

Rapport annuel

2_L'Union Pétrolière en bref

EDITORIAL

3_Chiffres clés

4_Préface

6_Politique énergétique:

on joue avec le feu

12_Interview

FAITS

18_Produits pétroliers en Suisse

18_Marché et consommation

20_Politique énergétique

23_Transport, traitement et distribution

26_Importations et exportations

28_Produits, technique et environnement

30_Pétrole au niveau international

30_Aucune fin de l'ère du pétrole n'est en vue

34_Membres, comité et bureau

38_Glossaire

TABLEAUX

39_Tableaux no 1 à 23

L'Union Pétrolière en bref

En tant qu'association qui couvre l'économie pétrolière en Suisse, l'Union Pétrolière (UP) défend les intérêts de ses membres et en favorise la promotion. Les 27 membres actuels effectuent quelque 95% des importations de pétrole brut et de produits pétroliers.

La tâche de l'Union Pétrolière consiste, entre autres, à jouer le rôle de plaque tournante entre grand public et branche elle-même en matière d'information sur l'agent énergétique pétrole. L'UP est le premier point de contact en Suisse pour toutes les questions concernant le transport, le traitement et l'utilisation des produits pétroliers.

D'un autre côté, l'Union Pétrolière représente, à l'extérieur, les questions importantes et les sollicitations de l'industrie pétrolière dans tous les domaines de la branche. Ce sont particulièrement la normalisation de la qualité des produits pétroliers, le maintien ou l'instauration de la libre concurrence entre les agents énergétiques, l'analyse des projets de dispositions législatives et leur application dans les domaines de l'énergie, de l'environnement, de la fiscalité, les relations publiques et la publicité pour les produits pétroliers, ainsi que le soutien de la recherche innovatrice dans le secteur de l'énergie.

L'Union Pétrolière soutient un système économique libéral et de droit privé et n'intervient en aucune façon dans la concurrence interne à la branche. Politiquement neutre, elle n'exerce aucune activité commerciale et ne vise aucun but lucratif.

3,8 mrd t

3,8 milliards de tonnes de pétrole ont été extraites en 2014 de 985 881 puits de forage, soit à peu près la même quantité que l'année précédente. La production pétrolière américaine a poursuivi sa progression.

99,02 dollars

Le prix du baril de brut de la variété Brent s'est élevé à 99,02 dollars US en moyenne annuelle. La chute des cours intervenue au deuxième semestre s'est soldée par un prix du baril d'environ 55 dollars US.

643

On a compté 643 raffineries dans le monde en 2014. Les plus grandes installations se trouvent au Venezuela, en Corée du Sud et en Inde.

50%

Les produits pétroliers ont réalisé une pénétration du marché de plus de 50% en Suisse au cours du siècle dernier. Près d'un quart de siècle après leur arrivée, les «nouvelles énergies renouvelables» enregistrent une part de marché d'environ 2%.

9,34 ct./kWh

Pour une quantité comprise entre 3000 et 6000 litres, le mazout a coûté en moyenne annuelle 9,34 centimes/kWh en 2014, soit moins cher que le gaz naturel type II (9,74 ct./kWh) et l'électricité type VI (15,19 ct./kWh).

6,19 mrd CHF

Les recettes fiscales provenant de la vente de produits pétroliers se sont élevées à 6,19 milliards de francs en 2014. Ce montant englobe l'impôt et la surtaxe sur les huiles minérales, la TVA et les commissions de perception.

16

16 cours destinés au personnel des shops de stations-service ont été organisés à l'échelon suisse dans le cadre de la protection de la jeunesse. Ils avaient pour objectif de faire cesser la vente illégale de tabac et d'alcool à des jeunes.

51,3%

En 2014, plus de la moitié de l'ensemble des produits finis a été importée d'Allemagne. Les produits importés en Suisse provenaient presque exclusivement des pays de l'UE.

3,9%

Les ventes d'essence automobile ont baissé de 3,9%, poursuivant une tendance déjà observée les années précédentes. Cette baisse est due principalement à l'amélioration constante du rendement énergétique des moteurs.

65

Il y a 65 stations-service le long des autoroutes suisses. La distance moyenne entre elles est d'à peine 22 kilomètres. Ces stations sont celles qui réalisent les plus gros chiffres d'affaires.



Et encore un tournant énergétique

Chère lectrice, cher lecteur,

Qui l'aurait imaginé? Après plusieurs années où le prix du pétrole dépassait les 100 dollars le baril, les prix se sont effondrés au second semestre 2014. Plusieurs facteurs ont contribué à cette régression: une suroffre, provoquée par les producteurs d'huile de schiste aux Etats-Unis, et le refus des pays producteurs «traditionnels» de pétrole (notamment l'Arabie saoudite), de ne pas réguler le marché par des réductions de production. Dans pareilles situations, on cherche comme d'habitude les objectifs des divers acteurs et l'on spéculé sur leurs motifs. Une tentative d'autant plus ouverte et inutile que de savoir combien de temps cette période de prix planchers va durer. Il

apparaît aussi clairement que banal, que le déclencheur d'une nouvelle poussée des prix résidera dans l'offre et la demande.

Les événements sur le front des prix réclament toutefois quelques constatations, valables en tout temps, à propos des marchés pétroliers et énergétiques. Premièrement: elles montrent clairement que notre

planète n'a pas trop peu de ressources énergétiques (fossiles). Les apologistes du peak-oil doivent définitivement revoir leur copie. Les prévisions – entendues si souvent – que le prix du pétrole ne se dirige plus que vers le haut, sont aujourd'hui en tout cas caduques.

Deuxièmement: l'effondrement des prix de ces derniers mois montre que des scénarios pour notre avenir énergétique, élaborés d'autant plus volontiers par les architectes de la politique énergétique nationale, appellent à la prudence. Le renforcement de la compétitivité des agents énergétiques fossiles «traditionnels» ne sera certainement pas un problème pour tous, mais pour certains «écologistes».

La Confédération ne peut pas profiter de la manne fiscale des carburants et vouloir du même coup la faire disparaître au moyen de taxes d'incitation.

Troisièmement: la toute dernière évolution des prix rappelle que le pétrole recèle, comme auparavant, le potentiel de déclencher des effets macroéconomiques. Le prix bas du pétrole engendre une stimulation bienvenue de la conjoncture, financée en quelque sorte entièrement par le marché, sans aucun fonds public. D'autant que les cotations du charbon et du gaz naturel ont été aspirées dans le mouvement de baisse du pétrole.

Vu sous l'angle macroéconomique, le monde du pétrole dans lequel nous vivons aujourd'hui présente des avantages incontestables. Cependant, cela ne suffira pas à amorcer un boom de la consommation; d'autres facteurs, comme les taux de change, y jouent un rôle plus important encore que les prix de l'énergie. Le cours négatif du volume des ventes en Europe – et aussi en Suisse – ne se laissera guère modifier. Les raffineries soumises à de fortes pressions économiques, comme nous le montre par exemple la raffinerie de Collombey, resteront confrontées à une triste situation. Du point de vue de l'industrie pétrolière suisse, la fermeture provisoire de la raffinerie de Collombey est regrettable, dès lors qu'elle entraîne avec elle la perte d'expérience en matière de raffinage et d'importants emplois. Néanmoins, on ne peut pas se déconnecter de la réalité du marché. Le salut ne repose pas sur le soutien financier de l'Etat – ce qui vaut d'ailleurs pour tous les marchés de l'énergie.

Au lieu de cela, notre pays y gagnerait beaucoup si la politique enterrait immédiatement ses projets de nouveaux impôts sur l'énergie et dissipait son appréhension des énergies fossiles. L'érosion des ventes de carburants aux stations frontalières, provoquée par le franc fort, montre que les consommateurs réagissent même à de petites modifications de prix – avec des répercussions négatives sur la caisse fédérale. C'est pourquoi, la Confédération qui dépendra de plus en plus à l'avenir des recettes constantes de l'impôt sur les huiles minérales, devra abandonner son double jeu politique. On ne peut pas profiter de la manne fiscale des carburants et vouloir du même coup la faire disparaître au moyen de taxes d'incitation. Le rejet catégorique de l'initiative populaire «Remplacer la TVA par une taxe sur l'énergie» du parti vert'libéral, montre que le peuple sait exactement où se situe la vraie priorité.

Le pétrole recèle, comme auparavant, le potentiel de déclencher des effets macroéconomiques.



ROLF HARTL, PRÉSIDENT DE L'UNION PÉTROLIÈRE



Le pétrole fournit une base solide pour un approvisionnement énergétique prometteur.

Sécurité d'approvisionnement en période de transition

Les défenseurs du tournant énergétique soulignent volontiers qu'une efficacité énergétique améliorée et la promotion de sources d'énergie renouvelables contribuent largement à la réalisation des objectifs climatiques, mais aussi à une réduction de la dépendance des importations de combustibles et carburants fossiles, en renforçant ainsi la sécurité d'approvisionnement de la Suisse. Les évolutions actuelles pointent dans une autre direction.

Des stratégies sculptées dans la pierre conduisent rarement au succès. Pour le secteur privé, il paraît évident que le changement des conditions cadres amène à reconsidérer la stratégie. Pour la stratégie énergétique 2050 il en va autrement: s'en tenir à la ligne fixée compte davantage que le sens des réalités. Cela étant, bien des choses se sont passées en 2014 que les planificateurs n'avaient pas prévues: du fait d'une suroffre de pétrole des deux côtés de l'Atlantique, la cotation du pétrole est maintenant

négoziée comme moteur de la conjoncture. Par contre, l'accord sur l'électricité avec l'UE a été repoussé: au lieu de se profiler sur la «plaque de cuivre européenne», la Suisse, en tant qu'Etat tiers isolé, doit d'abord se montrer en négociateur. Les espoirs placés dans la technologie de la géothermie, comme producteur de charge de base, ont été déçus une fois de plus. Alors que l'énergie hydraulique suisse est poussée au bord de la ruine, l'électricité tirée du charbon connaît une renaissance en Allemagne.

De telles évolutions doivent nous faire réfléchir. Pourtant le Conseil fédéral assure, dans son message sur la première série de mesures de la stratégie énergétique 2050, que le tournant énergétique ne mettra ni en danger la «sécurité élevée de l'actuel approvisionnement», ni «l'approvisionnement avantageux». Au lieu de s'assurer que le changement des conditions cadres ne déstabilise pas l'adaptation du système énergétique, la Berne confédérale préfère spéculer que tout ira bien, et que nous pourrons, dans le pire des cas, nous satisfaire de quelques rustines et nous servir à l'étranger: «Si des mesures d'efficacité en matière d'électricité ne suffisent pas à réduire plus fortement la demande et/ou d'accroître très rapidement la production des énergies renouvelables, des technologies de transition et/ou des importations deviendraient nécessaires.»

L'adhésion à un approvisionnement énergétique à bon compte et à une sécurité d'approvisionnement élevée devient ainsi caduque: si la Suisse ne se serre pas la ceinture aussi rapidement et fortement que le souhaitent les planificateurs de Berne, alors il faudra compter avec des «coûts supplémentaires pour une extension très rapide de la production provenant de sources d'énergie renouvelables». Il faudra se pencher sur «l'adaptation du système énergétique – en plus des nouvelles capacités de production – qui nécessitera aussi des adaptations du réseau électrique et des accumulateurs de courant supplémentaires». Qu'aucune capacité d'accumulation de courant et de production, économiquement supportable ne soit en vue, ne semble pas inquiéter la planification «stratégique» de la Confédération. Aucun souci de ce qui va se passer dans le cas où la construction du super réseau électrique européen «Supergrid» est retardée ou qu'elle n'est pas finançable, comme le projet du pipeline Nabucco. Aucun souci non plus si les transitions énergétiques planifiées dans les pays voisins tournent court, juste au moment où la Suisse aura besoin de nouvelles capacités de production ou des importations. Le souhait d'un système énergétique résilient est oublié. Des systèmes existants nécessitent des investissements supplémentaires. Ce n'est qu'ainsi qu'on pourra continuer à garantir la sécurité d'approvisionnement.

Au lieu de s'assurer que le changement des conditions cadres ne déstabilise pas l'adaptation du système énergétique, la Berne confédérale préfère spéculer que tout ira bien.

