire la demande, en particulier en Ontario et au Québec où les problèmes éprouvés par les raffineries cet été ont réduit les niveaux des stocks.

Dans l'Ouest du Canada, les raffineurs ont indiqué que même si les niveaux des stocks de distillats étaient légèrement supérieurs aux niveaux enregistrés en 2003, les stocks actuels sont au niveau minimum requis pour maintenir des opérations normales. La situation des stocks ne devrait pas s'améliorer sensiblement dans l'Ouest du Canada tant que l'usine de traitement Suncor n'aura pas redémarré à la mi-septembre.

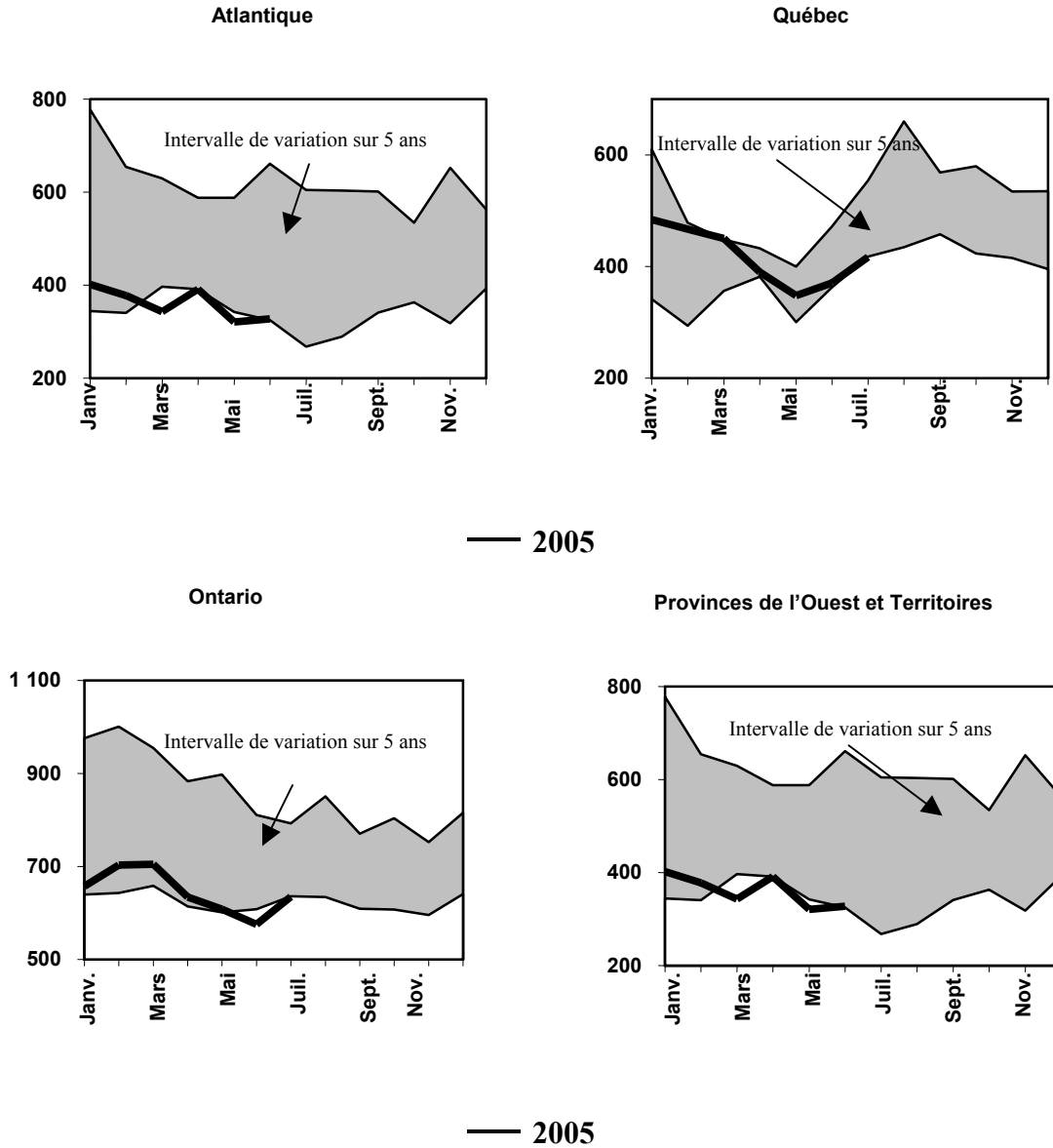
Figure 6
Niveaux des stocks d'essence
(en milliers de m³)



