

Les prix de l'essence Jusqu'où les Québécois devront-ils se serrer la ceinture ?

Les prix de l'essence grimpent de façon effarante depuis le début de 2008 et donnent le vertige. Comment les consommateurs réussissent-ils à composer avec ces augmentations ? Il semble que le moral des ménages québécois soit moins affecté ce printemps qu'au moment où les ouragans Katrina et Rita ont fait grimper les prix au-delà de 1,50 \$/litre dans certaines régions en septembre 2005. On remarque également que les mouvements populaires de boycott n'ont pas encore fait surface en 2008. Quel est l'effet de ces augmentations sur les finances des consommateurs ? Quelle ponction est puisée dans les goussets des automobilistes lorsque le prix du litre s'accroît d'un cent ? Voilà des questions auxquelles ce point de vue économique tente de répondre.

LES PRIX DE L'ESSENCE ET DU BRUT

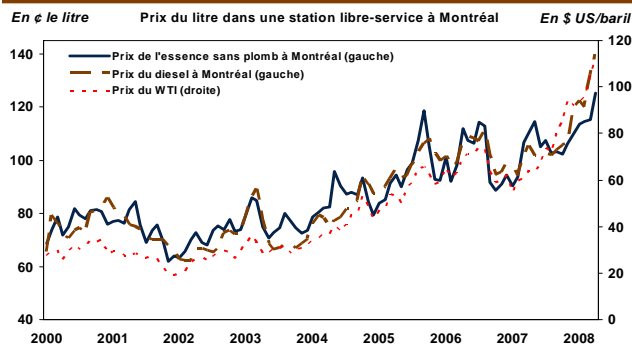
Depuis quelques années, le prix du pétrole brut est devenu un baromètre des tensions qui entourent le marché de l'énergie. Les questions de production, d'acheminement, de climat (ouragans, tempêtes dans la mer du Nord, etc.), de politique ou de raffinage, auxquelles s'ajoute la spéculation, influent tour à tour sur la détermination des prix. À plus de 120 \$ US le baril (le WTI : West Texas Intermediate), comme il a été observé ces derniers jours, il faut convenir que les tensions ont atteint un sommet.

En parallèle, les prix à la pompe se sont appréciés au Québec (graphique 1). Cependant, les prix de l'essence et du diesel ont augmenté de façon moins abrupte que ceux du pétrole brut. Ainsi, entre 2000 et 2007, les prix annuels moyens du WTI ont été multipliés par 2,4 alors que ceux de l'essence et du diesel ont été multipliés par 1,35.

D'avril 2000 à avril 2008, la moyenne mensuelle des prix du pétrole est passée de 25,80 \$US à 112,34 \$ US/baril, soit 4,35 fois plus. Il s'agit d'un calcul en dollars courants qui permet de comparer avec les prix de l'essence pour la même période. En avril 2000, les prix de l'essence et du diesel étaient respectivement de 0,717 \$ et 0,722 \$/litre et ils ont pratiquement doublé depuis.

Au cours de la dernière année, les cours du brut ont subi une véritable flambée. Les prix du WTI ont atteint en moyenne 63,97 \$ US/baril en avril 2007 alors qu'il était transigé à 112,34 \$

Graphique 1 – Les prix de l'essence et du diesel évoluent de pair avec celui du brut depuis 2000



Sources : Datastream, Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

en avril 2008. Les prix ont été multipliés par 1,76. Du côté des carburants, l'essence était vendue à 1,101 \$/litre à Montréal en avril 2007 alors que son prix était d'environ 1,25 \$ en avril dernier, ce qui représente un multiple de 1,14. Il s'agit d'une moyenne puisque les prix de l'essence ordinaire ont oscillé dans une fourchette de 1,18 \$ à plus de 1,30 \$/litre dans la métropole, du 1^{er} au 30 avril dernier. Par ailleurs, le litre d'essence ordinaire a grimpé allègrement au-dessus de 1,30 \$/litre dans les premiers jours de mai.

Le graphique 2 permet d'observer les fluctuations importantes des prix d'un mois à l'autre et d'une année à l'autre. Il illustre également la forte tendance à la hausse des prix à la pompe au cours des dernières années.