Le souhait d'un système énergétique résilient est oublié.

Goulets improbables dans l'approvisionnement pétrolier

Les réserves obligatoires des importateurs couvrent les besoins d'essence, de diesel et mazout pour quatre mois et demi; celles de kérosène pour trois mois. Le pétrole, l'agent énergétique supposé «moins sûr», se présente ainsi comme garant de la sécurité d'approvisionnement. En tant que membres de l'AIE (Agence internationale de l'énergie), tous les Etats voisins ont l'obligation de tenir des réserves, au moins pour 90 jours d'importations nettes. Chez les pays producteurs, l'optimisation des recettes prime, dès lors que le pétrole représente la principale source de revenus d'un grand nombre de ces Etats. Les manœuvres politiques importent peu. Les producteurs veulent mettre le pétrole rapidement sur le marché. Des goulets à long terme dans l'approvisionnement sont donc peu probables.

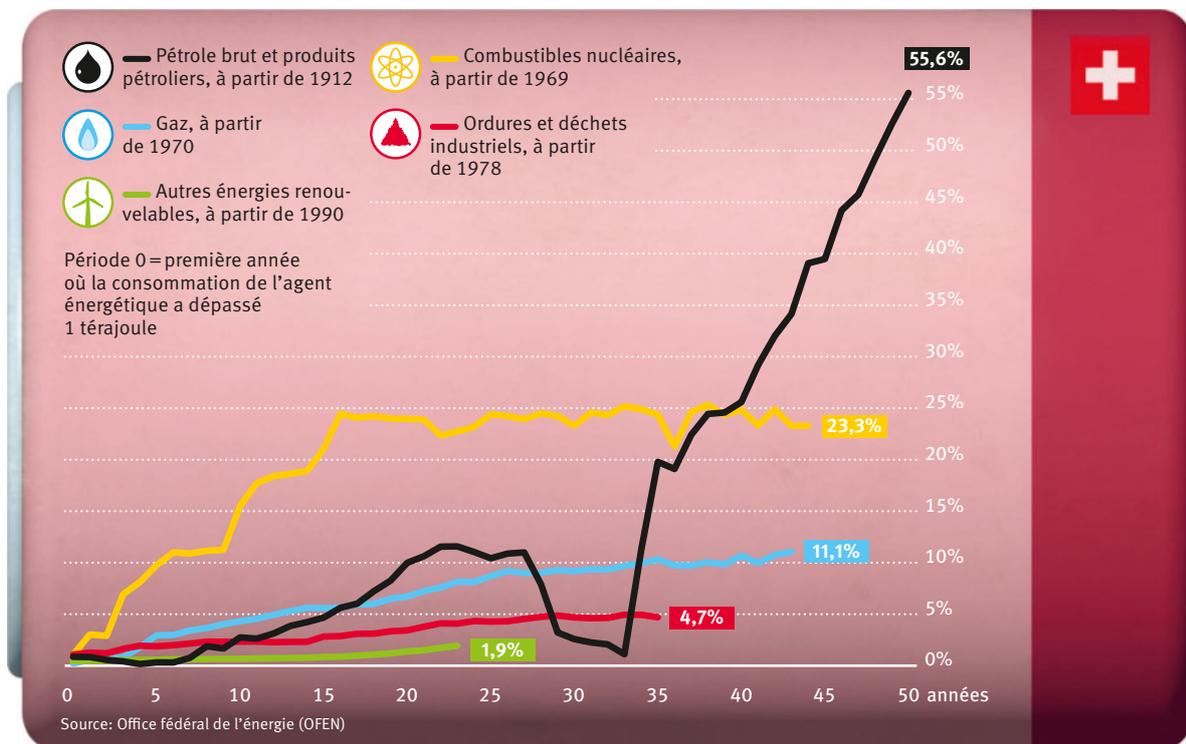
Si néanmoins, d'ici 2050, le Conseil fédéral détecte des risques d'approvisionnement dus à des conflits géopolitiques au niveau des réserves traditionnelles de pétrole et de gaz naturel, qu'il attire l'attention sur les risques considérables d'accidents naturels et de sabotage des «systèmes denses de transport (oléoducs, pétroliers, réseaux de transmission)» et, qu'en plus, il aimerait réduire la grande dépendance d'importation d'agents énergétiques fossiles de la Suisse par la production «indigène», alors il reconnaît (consciemment ou inconsciemment) que les plus grands risques proviennent finalement de sa stratégie énergétique.

Si nous voulons vraiment un approvisionnement énergétique avantageux et une haute sécurité d'approvisionnement, nous devons nous pencher sur la fiabilité technique des infrastructures et la capacité de résistance économique des systèmes d'approvisionnement, cela en plus de l'accès politiquement sensible aux agents énergétiques. Alors que la diversification, la diplomatie et les provisions domestiques peuvent réduire considérablement les risques d'accès, la fiabilité des systèmes d'approvisionnement, quant à elle, dépend des investissements à long terme qui peuvent empêcher les goulets et les défaillances d'infrastructure. La capacité de résistance des systèmes d'approvisionnement est en relation directe avec les participants au marché; seront-ils motivés et auront-ils les moyens financiers, dans des marchés libres de l'énergie, intégrés et orientés sur la concurrence, de consolider les systèmes de contrôle et de distribution «intelligents», à tel point que les capacités disponibles seraient aussi utilisées? Par conséquent, il faut procéder à des investissements dans l'approvisionnement énergétique et créer un cadre politique qui permette de les réaliser.

Des systèmes existants nécessitent des investissements supplémentaires. Ce n'est qu'ainsi qu'on pourra continuer à garantir la sécurité d'approvisionnement.

Agents énergétiques fossiles.
Pour en savoir plus → p. 38

Les producteurs veulent mettre le pétrole rapidement sur le marché. Des goulets dans l'approvisionnement sont donc peu probables.



Pénétration du marché des nouveaux agents énergétiques: part en pour cent dans le mix énergétique.

Dans cette perspective, il serait illusoire de penser que la réalisation d'une infrastructure robuste se ferait du jour au lendemain, comme on le suggère régulièrement pour le développement et l'extension des énergies renouvelables.

Désir et réalité s'écartent

Un regard sur l'histoire des agents énergétiques montre que, lors de l'introduction de nouvelles énergies, on a consacré peu de temps au développement de l'industrie pétrolière. Les «nouvelles énergies renouvelables» couvrent à peine 1,9% de la consommation énergétique, et cela 23 ans après leur introduction sur le marché. Considérés sur une période équivalente, le gaz a atteint 8,2%, le pétrole 11,6% et les combustibles nucléaires 22,7%. Le pétrole a évolué autour de 10% jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, donc également 20 ans après. Mais contrairement à l'ensemble des concurrents, l'industrie pétrolière a pu atteindre, ultérieurement, une pénétration du marché de plus de 50%. Pour le gaz naturel, la courbe est bien moins forte. Les énergies renouvelables affichent le plus faible accroissement des parts de marché – et cela malgré les subventions et les programmes de soutien.

Un temps d'arrêt dans la stratégie énergétique 2050 n'est pas en contradiction avec un développement prometteur de notre approvisionnement énergétique.

En termes clairs: le changement du système énergétique décidé par le Conseil fédéral est réalisable techniquement. La question se pose: mais à quel prix. Comme le montre l'histoire, l'évolution des systèmes énergétiques n'est ni planifiable, ni pré-

visible. Pour une petite économie nationale comme la Suisse, qui dépend depuis longtemps des importations d'énergie, il est extrêmement hasardeux de se fier à une politique énergétique décidée au niveau politique.

Un temps d'arrêt dans la stratégie énergétique 2050 n'est pas en contradiction avec un développement prometteur de notre approvisionnement énergétique. Le marché s'y conformera. L'évolution vers l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables

implique des investissements correspondants. La pression des contraintes étatiques n'est pas nécessaire, elle suscite même l'inquiétude. Il faut encourager les efforts déployés pour augmenter l'efficacité énergétique et non les pénaliser. En Suisse, les ventes de carburants diminuent depuis quelques années et cela malgré un effectif plus élevé de véhicules à moteur. Un meilleur rendement énergétique réduit la manne fiscale. Le conflit au niveau des objectifs est préprogrammé. Là, se manifeste un autre point faible du tournant énergétique visé: les notions efficacité énergétique et encourage-

ment aux énergies renouvelables ne sont pas différenciés. Les deux termes sont traités sur un pied d'égalité. Dans le cadre de la réduction visée du CO₂, il convient de relever qu'avec la modification du mix énergétique souhaité par la Suisse, on économise moins de CO₂ qu'avec un nouvel accroissement de l'efficacité énergétique. L'accent devrait donc se déplacer de la

promotion inconditionnelle des agents énergétiques renouvelables, vers une politique économique, qui ne mettra pas les bâtons dans les roues de l'efficacité énergétique.

Par la condamnation précipitée du pétrole, on met inconsidérément en jeu, à l'avenir, la fiabilité et la capacité de résistance du système énergétique.

Le pétrole: fondement d'un approvisionnement énergétique prometteur

Le scepticisme envers la stratégie énergétique est approprié du fait qu'on laisse le citoyen dans le flou de la portée des décisions pertinentes et aussi des coûts correspondants. Car justement, notre très solide approvisionnement énergétique, qui fonctionne bien, est l'expression du jeu collectif des forces du marché et d'une politique aux objectifs réalistes, alliés à la vérité des coûts. Voulons-nous accepter que la politique énergétique reste un vœu pieux au lieu de répondre à des objectifs réalistes?



L'opinion erronée sur de «bons» et de «mauvais» agents énergétiques fossiles fait peu d'effet.

Il s'agit de considérer, sans préjugé et étroitesse d'esprit, l'approvisionnement énergétique actuel qui a largement contribué à la prospérité en Europe et en Suisse. En raison de l'étonnante efficacité énergétique et des progrès en matière d'environnement des combustibles et carburants fossiles, l'opinion erronée sur de «bons» et de «mauvais» agents énergétiques fait peu d'effet. Par la condamnation précipitée du pétrole, on met inconsidérément en jeu, à l'avenir, la fiabilité et la capacité de résistance du système énergétique. Un tournant énergétique incitatif ne réussit que s'il repose sur une base solide. Et cette base solide s'appelle: pétrole.

Les consommateurs paient-ils l'addition?

Economiser l'énergie, renchérir l'énergie, l'énergie sous contrôle étatique – Michel Rudin du Konsumentenforum et Roland Bilang de l'Union Pétrolière se sont entretenus sur la stratégie énergétique 2050 et sur ce qui pourrait se répercuter sur les consommateurs.

ROLAND BILANG* De nombreux lobbyistes s'affairent depuis longtemps à la stratégie énergétique 2050. Ils essaient de protéger leur clientèle des pires conséquences ou d'obtenir un maximum du pot à subventions pour eux-mêmes. En revanche, on a peu entendu, jusqu'ici, des répercussions sur les consommateurs. N'est-ce pas un thème pour le Forum des consommateurs?

«L'Allemagne fait passer la transition énergétique sur le dos des consommateurs. Cela ne doit pas arriver en Suisse.» MICHEL RUDIN

MICHEL RUDIN* La stratégie énergétique 2050 est certainement un thème pour nous. L'Allemagne fait passer la transition énergétique sur le dos des consommateurs. Là, quelque 300 000 individus ne peuvent plus payer leur facture d'électricité. Cela ne doit pas arriver en Suisse. Nous devons accompagner les consommateurs sur le chemin du tournant énergétique.

R. B. Les consommateurs nous tiennent évidemment à cœur en tant que clients. Les membres de l'Union Pétrolière importent et distribuent des combustibles et des carburants. Des hausses éventuelles de prix sur les produits pétroliers touchent de larges couches de la population.

Raison pour laquelle, nous nous retrouvons, en tant qu'UP, dans le rôle du défenseur des consommateurs; une mission captivante et aussi l'une de nos forces.