Source : Statistique Canada.

*Les chiffres de mai et juin 2005 sont des chiffres préliminaires basés sur des premières estimations.

Figure 7
Niveaux des stocks de distillats moyens
(en milliers de m³)



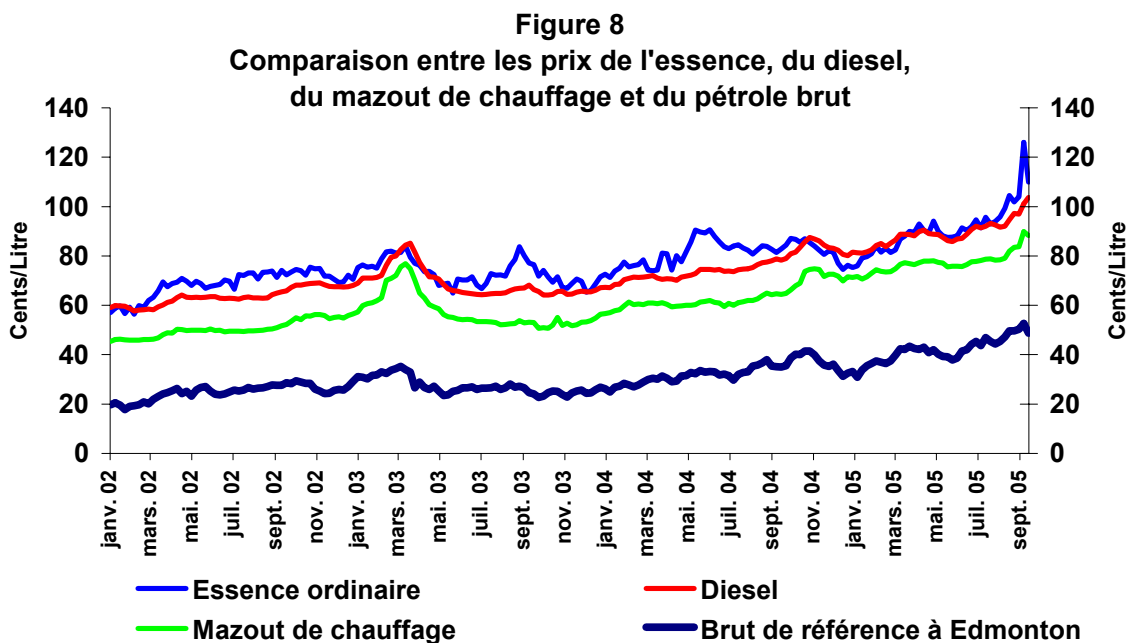
Source : Statistique Canada.

*Les chiffres de mai et juin 2005 sont des chiffres préliminaires basés sur des premières estimations.

Prix des produits pétroliers

L'ouragan Katrina a causé des dommages importants aux engins de forage en mer, aux raffineries, aux pipelines et aux ports sur le golfe du Mexique, sans compter l'évacuation de milliers d'employés, les pannes d'électricité générales et les inondations qui ont détérioré encore plus l'infrastructure déjà dévastée. Quatorze raffineries ont été touchées par l'ouragan, dont quatre ont été inondées. D'après les derniers renseignements, cette situation pourrait réduire la production américaine d'essence de 103 000 m³/jour (650 000 barils/jour) au cours des deux prochains mois – mais il faut quand même une évaluation plus précise. Entre le vendredi 26 août et le mardi 30 août, le prix du disponible au port de New York a augmenté de 0,78 \$US le gallon.