François Dupuis
Vice-président et économiste en chef

Yves St-Maurice
Directeur et économiste en chef adjoint

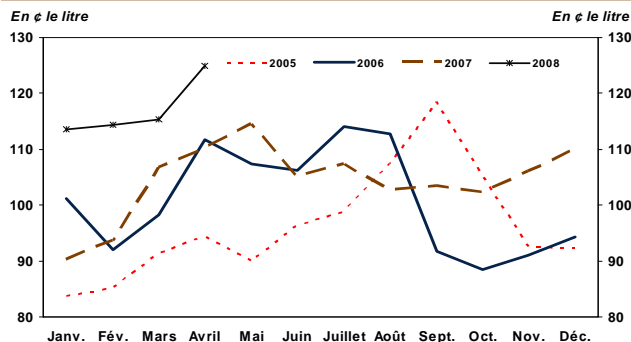
Mario Couture
Économiste principal

Louis Gagnon
Économiste

Joëlle Noreau
Économiste principale

418-835-2450 ou 1 866 835-8444, poste 2450
Courriel : desjardins.economie@desjardins.com

Graphique 2 – Les prix de 2008 sont nettement au-delà de ceux des dernières années (moyennes mensuelles)



Sources : Statistique Canada et Ressources naturelles Canada

On observe que le prix payé par les automobilistes n'a pas augmenté aussi rapidement que celui du brut. L'appréciation du dollar canadien a permis d'absorber une partie de l'augmentation. Par ailleurs, les prix de l'essence et du diesel prennent en compte bien d'autres éléments que le coût du pétrole brut. Ils se composent de la façon suivante : il y a d'abord le prix du brut, plus la marge du raffineur et du détaillant, auxquels on ajoute les taxes fédérales et provinciales. Le tableau 1 permet de mieux comprendre le calcul des taxes. Il existe deux types de taxes. Le premier est fixe : il s'agit de la taxe d'accise de 10 cents du gouvernement fédéral et de la taxe sur l'essence du gouvernement provincial de 15,2 cents qui s'appliquent sur chaque litre d'essence. Ce montant est différent pour le diesel (respectivement 4 et 16,2 cents le litre). Dans la région de Montréal, une taxe supplémentaire est récoltée (1,5 ¢/litre) pour le transport en commun. Le second type de taxe est un pourcentage : il s'agit de la TPS (5 %) et de la TVQ (7,5 %). Alors peu importe le prix du brut, les taxes fixes demeurent les mêmes pour chaque litre d'essence. Cependant, lorsque le prix du pétrole grimpe, le fardeau de la TPS et de la TVQ augmente.

Tableau 1 – Taxes imposées sur les produits pétroliers

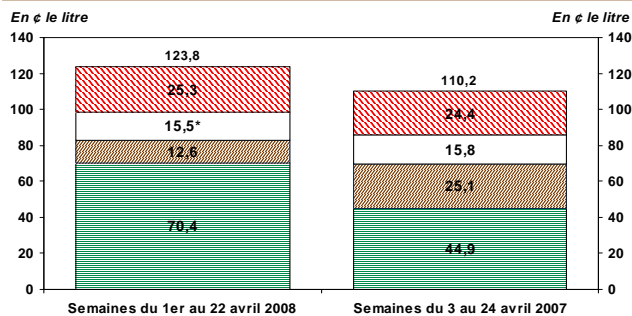
Pour chaque litre de carburant

	Essence	Diesel
Gouvernement fédéral		
Taxe d'accise (en cents)	10	4
TPS (en %)	5 %	5 %
Gouvernement provincial		
Taxe sur l'essence (en cents)*	15,2	16,2
TVQ (en %)	7,50 %	7,50 %
Gouvernement municipal		
Montréal (taxe urbaine) (en cents)	1,5	--

* Au Québec, les taxes sur l'essence et le diesel sont réduites de divers montants dans certaines régions éloignées et dans un rayon de 20 km des frontières provinciales et américaines. À Montréal et dans les municipalités avoisinantes, une taxe urbaine additionnelle de 1,5¢/litre s'applique à l'essence.

Source : Ressources naturelles Canada

Graphique 3 – Un prix plus élevé, des taxes plus élevées ...