M. R. ... quand il s'agit de coûts élevés, nous devons en relativiser la portée: il est vrai que les consommateurs réagissent au prix quand ils font le plein, dès lors qu'ils doivent payer comptant. Les coûts sont alors directement perceptibles. Notre sondage «Pulsmesser», du début de 2015, montre que l'augmentation des coûts de l'énergie n'inquiète dans l'ensemble que peu les consommateurs. La raison réside dans la part des coûts de l'énergie qui est très basse dans le budget des ménages.

R. B. Est-ce à dire, selon votre point de vue, que les consommateurs ne se soucient pas de savoir combien coûte le mazout ou l'électricité?

M. R. Bien sûr, cela ne leur est pas tout à fait égal. Tout est question de mesure. Je comprends surtout difficilement qu'un renchérissement de l'énergie gonfle les recettes de la Confédération. Ou si l'on veut financer l'AVS par des surtaxes sur le pétrole. Des prix de l'énergie plus élevés doivent être liés à une véritable taxe d'incitation qui doit être restituée entièrement aux ménages.



Pour Roland Bilang (gauche) et Michel Rudin, il est évident que les taxes sur l'énergie doivent être restituées aux ménages.

Perte de liberté

R. B. Je suis du même avis: si c'est une taxe sur l'énergie, elle ne doit surtout pas remplir l'escarcelle de l'Etat. Toutefois, il ne faut pas non plus se faire trop d'illusions sur l'effet d'incitation des prix plus élevés de l'énergie, notamment en ce qui concerne la demande de mazout qui reste relativement stable. Et pour moi aussi, la perte de liberté dans le tournant énergétique me fait plus de soucis que les coûts. La stratégie énergétique laisse présager de profondes interventions étatiques dans ma vie privée. Cela pourrait aller si loin que nous ne pourrions plus laver ou cuisiner comme de coutume. Ou que nous ne pourrions plus ouvrir les fenêtres dans les bâtiments avec le standard Minergie-P.

***MICHEL RUDIN** est historien et diplômé en gestion des entreprises, membre du Grand Conseil bernois (PVL) et directeur du Forum des consommateurs (kf) depuis 2012. Le Forum des consommateurs se présente comme l'organisation suisse des consommateurs. Le kf est une association dont le siège est à Berne, qui regroupe quelque 500 000 consommateurs. M. Rudin vit à Lyss.

***ROLAND BILANG** assume depuis 2013 la direction de l'Union Pétrolière (UP) à Zurich. Ingénieur agronome diplômé, il était auparavant, entre autres, membre de la direction d'une grande agence de relations publiques et de communication et directeur du Forum nucléaire suisse. M. Bilang habite avec sa famille à Muttenz.

M. R. Cette évolution débouche sur de la mauvaise humeur, voire des réactions de dépit. Pour notre part, nous n'aimerions pas imposer des interdictions aux consommateurs. Nous aimerions les rendre capables de s'orienter et de décider en toute connaissance de cause. Encore qu'il faille relativiser. L'interdiction des ampoules normales à incandescence a provoqué de vives réactions, aussi chez nous. Cependant les gens ont reconnu, entre-temps, qu'ils ne subissaient aucune perte de qualité, mais qu'ils économisaient de l'argent et de l'énergie.

«De l'importation d'électricité résultera une exportation de charges environnementales. La stratégie énergétique 2050 comporte beaucoup d'automystifications.» ROLAND BILANG

R. B. Cette culture de l'interdiction conduit à une «pratique de surveillance» dans notre société. On espionne les gens; celui qui monte en voiture est suspect; celui qui n'a pas installé de panneaux solaires sur sa nouvelle maison est presque une mauvaise personne. Cela mène à des comportements agressifs déplaisants dans notre société.



«Et pour moi aussi, la perte de liberté dans le tournant énergétique me fait plus de soucis que les coûts.» ROLAND BILANG

Innovation en premier

M. R. A ce sujet, on peut effectivement adopter bon nombre d'approches approfondies, au lieu de dire simplement: «Tu ne dois pas ou tu dois.» Pour moi, il n'y a pas de hiérarchie claire: les innovations ont la primeur. Suivent alors la régulation et l'incitation, qui donnent la liberté de choix aux consommateurs. Contraintes et prescriptions arrivent en dernier. Mais souvent, c'est le contraire: les interdictions viennent en premier, d'autant que les consommateurs ne sont

«Nous devons tout simplement inciter les gens à se comporter raisonnablement, aussi envers l'énergie.» MICHEL RUDIN

pas pris au sérieux. L'Etat se sent moralement supérieur et légitime de prescrire ou d'interdire certaines choses aux consommateurs. Ce n'est pas une bonne approche.

R. B. Cela concorde avec notre conception libérale de l'économie. L'homme est raisonnable et responsable, il opte pour ce qui est juste. Seulement: la **stratégie énergétique 2050** implique d'autres conditions préalables. Si l'on veut atteindre ces objectifs ambitieux, cela n'ira pas sans renoncement, sans coûts plus élevés et sans prescriptions rigides. Tout cela, on veut nous le mettre sur le dos.

M. R. Le Forum des consommateurs ne veut, en principe, aucune consommation modérée. Nous voulons des innovations et des alternatives intelligentes. Pourquoi sommes-nous les champions du monde de la collecte du PET? Car chez nous, la collecte du PET est incroyablement simple avec 36 000 points de collecte. L'homme est d'un naturel paresseux. Donc, nous devons tout simplement inciter les gens à se comporter raisonnablement, aussi envers l'énergie.

R. B. Comment pouvons-nous l'imaginer concrètement?

M. R. Prenons l'exemple de la télévision: les écrans plats offrent une meilleure qualité et consomment moins de courant que les anciens appareils. Il est vrai que, dans un premier temps, les gens ont acheté des écrans plats toujours plus grands et ont consommé ainsi plus d'énergie. Mais entre-temps, les grands écrans utilisent aussi moins de courant que les anciens téléviseurs. D'où des situations de gagnant-gagnant.

R. B. Il en va de même dans le domaine de la technique des moteurs. La consommation spécifique de carburant diminue – malgré la croissance démographique et l'augmentation de l'effectif de voitures automobiles qui lui est liée. Ce processus se poursuivra. Donc aucune raison d'y ajouter encore des prescriptions toujours plus rigoureuses. Et quand il s'agit de questions énergétiques et environnementales, nous ne devrions pas jeter le bébé avec l'eau du bain...

M. R. Je ne vois pas ça sous cet angle optimiste. Le domaine de l'environnement et de l'énergie recèle encore un bon potentiel d'amélioration.

R. B. Bien sûr, mais pour moi, il s'agit de dimensions. Dans les années 1970 et 1980, la qualité des eaux et de l'air était mauvaise – aujourd'hui nous nous trouvons dans une situation totalement différente. Chez nous, nous ne devons pas subordonner toutes les autres choses à nos idées sur l'environnement et l'énergie.

M. R. Mais en tant que consommateurs nous portons aussi une responsabilité des procédés de fabrication des produits importés. Les consommateurs de notre pays y sont très sensibilisés.

Stratégie énergétique 2050.

Pour en savoir plus
→ p. 38

C'est ainsi, par exemple, que le travail des enfants dans la fabrication de biens n'est plus toléré. Il devrait en être de même des produits importés dont la fabrication s'effectue à l'aide de composants nocifs à l'environnement.

R. B. ... alors, pourquoi voulons-nous coûte que coûte des panneaux solaires? Ils sont produits en Chine avec beaucoup d'électricité tirée du charbon et de produits chimiques toxiques. Il est illusoire de croire que nous contribuons ainsi au bien de l'environnement.

M. R. Nous devons mettre sur pied le recyclage des panneaux solaires ou développer des panneaux biodégradables. D'une manière générale, nous manquons en Europe de confiance en l'innovation. Dans l'industrie pharmaceutique, on estime que l'innovation apportera de nouveaux médicaments et de nouvelles thérapies. Cet esprit doit aussi imprégner la stratégie énergétique. Nous devons réussir à mener à bien les technologies de stockage pour compenser la production instable d'électricité solaire et éolienne. Je crois en cette capacité d'innovation.

R. B. En cela j'y crois aussi. Peut-être, qu'à l'avenir, la fusion nucléaire changera entièrement le thème de l'énergie.

M. R. Mais revenons de manière réaliste au tournant énergétique. Si nous n'arrivons pas à apporter les innovations nécessaires – par exemple dans le domaine de la technologie de stockage – alors la stratégie énergétique ne marchera pas. Le potentiel d'économie des appareils sera aussi épuisé un jour ou l'autre.

R. B. ... justement, des limites physiques à ne pas ignorer, mais que la stratégie énergétique semble quelque peu oublier.

Mobilité

M. R. Pour la mobilité aussi, nous ne sommes pas vraiment sur la bonne route. Nous investissons des milliards dans l'aménagement des infrastructures du rail et de la route pour contrôler le trafic aux heures de pointe. Si nous placions seulement la moitié de cet argent dans la promotion des places de travail à domicile, nous obtiendrions davantage et économiserions beaucoup d'énergie.



«En Europe, nous manquons régulièrement de confiance en l'innovation. Je crois en notre pouvoir d'innovation.» MICHEL RUDIN

R. B. Toujours est-il que «Mobility Pricing» – c'est-à-dire renchérir le trafic aux heures de pointe et le rendre meilleur marché aux heures creuses – figure maintenant à l'agenda...

M. R. ... on doit moins opérer avec des prescriptions ou avec une augmentation des coûts. Simplifions la tâche des gens! Je préférerais de loin travailler à la maison plutôt que de me rendre tous les jours en ville dans un train bondé. Si un déplacement nous procure du plaisir, alors c'est justifié. Si ce n'est pas le cas, il faut y renoncer.

R. B. Non seulement, mais encore: c'est une question de mode de vie. Numérisation, d'un côté, et autonomie croissante dans un monde réel, de l'autre. De jeunes adultes sont facilement disposés, même durant leurs loisirs, à parcourir 100 kilomètres en voiture. De mon temps, on se déplaçait encore en vélo, mais pas plus de dix kilomètres. La mobilité d'aujourd'hui n'est peut-être pas que du plaisir. Mais comment pouvons-nous raccourcir les distances?

M. R. La qualité de vie sur place serait un système séduisant. Pas de cités-dortoirs, feu vert de l'employeur pour le travail à domicile. Ou d'attrayantes maisons des jeunes sur place. Mais ça, on ne le veut pas du tout – ça coûte de l'argent, et le raffut des jeunes, que l'on tolère en certaines occasions, on le préfère très loin plutôt que chez soi.

«Il n'y aura guère de percée soudaine qui rendra tout possible. Dans la pratique, la stratégie énergétique signifiera des importations d'électricité, des contraintes et une pression sur le porte-monnaie. » ROLAND BILANG

Bilan pour les consommateurs

R. B. Alors, qu'en est-il tout compte fait? Quelle est la position du Forum des consommateurs envers la stratégie énergétique? Quels sont les leviers que les consommateurs ont en mains?