L'industrie canadienne du raffinage n'a pas été directement touchée par l'ouragan Katrina. Toutefois, en raison de l'intégration des marchés nord-américains des produits pétroliers, les perturbations causées sur le marché américain auront des conséquences importantes ici au Canada. Le prix moyen de l'essence ordinaire a atteint au Canada un record de tous les temps plus tôt au mois de septembre, à 1,26 \$/litre, de nombreux centres dans l'Est du Canada ayant affiché des prix de plus de 1,40 \$/litre, soit 30 cents de plus le litre qu'à la fin d'août. Les prix de l'essence ont déjà commencé à descendre, mais ils devraient demeurer élevés au cours des prochains mois.



Sources : MJ Ervin & Associates et RNCan

Comme les prix des produits pétroliers sont très influencés au Canada par les prix de gros au port de New York, les problèmes d'approvisionnement aux États-Unis continueront d'exercer des pressions sur les prix canadiens. Selon le *Short-term Energy Outlook* de la U.S. Energy Information Administration (EIA) publié le 7 septembre 2005, les prix de

l'essence devrait s'établir en moyenne à 3,00 \$US le gallon aux États-Unis en septembre et à 2,57 \$US le gallon au troisième trimestre, ce qui représente une augmentation de 36 % par rapport au troisième trimestre de l'an passé. Toutefois, les améliorations de la situation des approvisionnements devraient entraîner des diminutions sensibles des prix à la pompe d'ici la fin de l'année.

Les prix du mazout de chauffage se sont établis en moyenne à 1,83 \$ le gallon aux États-Unis au cours de la saison de chauffage 2004-2005, ce qui représente une augmentation de 34 % par rapport à l'année précédente. Des hausses marquées sont de nouveau prévues pour la saison de chauffage 2005-2006. Les prix moyens du mazout de chauffage ont augmenté de 34 % aux États-Unis au premier semestre de 2005 par rapport à la même période en 2004, en raison de la hausse des prix du pétrole brut, mais aussi de la forte demande mondiale de distillats. L'EIA prévoit que les prix du mazout de chauffage vont être plus élevés d'environ 30 % cet hiver par rapport à 2004-2005 et les consommateurs canadiens devraient s'attendre à des hausses des prix du même ordre de grandeur.

Incidence de la hausse des prix du pétrole sur les consommateurs

Les prix de l'essence et du mazout de chauffage sont déjà plus élevés de 30 ¢/l en août 2005 qu'en janvier 2002. Comme les banques d'investissement telles que Goldman Sachs et Marchés mondiaux CIBC arrivent à des scénarios qui incluent une nouvelle hausse des prix mondiaux du pétrole brut qui portera ceux-ci à près de 100 \$US/baril, la possession automobile et le chauffage domestique sont devenus de toute évidence beaucoup plus chers et cette tendance pourrait se maintenir. Ces hausses de prix vont-elles changer les habitudes des consommateurs?

Coût d'exploitation d'un véhicule

Le tableau 1 montre l'accroissement du coût du carburant subi par les consommateurs depuis 2002 pour diverses catégories de voitures. Les estimations de la consommation de carburant sont basées sur une distance de 20 000 km parcourus par année, 55 % en ville et 45 % sur la grande route. Le scénario de référence (année de base 2002) utilise le prix moyen annuel de l'essence de 68,8 ¢/l et montre le coût annuel de carburant pour diverses catégories de voitures. Les colonnes qui suivent montrent l'accroissement du coût résultant d'une augmentation des prix de l'essence subie par les consommateurs chaque année successive.