■ Brut ■ Coût et marges du raffineur et du négociant □ Taxes fédérales (accise, TPS) □ Taxes provinciales

* La TPS est passée de 6 % à 5 % au 1^{er} janvier 2008
Source : Ressources naturelles Canada

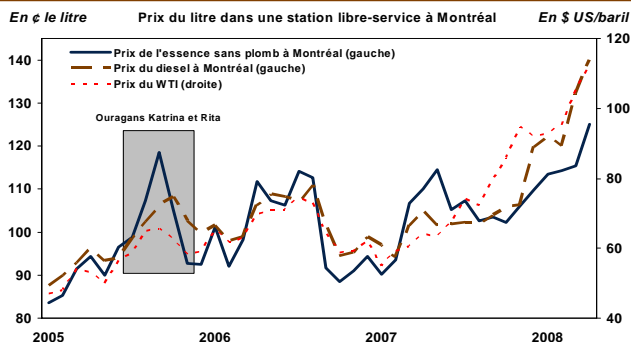
Le graphique 3 permet de comparer l'importance relative de chacune des composantes du prix de l'essence. On peut apprécier l'évolution de la part relative des facteurs en fonction du prix.

LE MORAL DES CONSOMMATEURS DANS TOUT CELA ?

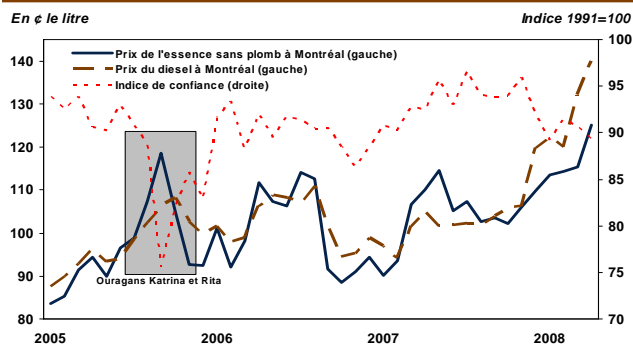
L'épisode de prix élevés que subissent les automobilistes québécois depuis le début de l'année n'est pas le premier. En 2005, lors du passage des ouragans Katrina et Rita dans le Golfe du Mexique, les prix du brut se sont appréciés très rapidement en raison de la fermeture de puits, de plateformes et de raffineries. De juillet 2005 à septembre de la même année, les prix moyens du WTI sont passés de 58,71 \$ US à 65,66 \$ US/baril (graphique 4). Les prix de l'essence à la pompe ont été littéralement catapultés, passant de 0,989 \$ le litre en juillet à 1,185 \$/litre en septembre. Des pointes supérieures à 1,40 \$ ont même été enregistrées pendant quelques jours. L'effet sur le moral des ménages québécois a été dévastateur comme en fait foi le graphique 5.

On observe que, malgré un prix moyen estimé à 1,25 \$/litre en avril 2008, l'indice de confiance des consommateurs n'a pas périçité comme à l'automne 2005. Il faut noter que les prix ne se sont pas appréciés à la même vitesse : en 2005, ils ont été

Graphique 4 – Les ouragans Katrina et Rita ont provoqué plus de changements dans les prix de l'essence que les hausses récentes



Sources : Datastream, Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

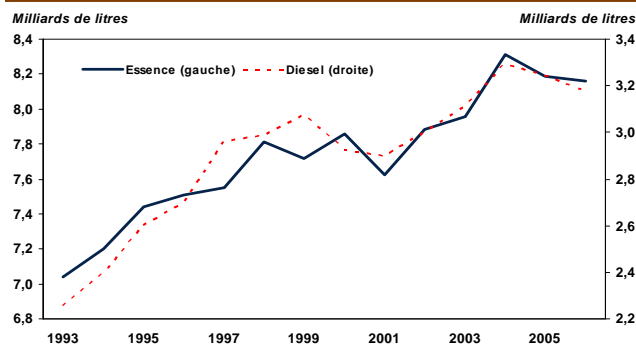
Graphique 5 – Le niveau de confiance des Québécois a chuté dramatiquement en septembre 2005


Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

propulsés, de façon précipitée, à des sommets. En 2008, la barre psychologique du 1,00 \$/litre a été franchie depuis un bon moment déjà, ce qui n'était pas le cas en 2005. La moyenne mensuelle des prix de l'essence s'est maintenue au-delà de 1,00 \$/litre au Québec depuis mars 2007. De plus, un épisode de prix au-dessus de 1,20 \$/litre ayant déjà été vécu, il prend des airs de « déjà-vu ».