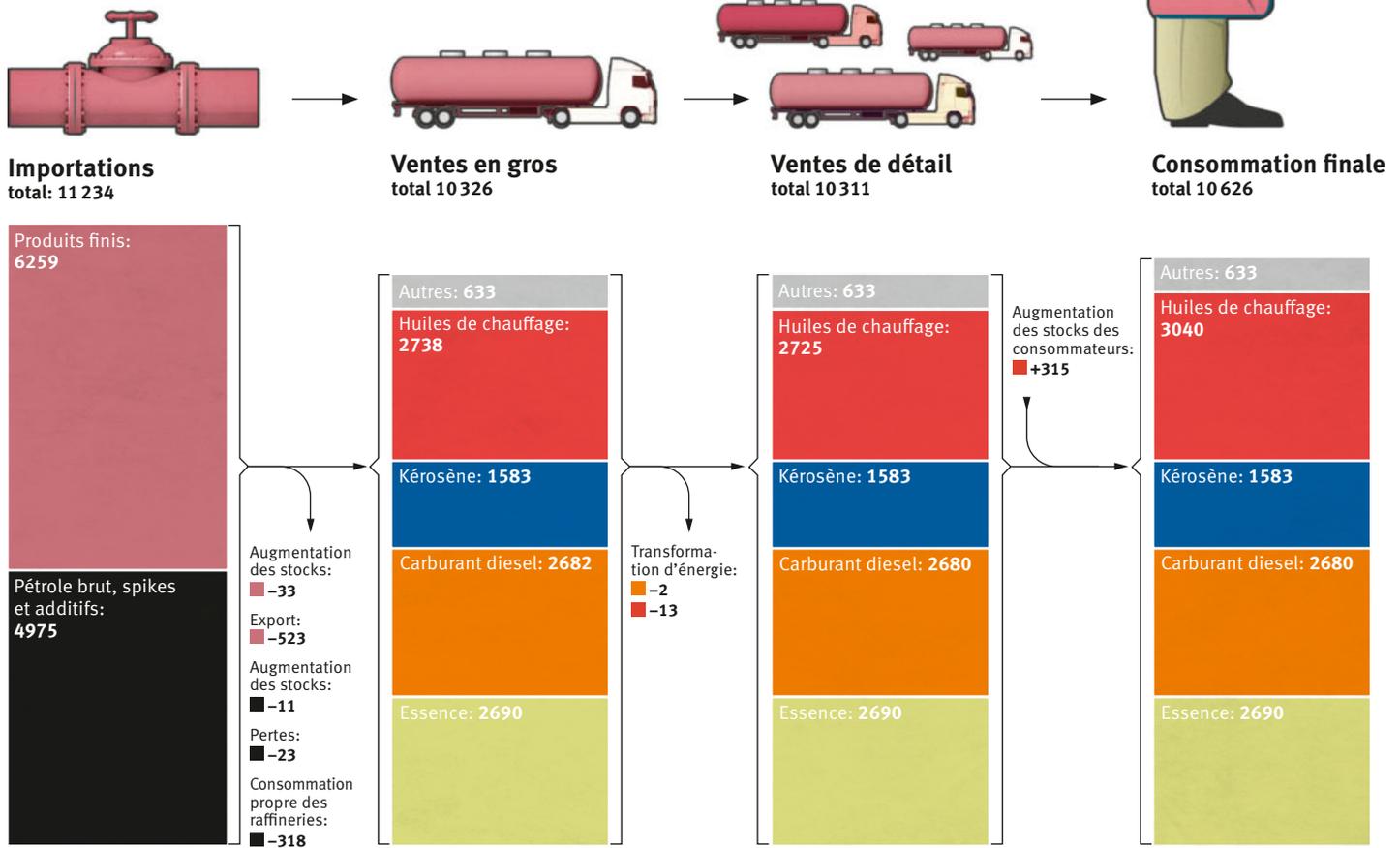
M. R. Les consommateurs peuvent glisser un oui ou un non dans l'urne. Je pense qu'ils veulent délibérément une stratégie énergétique, à condition qu'elle soit quelque peu raisonnable. Ils sont aussi prêts à donner ou à investir. L'acceptation dépendra de la réalisation concrète.

R. B. C'est précisément là que je vois rouge. Pour l'électricité éolienne ou solaire, il y a des limites naturelles en Suisse. La géothermie n'apporte pas autant qu'on l'espérait. Les innovations dont nous avons parlé sont exigeantes. Il n'y aura guère de percée soudaine qui rendra tout possible. Dans la pratique, la stratégie énergétique signifiera des importations d'électricité, des contraintes et une pression sur le porte-monnaie. Je doute que cela aille dans le sens des consommateurs.

M. R. Que la stratégie énergétique ne soit pas cohérente de A à Z nous est clair également. Il s'agit d'une comparaison de biens. Nous voulons bâtir des ponts entre les consommateurs, les entreprises et l'économie. C'est notre principal objectif. Il y a pourtant des choses incontestables. Par exemple, que le changement climatique est causé par l'homme, et que nous devons en assumer la responsabilité et apporter une solution.

[1] Bilan pétrolier suisse 2014: de l'importation à la consommation finale

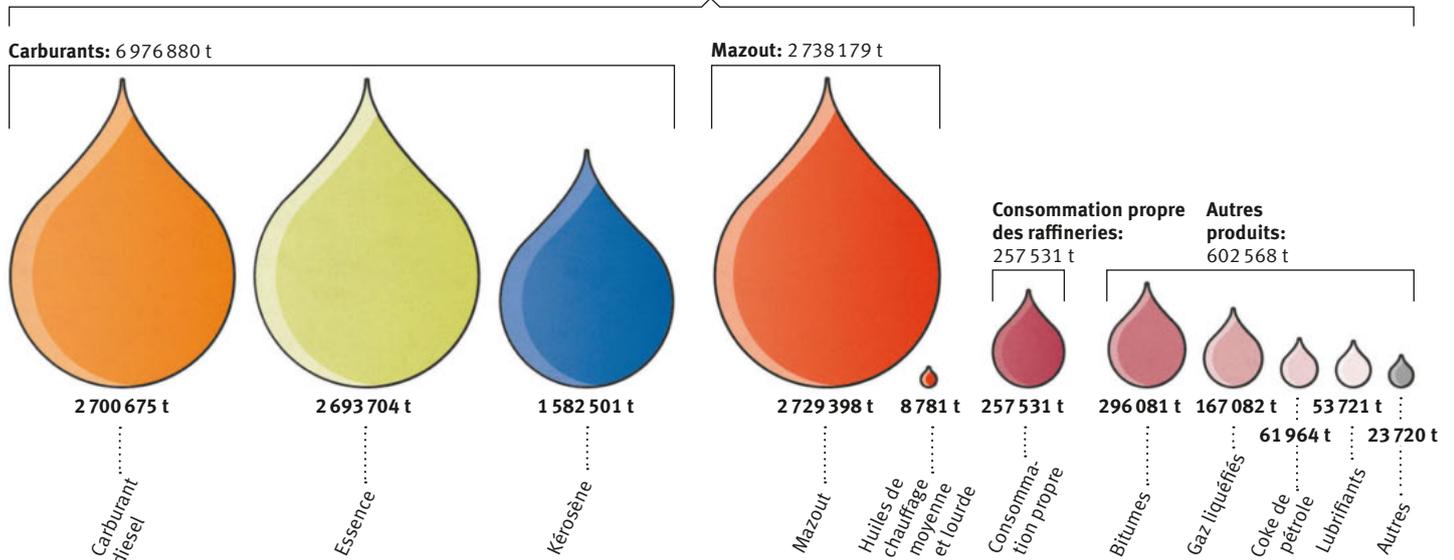
en 1000 tonnes (→ tableau 23)



[2] Mazout, essence et Cie: ventes intérieures de produits pétroliers

Ventes intérieures 2014, en tonnes (→ tableau 1)

total: 10 575 158 t



Produits pétroliers en Suisse

Marché et consommation

Les ventes de produits pétroliers en Suisse ont diminué de 10,2% en 2014 pour atteindre 10,58 millions de tonnes. Elles ont généré pour la Confédération des recettes fiscales de 6,19 milliards de francs, ce qui correspond à 10% de l'ensemble des recettes fiscales (→ tableau 1).

Consommation de produits pétroliers et d'énergie

Suite à l'hiver doux, la consommation finale provisoire de produits pétroliers a diminué de 7,0% en 2014, pour atteindre 10,63 millions de tonnes, dont 95,1% ont servi à des fins énergétiques et 4,9% à des fins non énergétiques. Par rapport à l'année précédente, la consommation de carburants (essence, diesel et kérosène) a légèrement baissé (-0,5%). La consommation finale de com-

Produits pétroliers utilisés à des fins non énergétiques.
Pour en savoir plus → p. 38

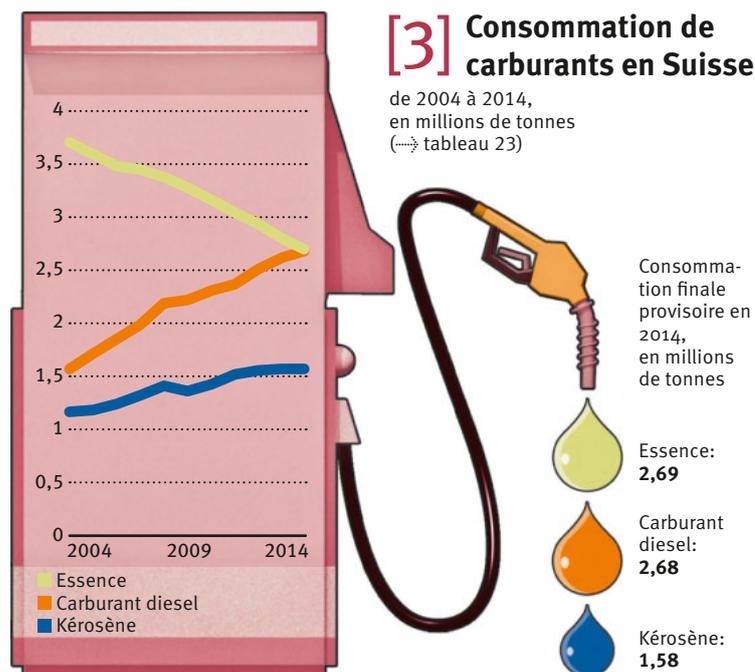
bustibles – huiles de chauffage extra-légère et lourde – a affiché un recul de 30,4%. La consommation finale des produits pétroliers utilisés à des fins non énergétiques a augmenté de 2,0%.

Du fait que l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) ne publie les données définitives de la consommation finale d'énergie de 2014 qu'en été 2015, les tableaux 21 et 22 présentent les chiffres corrigés de 2013.

Ventes de carburants

Les ventes de carburants en 2014 ont à nouveau légèrement baissé, de 0,5%, par rapport à l'année précédente. Le recul a été globalement plus net pour l'essence et le diesel (-0,62%). Comme l'effectif des véhicules à moteur a augmenté en même temps (+1,6%), la diminution de la consommation s'explique principalement par l'amélioration continue de la consommation de carburant des nouvelles immatriculations de voitures, ainsi que par l'accroissement du nombre des voitures de tourisme diesel, dont la part représente 37% des nouvelles immatriculations. Cette évolution se reflète dans la baisse des ventes d'essence (-3,9%) et dans la demande plus forte de diesel (+2,8). Le trafic routier privé et les secteurs du génie civil et des transports y ont largement contribué, grâce à la conjoncture intérieure stable.

Les ventes de kérosène ont augmenté de 0,7% en comparaison à 2013, ce qui est dû à un plus grand nombre de passagers et de vols de ligne et charters sur les aéroports de Genève et Zurich.



Les ventes globales de **biocarburants** liquides ont augmenté en 2014 (+83,3%), progression à attribuer à l'obligation de compensation de CO₂ en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2013 pour les importateurs de carburants. Selon les statistiques de la direction générale des douanes, on a vendu en tant que carburant, 8089 m³ d'éthanol, 21072 m³ de biodiesel et 232 m³ d'huile végétale. La part des biocarburants liquides aux ventes globales d'essence et de diesel s'est élevée à 4,3%.

Ventes de combustibles

Les ventes de **mazout** (huile de chauffage extra-légère) ont reculé de 30,2% par rapport à l'année précédente. Deux facteurs y ont largement contribué: l'augmentation de la taxe CO₂ au 1^{er} janvier 2014, qui a incité de nombreux clients à remplir la citerne encore avant la fin de l'année, et l'hiver doux qui a eu pour résultat une diminution de 19,9% du nombre de **degrés-jours de chauffage**. Les ventes d'huile de chauffage lourde sont à nouveau en recul (-57,3%).

Evolution des prix

Selon l'indice suisse des prix à la consommation (IPC), l'indice des produits pétroliers s'est situé en 2014, en moyenne à 107,0 points (base: décembre 2010 = 100 points). La moyenne mensuelle a atteint son niveau le plus élevé en juillet, 109,9 points, et son niveau le plus bas en décembre, 95,1 points.

Le litre d'essence sans plomb 95 coûtait, en 2014, CHF 1.72 en moyenne annuelle, soit 2,8% de moins que l'année précédente. Le prix moyen du litre de carburant diesel s'est situé à CHF 1.82 (-3,7%). Le mazout coûtait en moyenne CHF 99.00 les 100 litres pour une livraison de 3001 à 6000 litres, soit 1,4% de moins qu'en 2013. Selon l'IPC et nos propres calculs, le mazout a été meilleur marché, en moyenne annuelle, avec 9,34 centimes par kWh (livraison 3001 à 6000 litres), que le gaz naturel type II (9,74 ct./kWh) et que l'électricité type VI (15,19 ct./kWh).