Tableau 1
Incidence de la hausse des prix de l'essence sur les coûts annuels de carburant

	Économie de carburant moyenne Litres/100km	Cas de référence – 2002	Augmentation des coûts annuels moyens de carburant		
			2003	2004	2005**
Voiture sous-compacte (Toyota Echo)	6,4	68,8 ¢/l 881 \$	73,2 ¢/l 56,32	81,3 ¢/l 160,00	87,8 ¢/l 243,20
Voiture compacte (Honda Civic)	7,0	963 \$	61,60	175,00	266,00
Voiture intermédiaire (Chevy Malibu)	8,8	1 211 \$	77,44	220,00	334,40
Grande berline (Ford Five-Hundred)	10,6	1 459 \$	93,28	265,00	402,80
Fourgonnette (Dodge Caravan)	10,4	1 431 \$	91,52	260,00	395,20
Camionnette (Chevy Silverado)	13,0	1 789 \$	114,40	325,00	494,00
VUS (Dodge Durango 4X4)	15,4	2 119 \$	135,52	385,00	585,20

Source : Énergide, Guide de consommation de carburant 2005

** Janvier - Juillet

La hausse des prix de l'essence a accru sensiblement les coûts annuels de carburant, même dans le cas des conducteurs de véhicules à faible consommation de carburant. Comme l'illustre le tableau ci-dessus, l'augmentation de 19 cents le litre des prix de l'essence enregistrée depuis 2002 a ajouté entre 243 et 585 dollars aux coûts annuels de carburant. Si les prix moyens de l'essence demeurent au-dessus de 1,00 \$ le litre au Canada, les consommateurs pourraient payer entre 400 et 1 000 dollars de plus pour l'essence en 2005 qu'en 2002, selon la catégorie de véhicule conduit.

Ces augmentations pourraient avoir une grande incidence sur les habitudes de conduite des Canadiens, particulièrement chez les ménages qui ont plus d'une automobile. Si les prix de l'essence demeurent aux niveaux actuels, peut-être que les consommateurs ne délaisseront pas tout de suite leur gros VUS pour des voitures plus petites, mais à long terme, les hausses des prix de l'essence pourraient se refléter dans les habitudes de conduite et les décisions d'achat d'automobiles des consommateurs. Toutefois, de nombreux automobilistes, notamment dans les régions rurales, considèrent que leur utilisation de l'essence n'est pas discrétionnaire, et qu'ils ne peuvent pas vraiment réduire le nombre de milles parcourus.

Coût du chauffage domestique au mazout

Le tableau 2 illustre le coût moyen du chauffage d'une maison au mazout en 2002 et 2004 pour différentes catégories de maisons et pour des appareils de chauffage à faible efficacité et à efficacité intermédiaire. Ces coûts de chauffage sont des moyennes nationales basées sur des températures moyennes et des calculs de degrés-jours. Les coûts varieront d'un centre à un autre. De nombreux facteurs peuvent influencer sur les coûts de chauffage annuels. Même avec des prix du combustible stables, la facture de chauffage annuelle peut fluctuer considérablement selon la température extérieure, la température souhaitée à l'intérieur, selon qu'un thermostat programmable est utilisé ou non et selon l'âge et la condition générale de la maison, notamment sur le plan de l'isolation. Le tableau 2 suppose que tous ces autres facteurs demeurent constants et que seuls les prix

du combustible changent. De plus, la hausse moyenne des coûts totaux de chauffage a été estimée pour une fourchette de prix du mazout de chauffage allant de 80 à 130¢/l.

Tableau 2
Incidence des hausses des prix du mazout sur les coûts de chauffage annuels