LES AUTOMOBILISTES QUÉBÉCOIS SONT-ILS INSENSIBLES AUX SIGNAUX DE PRIX ?

Si le niveau de confiance des consommateurs n'a pas dégringolé, il est tout de même en baisse en raison notamment de la situation économique préoccupante de notre principal partenaire économique, les États-Unis. Les appréciations de prix des dernières années semblent avoir trouvé un écho chez les automobilistes. Statistique Canada compile le nombre de litres d'essence et de diesel vendus au Québec. Les données les plus récentes sont celles de l'année 2006. Le graphique 6 illustre que le nombre de litres d'essence et de carburant diesel vendus a diminué depuis 2005. En 2006, les ventes nettes ont été de 8,160 milliards de litres d'essence et de 3,176 milliards de diesel, pour un total de 11,336 milliards de litres. Ceci représente 267 millions de litres en moins (-2,3 %) si on compare la consommation de 2006 avec le record établi en 2004.

Graphique 6 – Consommation d'essence et de diesel par les Québécois : le nombre de litres consommés a diminué depuis 2005


Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Tableau 2 – Les dépenses en transport augmentent au Québec

Importance relative sur le total des dépenses	En %	
	Essence	Transport
1997	2,91	11,78
1998	2,62	11,55
1999	2,77	12,65
2000	3,15	12,66
2001	2,82	12,44
2002	2,99	13,46
2003	2,93	13,49
2004	3,11	13,15
2005	3,34	12,93
2006	3,29	13,32

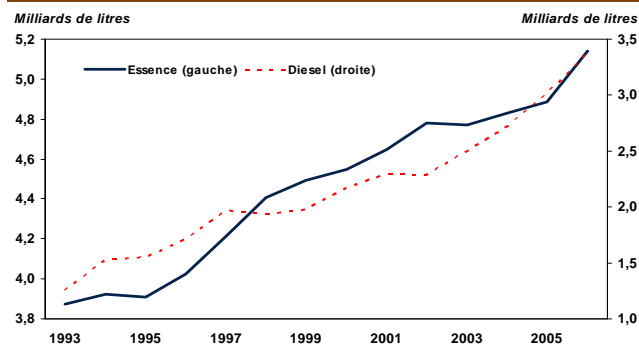
Source : Statistique Canada, Enquête sur les ménages

Cette situation est tout à fait à l'opposé de ce qui est observé en Alberta où la consommation monte en flèche (graphique 7). Il faut dire que les industries pétrolière et gazière roulent à plein régime et que la population est en croissance.

Par ailleurs, en dépit de la diminution de la consommation québécoise, les dépenses liées au transport et à l'essence prennent bon an, mal an, une part grandissante des dépenses totales des ménages québécois (tableau 2). Les données de l'Enquête sur les dépenses des ménages (EDM) de Statistique Canada permettent de poser un regard jusqu'en 2006. Cette augmentation de la part des dépenses consacrées au transport signifie qu'elles doivent être compressées ailleurs.

UN EFFET SUR L'ACHAT DES VÉHICULES NEUFS

Le signal des prix élevés de l'essence est entendu aussi par les acheteurs de véhicules neufs. Selon une enquête canadienne réalisée par MJ Ervin & Associates et rapportée par DesRosiers Automotive Consultants, l'appréciation des prix de l'essence favorise l'achat de voitures d'« entrée de gamme », plus communément appelées sous-compactes ou compactes : il s'agit de véhicules plus petits. La Yaris de

Graphique 7 – La consommation a augmenté de façon vertigineuse en Alberta


Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Toyota, la Versa de Nissan, la Rabbit de Volkswagen, la Fit et la Civic de Honda, la Cobalt de Chevrolet, l'Impreza de Subaru sont quelques exemples de modèles qui entrent dans cette catégorie.