Recettes fiscales de la Confédération

En comparaison annuelle, les recettes fiscales de la Confédération provenant des produits pétroliers ont diminué en 2014 de 0,1% pour atteindre 6,19 milliards de francs.

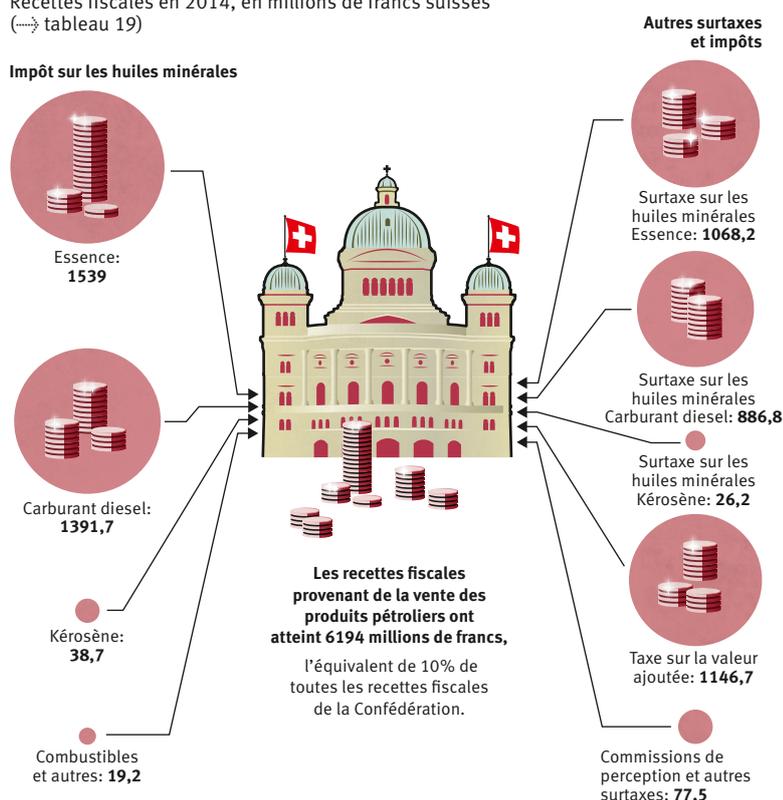
Biocarburants.
Pour en savoir plus
→ p. 38

Mazout.
Pour en savoir plus
→ p. 38

Degrés-jours de chauffage. Pour en savoir plus → p. 38

[4] Recettes fiscales des carburants et combustibles

Recettes fiscales en 2014, en millions de francs suisses
(→ tableau 19)



Produits pétroliers en Suisse

Eclaircissements sur la politique énergétique suisse

La politique énergétique de la Confédération et celle des cantons reflètent, comme auparavant, le souci du changement climatique global. En dépit de sa grande importance pour notre prospérité, les charges sur les agents énergétiques fossiles continueront de s'alourdir. Au niveau confédéral, on se tourne de surcroît vers la politique des transports.

Ordonnance sur le CO₂

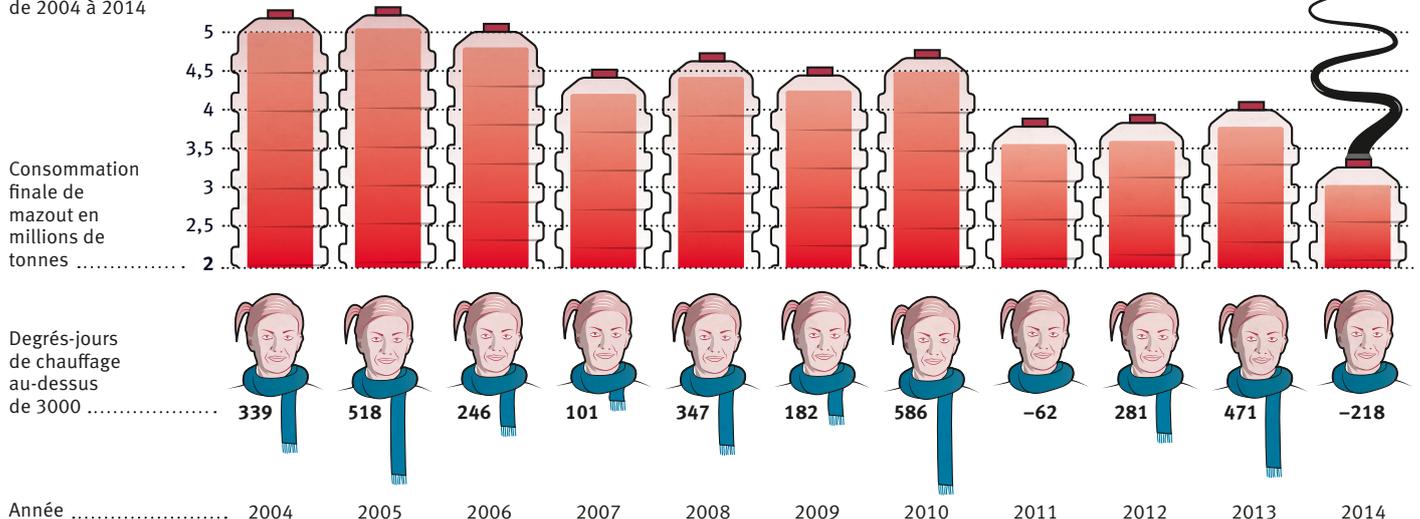
Dans sa session d'hiver, le Conseil national, en tant que première chambre, a accepté la stratégie énergétique 2050. Lors de la **révision de la loi sur le CO₂**, il a amplement suivi les propositions du Conseil fédéral. Il faudra donc réduire successivement les émissions de CO₂ des voitures et des utilitaires légers nouvellement mis en circulation, conformément aux prescriptions

de l'UE. Les nouvelles voitures pourront émettre encore 130 grammes à partir de 2016 et, dès 2021, seulement 95 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru. La taxe CO₂ sur les combustibles pourra être portée à 120 francs par tonne de CO₂. Un tiers des recettes pourra servir au subventionnement du programme d'assainissement des bâtiments. En revanche, le Conseil national rejette une taxe sur l'électricité issue du charbon

Révision de la loi sur le CO₂.
Pour en savoir plus
→ p. 38

[5] Consommation de combustibles et degrés-jours de chauffage

de 2004 à 2014



Sources: tableau 23, Office fédéral de l'énergie (OFEN)

et du gaz. Le Conseil des Etats délibérera sur la stratégie énergétique en 2015.

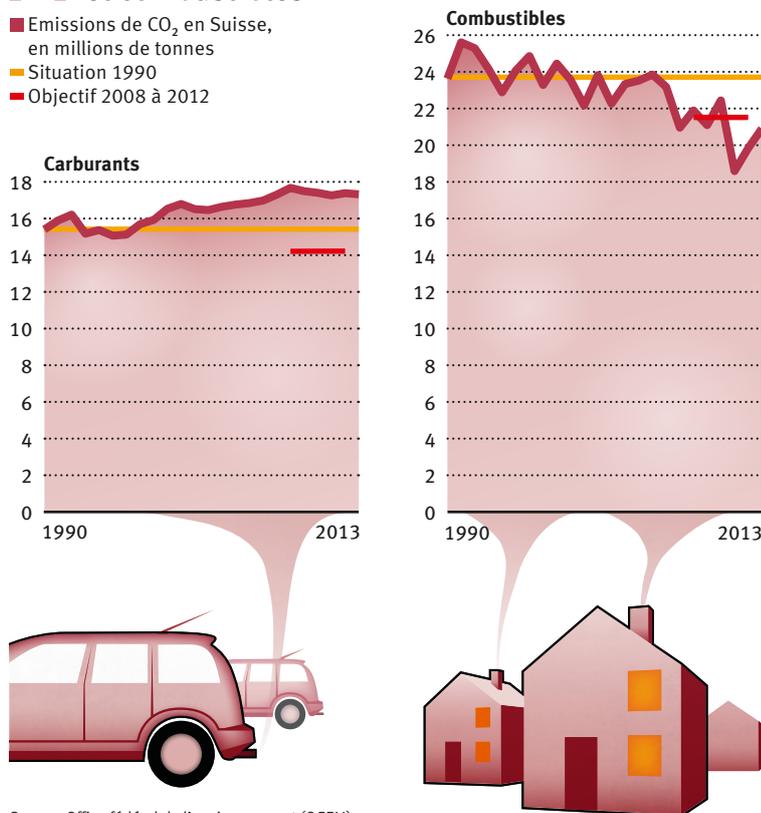
L'ordonnance sur le CO₂ est entrée en vigueur au 1^{er} décembre 2014. Elle apporte aux entreprises participant au système d'échange de quotas d'émission, les allègements nécessaires, dès lors que le système suisse d'échange de quotas d'émission ne peut pas, momentanément, être rattaché au système européen. Auparavant, le 14 mai 2014, les certificats d'émission ont été mis aux enchères pour la première fois, à hauteur de 150 000 tonnes de CO₂. Alors que dans l'espace européen, les certificats d'émission ont été négociés à quelque 5 euros la tonne de CO₂, le prix de l'adjudication en Suisse s'est situé à 40 francs. En novembre 2014, le prix a atteint 20, puis 12 francs la tonne de CO₂ en janvier 2015.

L'augmentation de la taxe CO₂, de 36 à 60 francs par tonne de CO₂ au 1^{er} janvier 2014, a fait l'objet, le 6 mars 2014, d'un recours de plusieurs importateurs de mazout, pour que cette augmentation soit soumise à un examen judiciaire. Les opposants critiquent le mode de calcul des émissions de CO₂ et de ce fait la base pour fixer la taxe CO₂ qu'ils considèrent comme incompréhensible et juridiquement indéfendable.

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Au printemps 2014, le Conseil fédéral a mis en consultation le projet de loi pour un **fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)**. Dès lors que la constitution d'un fonds pour les routes proposée par l'Union Pétrolière a reçu un écho favorable, l'UP a rejeté l'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales de 12 à 15 centimes par litre de carburant. Sur ce, le Conseil fédéral a renoncé d'associer le projet de loi à l'initiative «Vache à lait». Dans son message au Parlement, le Conseil fédéral prévoit d'augmenter la surtaxe de 6 centimes dans un premier temps. On envisage ainsi de lier, plus étroitement, l'augmentation aux besoins dans la pratique. Le projet de loi FORTA sera soumis au Parlement en 2015.

[6] Emissions de CO₂ des carburants et combustibles



Source: Office fédéral de l'environnement (OFEV)

Politique énergétique cantonale

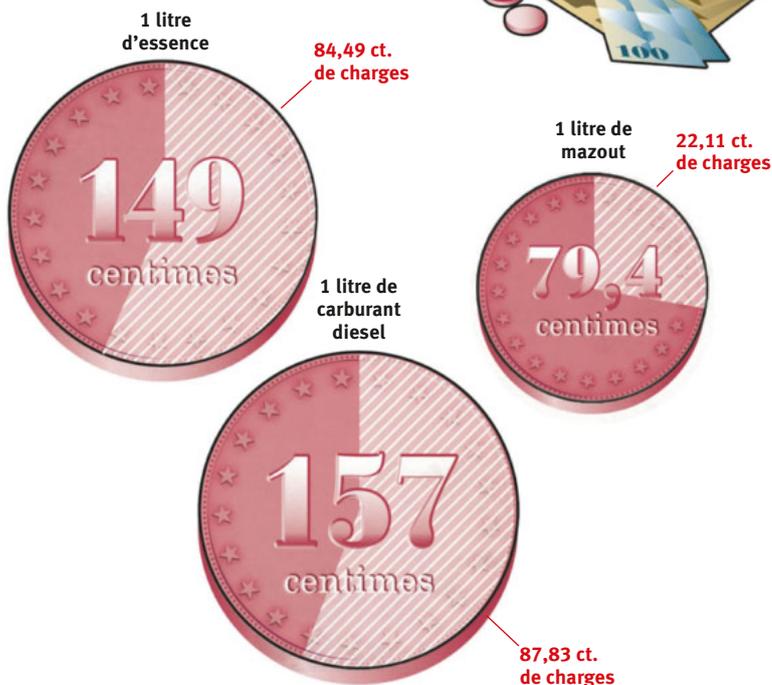
Dans le canton d'Argovie, l'initiative populaire «Aargau effizient und erneuerbar», émanant des partis de gauche et des Verts, revendique 100% d'énergie renouvelable dans le secteur des bâtiments d'ici 2050. De son côté et pour la première fois, le Conseil d'Etat argovien a mis en consultation un programme énergétique cantonal. Les votants argoviens devront se prononcer sur le programme énergétique et l'initiative, probablement en 2015. Le PDC du canton de Schwyz revendique, dans son initiative sur l'énergie, de

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

De grands projets relatifs aux transports nécessitent de gros investissements. Le Conseil fédéral entend – comme pour le rail – constituer un fonds permanent pour le financement de l'infrastructure routière. Ce fonds devra être inséré au niveau constitutionnel. Ainsi, le rail et la route seront traités sur un pied d'égalité.