	Coûts de chauffage moyens		Accroissement des coûts de chauffage estimatif moyens ----- (comparativement à 2002) -----				
	2002	2004	80 ¢/l	90 ¢/l	100 ¢/l	110 ¢/l	130 ¢/l
Prix du combustible	50 ¢/l	60 ¢/l					
Type de maison							
Maison en rangée							
Appareil de chauffage à faible efficacité	770 \$	920 \$	460 \$	610 \$	770 \$	920 \$	1 230 \$
Appareil de chauffage à efficacité intermédiaire	660 \$	790 \$	400 \$	530 \$	660 \$	800 \$	1 060 \$
Maison individuelle, ancienne							
Appareil de chauffage à faible efficacité	1 920 \$	2 340 \$	1 210 \$	1 600 \$	1 990 \$	2 380 \$	3 160 \$
Appareil de chauffage à efficacité intermédiaire	1 680 \$	2 020 \$	1 010 \$	1 350 \$	1 680 \$	2 020 \$	2 690 \$
Maison individuelle, neuve							
Appareil de chauffage à faible efficacité	1 400 \$	1 680 \$	840 \$	1 120 \$	1 390 \$	1 670 \$	2 230 \$
Appareil de chauffage à efficacité intermédiaire	1 200 \$	1 440 \$	720 \$	960 \$	1 200 \$	1 450 \$	1 930 \$

Maison en rangée, unité intérieure – environ 93 m² (1 000 pi²)

Maison individuelle ancienne (construite en 1989 ou avant) – environ 186 m² (2 000 pi²)

Maison individuelle neuve (construite en 1990 ou après – environ 186 m² (2 000 pi²))

Calculs faits à partir de la publication de l'OEE de RNCan *Chauffage au mazout*.

La hausse des prix du pétrole brut observée ces deux dernières années a fait monter de façon importante la facture de chauffage moyenne. Comme le mazout de chauffage se vend actuellement (septembre 2005) environ 80¢/le litre, les consommateurs peuvent s'attendre à payer entre 400 et 1 200 dollars de plus cet hiver (comparativement à 2002) pour chauffer leur maison, selon la grandeur de leur maison et le type d'appareil de chauffage qu'ils utilisent.

Ces hausses pourraient avoir des effets très importants sur les propriétaires de maison. On sait depuis longtemps que les hausses des prix de l'énergie, notamment des prix du mazout de chauffage, peuvent avoir des effets disproportionnés sur les Canadiens à faible revenu, qui ont moins de revenu discrétionnaire pour composer avec des hausses soudaines du coût des services essentiels.

Si les prix élevés du mazout de chauffage font augmenter les coûts de chauffage, d'autres variables entrent aussi en ligne de compte. Comme le chauffage domestique dépend des températures, un hiver exceptionnellement froid risque de faire augmenter la consommation de mazout, ce qui ajoutera au fardeau des propriétaires de maison. Par contre, un hiver plus doux pourrait aider à annuler l'incidence d'une hausse des prix.

À part baisser leur thermostat pour réduire la consommation, il n'y a pas beaucoup d'autres solutions que les utilisateurs de mazout de chauffage peuvent envisager pour réduire leur facture de chauffage à court terme. Comme l'indique le tableau 2, à 80¢/l, le changement d'un appareil de chauffage à faible efficacité pour un appareil de chauffage à efficacité intermédiaire peut réduire les coûts de pas moins de 200 \$ par année, ce qui ne suffit pas, à court terme, pour couvrir les coûts du nouvel appareil. Si la substitution à d'autres sources d'énergie, par exemple l'électricité ou le gaz naturel, peut être une option pour certains propriétaires de maison, ces solutions de rechange sont soit non disponibles soit non rentables pour de nombreux propriétaires de maison.

Résumé

L'industrie canadienne du pétrole a pris les mesures nécessaires pour que des approvisionnements adéquats en essence et en distillats soient accessibles aux consommateurs cet automne et cet hiver. Les raffineries partout en Amérique du Nord qui n'ont pas été touchées par l'ouragan Katrina fonctionnent à pleine capacité pour répondre à la demande de consommation. Si la demande d'essence et de diesel continue d'augmenter malgré la hausse des prix, les approvisionnements en produits pétroliers demeureront serrés au Canada et les prix demeureront sensiblement plus élevés qu'il y a un an. Les automobilistes et les propriétaires de maison qui chauffent au mazout porteront le fardeau de la hausse des prix à la consommation cet hiver, une part disproportionnellement plus élevée de ce fardeau s'exerçant sur les salariés à faible revenu ou à revenu fixe.