Le graphique 8 est particulièrement éloquent. Il permet de constater que la part de marché des véhicules « d'entrée de gamme » tend à croître dans les ventes mensuelles lorsque les prix à la pompe grimpent au Canada. Ce phénomène est observable à la fois chez les particuliers et chez les entreprises qui détiennent une flotte de véhicules. En 1997, la part des véhicules neufs « d'entrée de gamme » achetés par des particuliers était de 34,4 %. Elle a atteint 51,8 % dix ans plus tard. De même, les véhicules de flotte « d'entrée de gamme » ne représentaient que 17,9 % des achats de véhicules neufs en 1997, alors que cette part a atteint 25 % en 2007.

COMBIEN EN COÛTE-T-IL POUR CHAQUE AUGMENTATION D'UN CENT LE LITRE ?

Le tableau 3 illustre la consommation québécoise d'essence et de diesel en nombre de litres, de 2004 à 2006. Le tableau 4 présente les données sur le coût du carburant à la pompe, de 2004 au premier trimestre de 2008. En supposant que la consommation de carburant demeure inchangée par rapport aux données de 2006, il en coûterait 82 millions \$ annuellement de plus pour les automobilistes québécois (particuliers, entreprises et gouvernements) si le prix moyen de 2008 était de 1 cent supérieur au prix moyen de 2007. Si on ajoute le diesel, il en coûterait 113 millions \$ de plus par année, toujours si les prix de l'essence et du diesel augmentaient d'un cent par rapport à la moyenne des prix de l'année dernière.

Tableau 3 – Consommation de carburant au Québec

	Type de carburant (en milliards de litres)		
	2004	2005	2006
Essence	8,310	8,187	8,160
Diesel	3,293	3,242	3,176
Total	11,603	11,429	11,336

Source : Statistique Canada

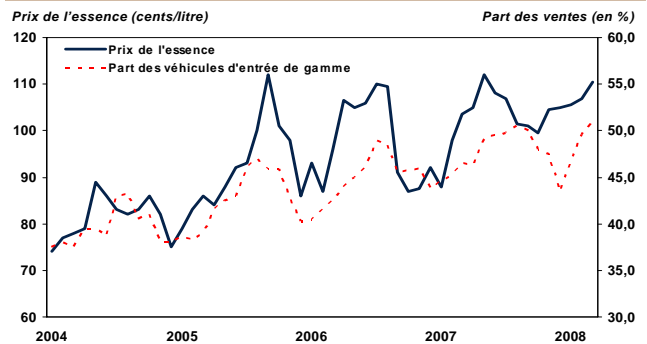
Tableau 4 – Prix du carburant : moyenne annuelle à Montréal

	Type de carburant (\$/litre)				
	2004	2005	2006	2007	2008*
Essence	0,8575	0,9635	1,0077	1,0433	1,1440
Diesel	0,8214	0,9768	1,0243	1,0348	1,2477

* 1^{er} trimestre

Source : Statistique Canada

Graphique 8 – Le prix à la pompe a un effet sur les ventes d'automobiles neuves au Canada



Sources : MJ Ervin & Associates, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Plusieurs scénarios peuvent être élaborés : ils sont présentés dans le tableau 5. L'hypothèse de base stipule que la consommation de carburant est au même niveau qu'en 2006, ce qui permet de concilier les données sur le nombre croissant de véhicules immatriculés au Québec (voir graphique 9) et l'achat de plus petites cylindrées moins consommatrices. La consommation est donc estimée à 8,160 milliards de litres pour l'essence et à 3,176 milliards de litres pour le diesel. On pourrait présumer que la consommation a diminué, mais il serait très difficile d'attribuer la baisse aux particuliers ou aux entreprises. Ces dernières se sont mises à privilégier le train dans le cas du transport de marchandises. Cependant, il n'est pas aisé de faire le partage entre ce qui a été transféré vers d'autres modes de transport et ce qui est toujours acheminé par camion.

Le scénario 1 prend pour hypothèse un coût de l'essence à 1,15 \$/litre et un coût du diesel à 1,25 \$ (ce qui suggère une augmentation de 10,7 cents le litre d'essence et d'environ 21,5 cents pour le diesel par rapport à la moyenne de 2007). Rappelons que la moyenne pour le premier trimestre de 2008 est déjà de 1,144 \$ pour l'essence et de 1,247 \$ pour le diesel. Ainsi, ces nouveaux prix représentent une dépense supplémentaire pour les particuliers et les entreprises de plus de 1,5 G\$ par rapport aux sommes déboursées à ce titre en 2007.