[7] Charge fiscale et taxes perçues sur les produits pétroliers

Prix par litre
(situation: 1^{er} janvier 2015)
(→ tableau 20)



dière à mazout ou à gaz dans des immeubles de logements, 10% de la chaleur produite devront provenir de sources d'énergie renouvelable. Dès 2020, les nouveaux bâtiments seront chauffés si possible entièrement de manière autonome, tout au long de l'année, avec une part raisonnable d'électricité. Les cantons seront tenus d'insérer le MoPEC 2014 dans les législations cantonales de l'énergie. Certaines parties du MoPEC 2014, dont quelques-unes concernent la branche du mazout, doivent être reprises impérativement. Le calendrier prévoit que les cantons adaptent leurs lois sur l'énergie d'ici 2018 et, qu'en 2020, de nouvelles prescriptions entreront en vigueur dans toute la Suisse.

ne construire à l'avenir dans le canton que des maisons avec un taux d'approvisionnement propre d'au moins 100%. Le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Campagne a mis en consultation une loi révisée sur l'énergie, dont le point central consiste en une taxe sur toutes les énergies non renouvelables. Le 9 février 2014, les citoyens zurichois ont approuvé une modification de la loi cantonale de planification et de construction. La modification de loi a pour objectif que les communes zurichoises peuvent fixer dans leurs plans de zone, des territoires dans lesquels l'utilisation des **énergies renouvelables** est impérative.

Le 9 janvier 2015, la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) a approuvé une nouvelle version du modèle de prescriptions énergétiques des cantons en vigueur depuis 2000 (MoPEC 2014). Le MoPEC 2014 prescrit, entre autres, que lors du remplacement d'une chau-

Energies renouvelables.

Pour en savoir plus
→ p. 38

Produits pétroliers en Suisse

Transport, traitement et distribution

Tout le pétrole et 6,2% des produits finis importés en Suisse ont été acheminés par pipelines. Le chemin de fer a transporté 23,5% des produits finis et la navigation sur le Rhin 18,7%.

Pipelines

Le pétrole brut arrive en Suisse par oléoducs. L'oléoduc du Rhône approvisionne la Raffinerie de Collombey VS à partir de Gênes, et la Raffinerie de Cressier NE reçoit le brut de la région de Marseille via la vallée du Rhône par l'oléoduc du Jura. Comme l'année précédente, les deux raffineries ont bien utilisé leur capacité de production en 2014. Les importations de pétrole brut ont atteint 4,96 millions de tonnes (+1,5%) (→ tableau 12).

Le pipeline de la Sapro achemine exclusivement des produits finis, de la vallée du Rhône jusqu'à Vernier près de Genève. Le volume total

acheminé atteint 0,89 million de tonnes, plus de 20% qu'en 2013 (→ tableau 13).

Raffineries

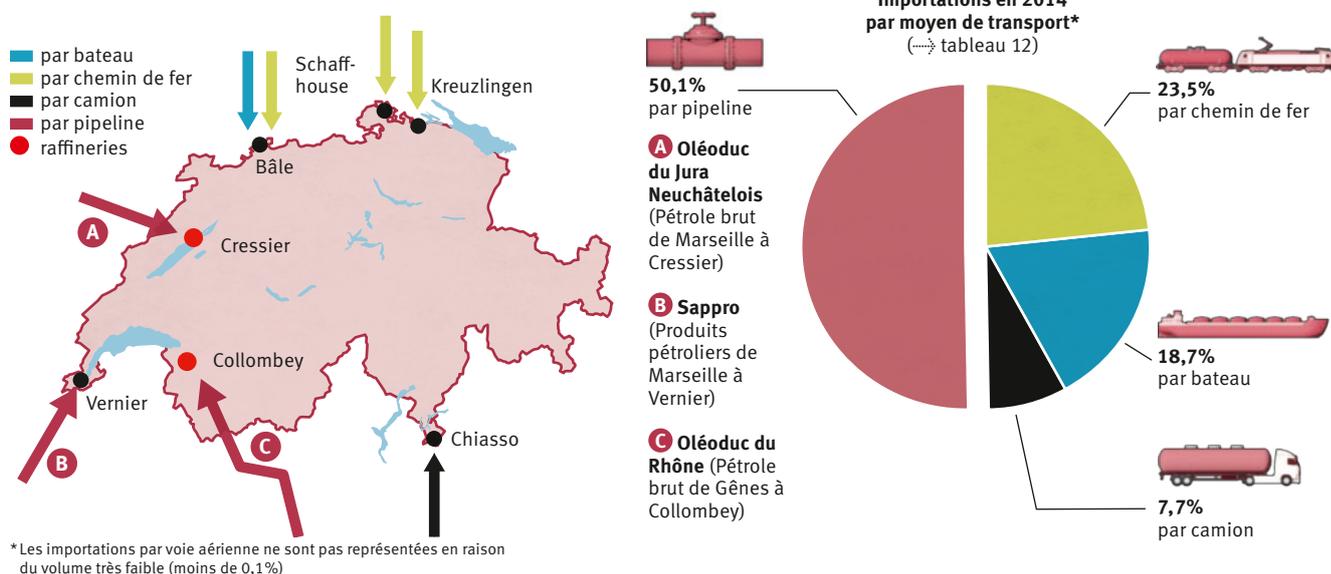
Les deux raffineries de Suisse romande ont produit, en 2014, près de 4,65 millions de tonnes de produits finis et, globalement, 0,26 million de tonnes de gaz de raffinerie et d'huile de chauffage lourde pour la consommation propre. L'exploitation de la capacité des deux raffineries s'est élevée à 80% et aucun événement particulier n'a été signalé.

L'essence (1,41 mio. t) et les deux distillats de densité moyenne, mazout (1,14 mio. t), carburant

Raffineries/ raffinage.
Pour en savoir plus
→ p. 38

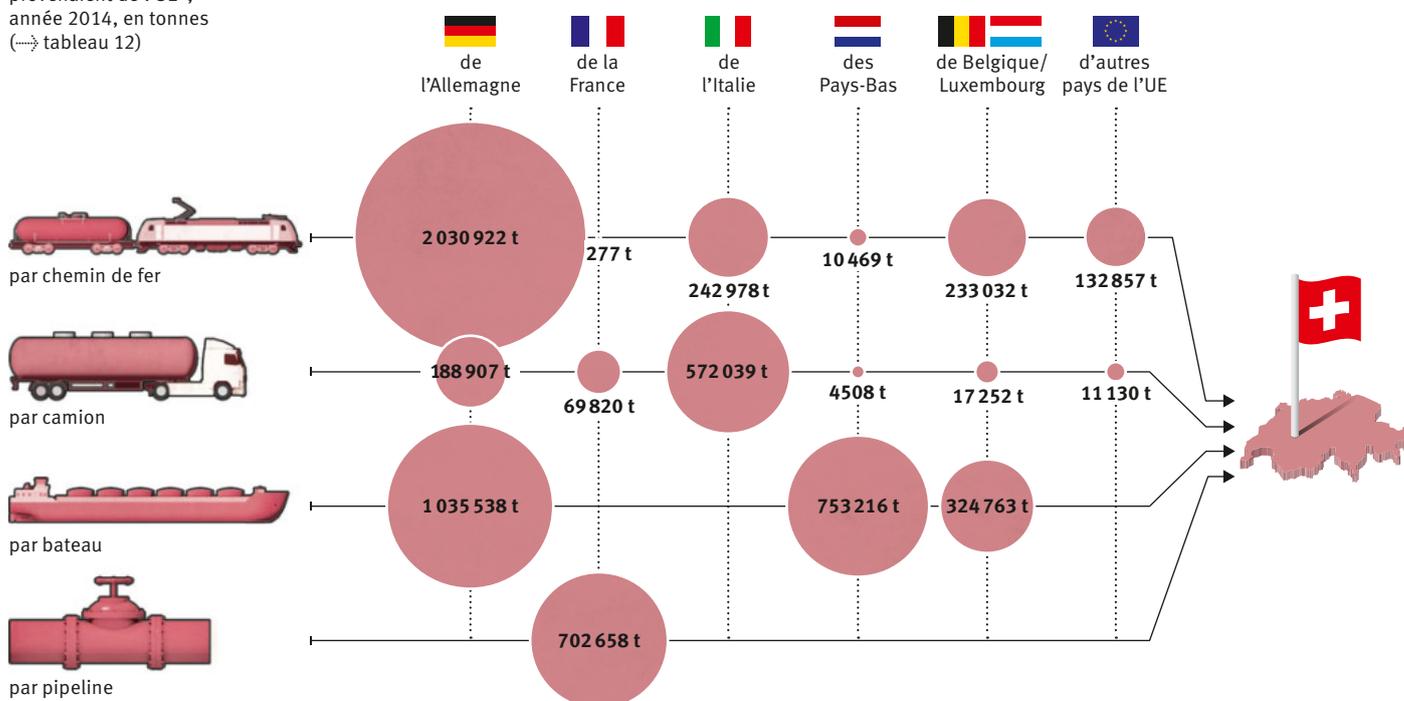
[8] Les principales voies d'acheminement pétrolier en Suisse

Les principales voies d'importation de pétrole brut et de produits pétroliers en Suisse



[9] Moyens de transport par lesquels les produits finis sont arrivés en Suisse

99,9% des produits finis importés en 2014 provenaient de l'UE*, année 2014, en tonnes (→ tableau 12)



*C'est le moyen de transport utilisé au passage de la frontière qui fait foi. Les importations par voie aérienne ne sont pas représentées sur ce graphique.

diesel (1,46 mio.t) viennent en tête dans la gamme de production des deux raffineries (→ tableau 18). Les opérations de désulfuration des combustibles et des carburants ont produit 8734 tonnes de soufre, et 28 000 tonnes de benzène ont été tirées de l'essence. Les deux procédés servent les prescriptions légales de la protection de l'air et les exigences en matière de qualité, fixées dans les normes pour les combustibles et les carburants.

Une fois de plus, le marché suisse a absorbé près de 96% de la production totale des deux raffineries.

Rail

En 2014, 2,66 millions de tonnes de produits finis ont été transportées par rail en Suisse. 76,5% de ces importations provenaient d'Allemagne et respectivement 9% d'Italie et de Belgique (→ graphique 9).

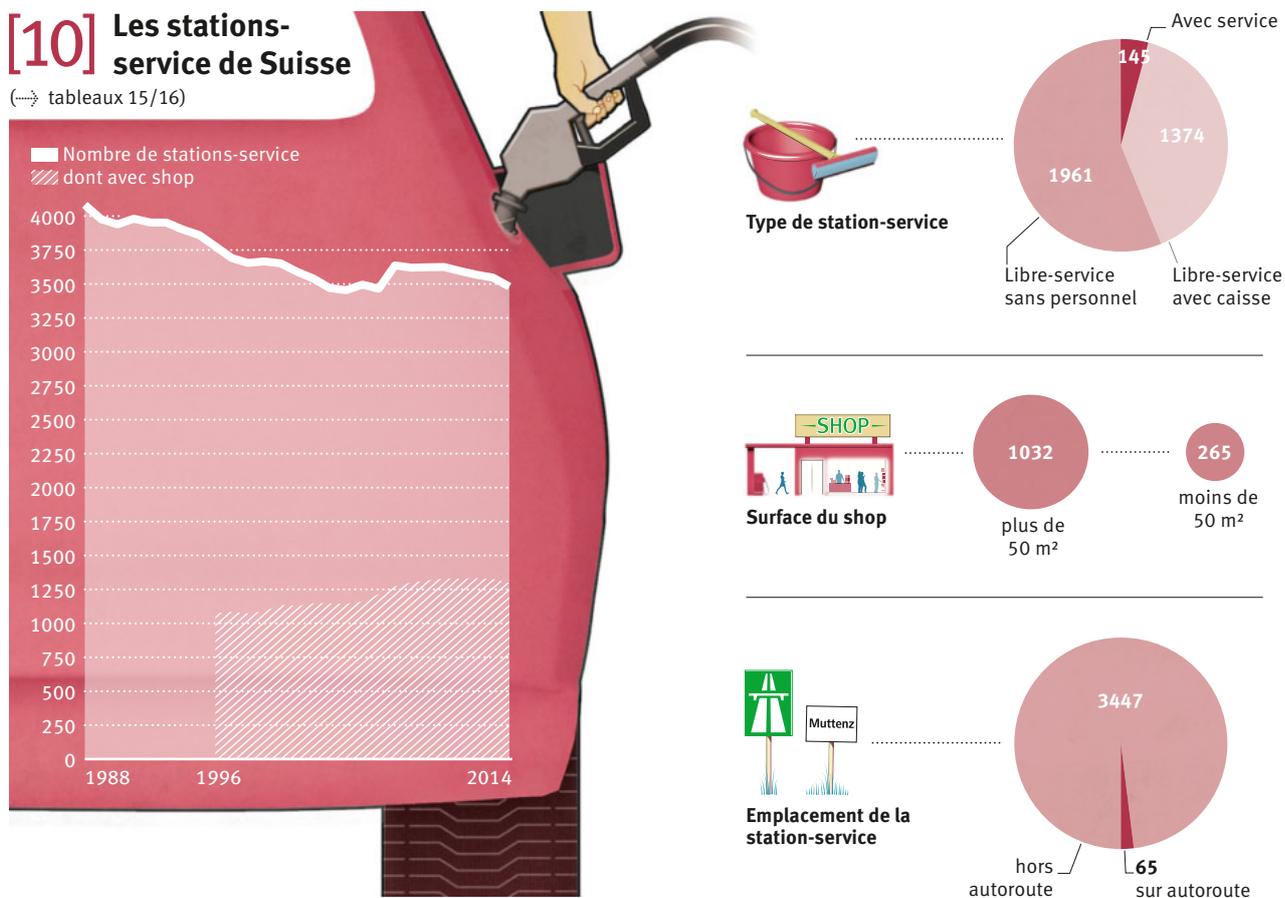
Voie fluviale

Les ports rhénans de Bâle ont déchargé en 2014, près de 2,07 millions de tonnes de produits finis, ce qui correspond à une diminution de 30,9% par rapport à l'année précédente. Ce recul est dû essentiellement à la demande plus faible de mazout (→ tableau 14).

Le coût moyen du fret rhénan pour les combustibles et les carburants, de Rotterdam à Bâle, a atteint en 2014 environ CHF 18.40 par tonne. Le coût le plus bas, CHF 13.50, a été atteint durant février et mars, et le plus élevé, CHF 24.50, en octobre. Les transports de produits pétroliers à l'intérieur de la Suisse, au départ et à l'arrivée des ports rhénans des deux Bâles, se répartissent comme suit: rail 60,5% (année précédente: 65,4%) et route 39,5% (année précédente: 34,6%).

[10] Les stations-service de Suisse

(→ tableaux 15/16)



Stations-service

En 2014, le marché dynamique a connu des changements: au 1^{er} janvier 2015, la Suisse comptait 3480 stations-service de marques ouvertes au public, 67 unités de moins (-1,9%). Cependant, on ne doit pas mettre cette réduction en parallèle avec des fermetures de stations de marques. Au début de l'année en effet, plusieurs stations-service n'arboraient pas encore la nouvelle enseigne.

A la fin de 2014, 1297 **shops de stations** offraient à leurs clients la possibilité de faire de petits achats en même temps que le plein de carburant. Les stations disposant d'un shop ont contribué, en 2014, à 72% des ventes totales de carburants.

La moyenne des ventes de carburants par station a atteint 1,44 million de litres, ce qui équivaut dans l'ensemble au niveau de l'année précédente. Le débit moyen varie selon le type de service, l'équipement et l'emplacement de la station-service: les stations d'autoroute ont vendu le plus de carburants, quelque 3,30 millions de litres par an (→ graphique 10).

Shops de stations.

Ils sont un important facteur de concurrence entre les sociétés pétrolières. On vend en moyenne nettement plus de carburants aux stations-service disposant de plus grandes surfaces de shops, que celles avec des shops plus petits.

Produits pétroliers en Suisse

Importations et exportations

Les importations globales de pétrole brut et de produits finis ont atteint durant l'exercice 11,31 millions de tonnes. Alors que les importations de produits finis ont diminué de près de 16% du fait d'une demande plus faible de mazout, les importations de pétrole brut ont légèrement progressé. Ainsi, les deux raffineries du pays ont bien travaillé.

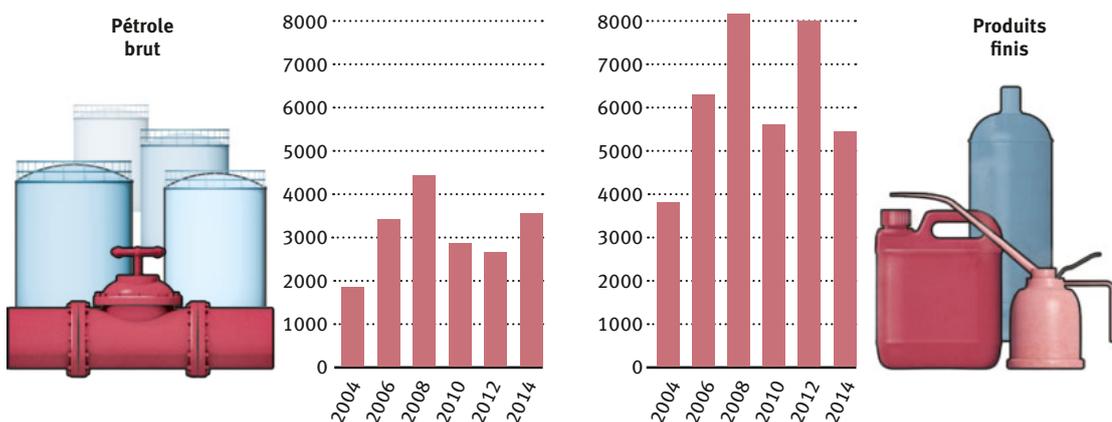
Pétrole brut

Environ 58% des pétroles bruts importés provenaient d'Afrique du Nord et de l'Ouest. La Libye a de nouveau été le principal fournisseur de brut (29,8%). Cependant, la situation toujours tendue en Libye a entraîné – comme l'année précédente – un recul des importations de bruts. Une grande part du manque de livraisons a été compensée par de plus grandes quantités importées d'autres pays (→ graphique 12, page 27).

Par rapport à l'année précédente, la réduction de la part des bruts légers et pauvres en soufre d'Afrique du Nord a probablement élevé faiblement la teneur en soufre à 0,29%. En 2014, la densité moyenne s'est située à 0,832 g/cm³, valeur un peu supérieure aux deux années précédentes. Une teneur en soufre et une densité faibles réduisent, pour les deux raffineries suisses, les coûts de production des combustibles et carburants de qualités pauvres en soufre conformes aux prescriptions légales (→ tableau 8).

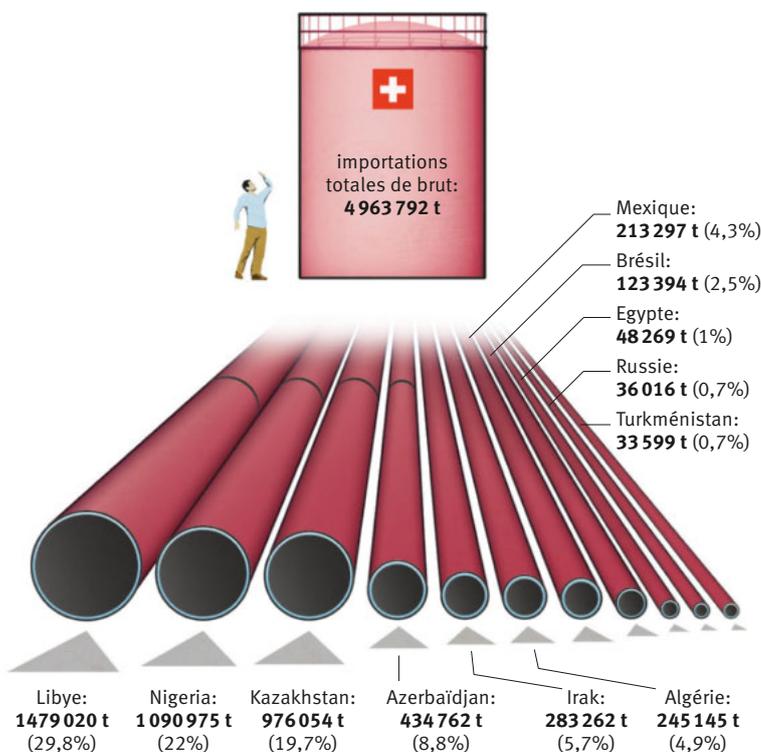
[11] Valeur des importations de pétrole brut et de produits finis

En millions de francs suisses (→ tableau 9)



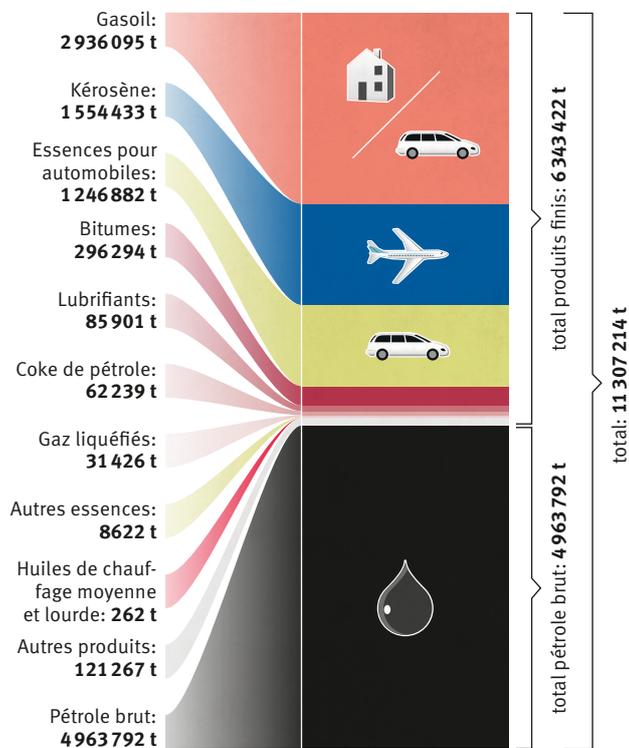
[12] Provenance du pétrole brut importé en Suisse

Année 2014, en tonnes (→ tableau 6)



[13] Importations de produits finis et de pétrole brut

Année 2014, en tonnes (→ tableau 4)



Produits finis

En 2014, les importations de produits finis ont atteint, 6,34 millions de tonnes (-15,8%). La plus grande quantité des produits importés en 2014 concerne, de nouveau, le distillat de densité moyenne gasoil (carburant diesel et mazout). La part des **essences** importées continue de décroître (-19,8%). Les pays de l'UE sont restés nos principaux fournisseurs de produits finis avec 99,9%.