Le deuxième scénario suggère un prix moyen de 1,25 \$/litre pour l'essence et de 1,35 \$ pour le diesel pour l'année 2008 (augmentations respectives de 20,7 cents et de 31,5 cents le litre pour l'essence et le diesel par rapport à la moyenne de 2007). Ceci représente une dépense supplémentaire de près de 2,7 G\$ supplémentaires pour les automobilistes par rapport à 2007.

Tableau 5 Trois scénarios de prix pour 2008

	Type de carburant (\$/litre)			
	En 2007	En 2008	En 2008	En 2008
	Essence : 1,0433 \$ Diesel : 1,0348 \$	Essence : 1,15 \$ Diesel : 1,25 \$	Essence : 1,25 \$ Diesel : 1,35 \$	Essence : 1,40 \$ Diesel : 1,40 \$
Essence	8,513 G\$	9,384 G\$	10,200 G\$	11,424 G\$
Diesel	3,287 G\$	3,970 G\$	4,288 G\$	4,446 G\$
Total	11,800 G\$	13,354 G\$	14,488 G\$	15,870 G\$
		Représente 1,554 G\$ de plus qu'en 2007	Représente 2,688 G\$ de plus qu'en 2007	Représente 4,070 G\$ de plus qu'en 2007

Source : Statistique Canada

Enfin, le dernier scénario est plus alarmant : les prix moyens de l'essence et du diesel seraient tous deux à 1,40 \$/litre pour l'année 2007 (augmentations respectives de 35,7 cents et de 36,5 cents le litre d'essence et de diesel par rapport à la moyenne de 2007). Ceci représente un fardeau supplémentaire d'un peu plus de 4 G\$ qu'au cours de l'année précédente.

QUELLE IMPORTANCE CES SOMMES REPRÉSENTENT-ELLES ?

En 2007, la somme totale des dépenses personnelles en biens et services de consommation était de 181,2 G\$ (dollars courants). On peut tenter d'estimer l'importance relative de la dépense supplémentaire générée par l'augmentation des prix de l'essence en comparant « le surplus à payer » aux dépenses personnelles totales. Pour ce faire, il faut estimer la consommation de carburant des ménages dans le total des ventes de carburant. La cueillette d'avis auprès de différents organismes statistiques nous amène à présumer que 80 % des ventes d'essence (excluant le diesel) sont attribuables aux particuliers. Le 20 % restant est utilisé par les entreprises et les gouvernements.

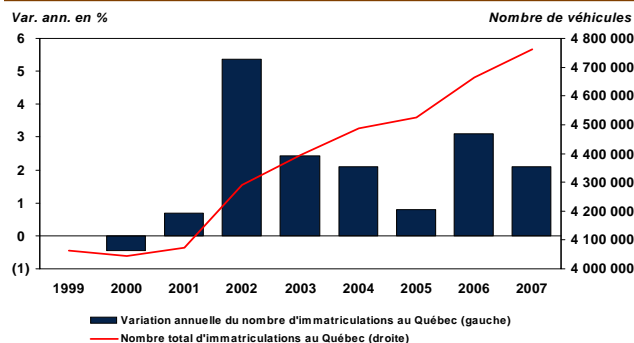
En supposant que 80 % de l'essence au Québec profite aux particuliers (soit 80 % de 8,160 milliards de litres = 6,5 milliards de litres), on peut faire le calcul suivant. En faisant l'hypothèse que le prix du litre est de 1,15 \$ pour l'essence, la différence avec 2007 est de 694 millions \$. De façon plus détaillée, on a :

- pour 2007 : 6,5 milliards de litres à 1,0433 \$/litre = 6,781 G\$
- pour 2008 : 6,5 milliards de litres à 1,15 \$/litre = 7,475 G\$

On a donc une différence de 694 M\$ entre 2007 et 2008.

Si le prix du litre d'essence (essence seulement) est de 1,25 \$, l'écart est de 1,3 G\$ entre 2007 et 2008. Si le prix du litre est de 1,40 \$, la différence est de 2,3 G\$.

Graphique 9 – Au Québec, le nombre d'immatriculations de véhicules automobiles routiers connaît une bonne progression



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Une variation de 694 millions \$ sur un total de dépenses de plus de 181,2 G\$ représente moins de 1/2 de 1 % des dépenses personnelles. Une différence de 1,3 G\$ compte pour moins de 1 % (0,7 %). Un ajout de 2,3 G\$ aux dépenses en essence représente environ 1,3 % des dépenses personnelles en biens et en services pour une année. Les effets sont plus notables si on fait le calcul sur les biens uniquement. Ces derniers représentaient 89,7 G\$ en dollars courants en 2007. Ainsi, la ponction respective de chaque scénario est de 0,8 % des dépenses en biens uniquement, 1,4 % et 2,6 %.

Il convient de mettre des bémols : ces données présentent une vue d'ensemble. Pour les ménages, la situation peut être différente compte tenu de la marge de manoeuvre dont ils disposent dans leur budget. Ils peuvent choisir de changer leurs habitudes de transport ou de conduite automobile qui amèneront une diminution de la consommation d'essence. Si les finances familiales sont serrées, on peut adopter une stratégie de réduction d'autres dépenses (sorties au restaurant, sports, spectacles, etc.). Certains iront jusqu'à l'abandon d'un deuxième véhicule. D'autres décideront de remiser leur motoneige ou leur véhicule tout-terrain. Les choix que feront les ménages pourraient également les mener à une substitu-

tion de la consommation d'autres biens comme les vêtements. Un sondage sur les habitudes de consommation ou une mise à jour de l'Enquête sur les dépenses des ménages permettrait de connaître les stratégies employées par ces derniers pour composer avec les hausses de prix du carburant. Par ailleurs, l'élasticité-prix du carburant, qui est définie comme le rapport entre la variation relative de la demande pour le carburant et la variation relative du prix de ce dernier, n'est pas très grande. Les automobilistes sont, somme toute, assez captifs. À moyen terme, lorsque des solutions de rechange sont disponibles, les automobilistes pourraient disposer d'une plus grande marge de manœuvre et réagir plus rapidement aux hausses de prix en diminuant leur consommation.

À la question « quelle ponction est puisée dans les goussets des automobilistes lorsque le prix du litre s'accroît d'un cent ? » La réponse prend une teinte différente selon que l'on regarde la vue d'ensemble ou la situation des ménages. À 1,20 \$ le litre, il est certain qu'un certain nombre de ménages devront se serrer la ceinture s'ils souhaitent garder le même niveau de consommation de carburant. Il est possible de faire un calcul rapide à partir des paramètres fournis par le CAA dans son document « Les coûts d'utilisation d'un véhicule automobile – Édition 2008 ». En prenant les hypothèses moyennes de consommation de 7,04 litres par 100 kilomètres et de 18 000 kilomètres parcourus annuellement par chaque automobiliste québécois, on peut estimer grossièrement le coût supplémentaire que représentent les hausses du carburant pour 2008. Avec ces prémisses, le nombre de litres nécessaires est estimé à environ 1 300 sur toute une année. Ainsi, si le prix moyen de l'essence passe de 1,043 \$/litre en 2007 à 1,15 \$/litre en moyenne en 2008, il en coûtera 139,10 \$ de plus cette année. Si le prix à la pompe passe à 1,25 \$/litre en moyenne pour 2008, la ponction supplémentaire dans les poches des automobilistes sera de 269,10 \$. Elle serait de 464,10 \$ si le prix s'établissait en moyenne à 1,40 \$/litre. Ce sont des estimés qui pourraient être raffinés en fonction de la cylindrée de cha-

que automobile, des conditions climatiques et routières, du kilométrage réellement parcouru, de l'entretien du véhicule ou du type de route empruntée (rues, boulevards ou autoroutes).

Si les prix de l'essence et du diesel devaient atteindre 1,40 \$/litre en moyenne pour 2008, il faudrait s'attendre à un recul de la consommation d'énergie. Dans ce cas, les hypothèses présentées ci haut, qui suggèrent une consommation constante, présenteraient un portrait plus pessimiste que ce qui pourrait être observé dans la réalité. Les stratégies d'adaptation étant le propre de l'humain, il sera intéressant de voir ce qu'il en est dans la prochaine année. C'est à suivre.

Joëlle Noreau
Économiste principale