Valeur des importations

La chute des prix du pétrole brut sur le marché international en 2014 s'est aussi reflétée dans une valeur plus faible par tonne de pétrole: les coûts s'élevaient en moyenne à CHF 713,80 (-8,1%). La même quantité de produits finis coûtait en moyenne CHF 859,90, soit 7,2% moins qu'en 2013. Les importations de pétroles bruts et de produits finis ont représenté globalement près de 9 milliards de francs (→ tableau 9).

Exportations

Les exportations de produits finis ont légèrement diminué en 2014 de 2,87% à 1,10 million de tonnes. Avec une part de près de 55%, le kérosène qui ravitaille le trafic aérien international, reste le principal produit exporté (→ tableau 10).

La valeur des exportations de l'ensemble des produits finis a atteint 0,88 milliard de francs (-9,1%). Les exportations ont coûté en moyenne CHF 792,84 par tonne.

Essences.

Elles comprennent non seulement de l'essence sans plomb 95 et 98, mais aussi, par exemple, de l'essence d'aviation.

Produits pétroliers en Suisse

Produits, technique et environnement

Diverses normes pour les carburants ont été remaniées. Des modifications réglementaires concernent, entre autres, le transport de marchandises dangereuses. L'accord de coopération pour les grands dépôts pétroliers comprend maintenant dix cantons en tant que partenaires contractuels.

Normalisation

Les exigences techniques de qualité pour les produits pétroliers sont fixées dans des normes internationales (ISO), européennes (EN) ou nationales (SN). Le tableau en page 29 donne un aperçu de produits pétroliers sélectionnés.

Résumé des modifications de normes actuelles

Carburant diesel

La norme actualisée pour le diesel, SN EN 590, a été publiée au début de 2014. Les nouveautés principales concernaient l'adoption de la norme modifiée EN 14214 pour l'ester méthylique d'acides gras (FAME) ainsi que des adaptations de procédés d'analyse et de méthodes d'essai. Le résumé de «l'extrait de la norme SN EN 590» a aussi été adapté.

FAME.

Pour en savoir plus
→ p. 38

Ethanol

La norme SN EN 15376 définit les exigences de qualité pour l'éthanol en tant qu'adjonction à l'essence. La norme remaniée a été publiée en décembre 2014. Les principales adaptations comprennent l'extension du domaine d'application jusqu'à E85 (jusqu'ici E10), ainsi que le renforcement des valeurs limites pour le chlore et le sulfate.

Biodiesel

La norme FAME SN EN 14214 a fait l'objet de deux nouvelles publications: les principaux changements concernaient le remaniement des méthodes d'essai existantes et l'introduction de nouvelles pour les teneurs de phosphore et de soufre, ainsi que la stabilité d'oxydation et la pollution.

Transport de marchandises dangereuses par route

ADR

Tous les deux ans, on remanie l'Accord européen pour le transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Les nouveaux changements sont entrés en vigueur au 1^{er} janvier 2015. Pour le transport de combustibles et de carburants, des adaptations importantes concernent, entre autres, le marquage des remorques de camions-citernes, des prescriptions spéciales pour les citernes pour adjonctions, des extincteurs sur le véhicule.

SDR

L'Ordonnance nationale relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR) sera aussi adaptée en coordination avec l'ADR. D'autres changements déterminants pour le transport des huiles minérales dans SDR concernent, entre autres, des prescriptions pour des citernes de chantier et pour les chauffeurs d'engins. A cela s'ajoute aussi l'adaptation de la liste des

tunnels routiers avec des restrictions de transport. Sur la base de l'ADR, on a introduit en 2010 un système international standardisé pour le transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers, ce qui a conduit au classement provisoire des tunnels par catégories avec restrictions. Dans plusieurs cas, il en est résulté une interdiction effective de transport de carburants et de combustibles dans les tunnels concernés. Sur ce, les transporteurs d'huiles minérales ont dû souvent faire de longs détours, parfois par des villages ou par des cols alpins. Sur la base de nouvelles analyses des risques, ainsi qu'à la suite de transformations ou de mesures d'organisation, ces tunnels ont été classés définitivement par l'OFROU (Office fédéral des routes), ce qui a permis de lever de nouveau quelques restrictions au 1^{er} janvier 2015.

Accord de coopération pour grands dépôts pétroliers

Au début de janvier 2014, le canton d'Argovie a été le dixième partenaire à adhérer à l'accord de coopération. Il a signé avec la branche pétrolière, représentée par la Carbura et l'Union Pétrolière, un accord en matière de préservation de l'atmosphère. Ce regroupement englobe déjà deux tiers de la capacité des dépôts pétroliers en Suisse et garantit ainsi une évaluation uniforme de ces installations.

Avec l'accord de coopération, les cantons délèguent à la branche pétrolière des tâches sélectionnées du contrôle d'exécution, dans les domaines de la protection des eaux, de la protection de l'air, et de la prévention des accidents majeurs. Les contrôles se font par Eco Swiss, l'institution spécialisée des grands dépôts pétroliers mandatée par la branche. Une commission spécialisée composée de représentants des cantons signataires, de la Confédération et de la branche accompagne et surveille l'accord de coopération.

Aperçu des normes sélectionnées pour carburants et combustibles

Carburant	Norme/standard ^a
Essence	SN EN 228 Carburants pour véhicules à moteur – essences sans plomb – exigences et procédures d'essai Extrait de la norme SN EN 228
Carburant diesel	SN EN 590 Carburants pour véhicules à moteur – carburant diesel – exigences et procédures d'essai Extrait de la norme SN EN 590
Diesel synthétique	prEN 15940 Carburants pour véhicules à moteur – carburant diesel paraffinique de synthèse ou de procédé d'hydrogénation – exigences et procédures d'essai
Ethanol	SN EN 15376 Carburants pour véhicules à moteur – éthanol pour utilisation comme composants de mélange dans l'essence – exigences et procédures d'essai
Ethanol (E85)	CEN/TS 15293 Carburants pour véhicules à moteur – carburant à base d'éthanol (E85) pour véhicules à moteur – exigences et procédures d'essai
Ester méthylique d'acides gras (FAME) en tant que biodiesel	SN EN 14214 Produits pétroliers liquides – ester méthylique d'acides gras (FAME) pour utilisation dans moteurs diesel et comme mazout – exigences et procédures d'essai
Kérosène (Jet A-1)	AFQRJOS Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems: Jet A-1 ^b (basé sur British Ministry of Defense Standard DEF STAN 91-91 et sur ASTM Standard Specification D 1655)
Essence d'aviation (AVGAS)	British Ministry of Defense Standard DEF STAN 91-90 Gasoline Aviation: Grades 80/87, 100/130 and 100/130 LL ^c
Gaz liquéfié (GPL)	SN EN 589 Carburants pour véhicules à moteur – gaz liquéfié – exigences et procédures d'essai
Mazout (qualités: Euro et Eco pauvre en soufre)	SN 181160 Produits pétroliers – prescriptions de qualité pour les huiles de chauffage – marquage
Huile de chauffage lourde	

Sources de données selon publications actuelles des normes: ^a www.snv.ch; ^b www.jjgonline.com; ^c www.gov.uk/uk-defence-standardization

Pétrole au niveau international

Aucune fin de l'ère du pétrole n'est en vue

Le second semestre de 2014 a été marqué par une suroffre de pétrole, ce qui a baissé de moitié son prix à la fin de l'année. L'évolution actuelle sur le marché pétrolier confirme que les règles les plus simples fonctionnent: un accroissement de l'offre conduit à un affaiblissement de la demande globale.

Brent et WTI.

Brent est la plus importante sorte de pétrole brut. Elle provient de la mer du Nord. Le *WTI* (West Texas Intermediate) est le brut de référence pour le marché américain. Les deux pétroles bruts sont légers et d'une basse teneur en soufre.

L'accroissement rapide de la production d'huile et de gaz de schiste (fracturation).

Pour en savoir plus
→ p. 38

Marché

Jusqu'à la fin août, le prix du pétrole est resté à peu près au niveau de l'année précédente. L'effondrement des prix survenu par la suite a abouti, vers la fin de l'an, à des prix de quelque 55 dollars le baril pour le Brent. Le prix sur le marché a chuté ainsi de plus de la moitié dans le second semestre de 2014. Cependant, le plancher n'avait pas encore été atteint à la fin de décembre. Le baril coûtait en moyenne annuelle 99,02 dollars.

L'accroissement rapide de la production d'huile et de gaz de schiste aux USA a bouleversé le marché pétrolier mondial en 2014. Ainsi, les Etats-Unis n'ont jamais produit autant de pétrole depuis trois décennies. Les pays de l'OPEP, quant à eux, ont maintenu fermement leur quota de production de 30 millions de barils par jour. De surcroît, l'OPEP avait nettement dépassé son quota de production depuis longtemps déjà. De ce fait, il y a eu sur le marché un excédent d'environ 2 millions de barils par jour dans la seconde moitié de l'année. A l'inverse des années 1980, les Etats de l'OPEP – Arabie saoudite en tête en tant que membre le plus puissant – n'ont pas voulu réduire leurs quotas de production. Le maintien des parts de marché prévalait, quitte à accepter une baisse du prix du pétrole. On peut interpréter la décision de l'OPEP de fin novembre

2014 comme changement paradigmatique sur le marché pétrolier et comme signe de déclin de la puissance de l'OPEP. A l'avenir, la formation du

prix viendra du marché et l'OPEP ne le déterminera plus. Ainsi, l'OPEP abandonne son rôle traditionnel de producteur compensatoire.

En 2014, la surproduction mondiale a eu de plus fortes répercussions sur le brut de référence Brent, axé sur le marché international. Le pétrole brut américain, WTI, en revanche, avait déjà réagi, l'année précédente, à l'accroissement de la production aux Etats-Unis. Ces évolutions différentes ont conduit à un réajustement des prix des deux sortes de brut. Vers la fin de l'année l'écart se situait au-dessous de 2 dollars.

Brent est la plus importante sorte de pétrole brut. Elle provient de la mer du Nord. Le WTI (West Texas Intermediate) est le brut de référence pour le marché américain. Les deux pétroles bruts sont légers et d'une basse teneur en soufre.

Du côté de la demande, l'année 2014 a été marquée par une conjoncture mondiale affaiblie. Le ralentissement de la croissance économique, surtout en Chine, a nécessité une nouvelle correction des prévisions de vente, avec des répercussions sur le prix du pétrole. Néanmoins, la Chine affiche, aussi en 2014, la seconde plus grande consommation pétrolière du monde, derrière les Etats-Unis. De tous les pays, elle a importé le plus de pétrole.¹

¹ U.S. Energy Information Administration (EIA), 2015

OPEP.
Pour en savoir plus
→ p. 38

Réserves de pétrole

Les réserves mondiales confirmées de pétrole ont augmenté de près de 30% au cours des dix dernières années (→ graphique 14). Cette évolution s'explique d'une part par la découverte de nouveaux gisements et la meilleure exploitation de champs pétrolifères existants. D'autre part, les prix élevés du pétrole, jusqu'au milieu de l'année, ont aussi permis que l'extraction du pétrole non traditionnel reste rentable. Avec 40,7 milliards de tonnes, le Venezuela est le pays le plus riche en pétrole. Il doit ce leadership aux gigantesques réserves de pétrole extra lourd dans la Ceinture de l'Orénoque. Les Etats de l'OPEP détiennent près de 73% des réserves mondiales confirmées de pétrole.

Production²

En 2014, 985 881 puits de forage ont produit 3,8 milliards de tonnes de pétrole, à peu près le même volume que l'année précédente. La production de pétrole en Amérique du Nord a continué d'augmenter, aussi au cours de l'année dernière. Cela est dû au renforcement de l'exploitation de l'huile de schiste et des sables asphaltiques. Du fait de leur renoncement à une

restriction de la production, les Etats de l'OPEP ont produit, durant l'exercice, à peu près autant de pétrole que l'année précédente. Malgré les sanctions internationales en vigueur, la production iranienne a pu se redresser (+4,7%). La Libye, en revanche, est restée nettement au-dessous de sa capacité maximale de production et n'a pas retrouvé le calme, même trois ans après la chute de Kadhafi: de plus en plus, les conflits violents se sont aussi dirigés vers des installa-

Réserves de pétrole.
Pour en savoir plus
→ p. 38

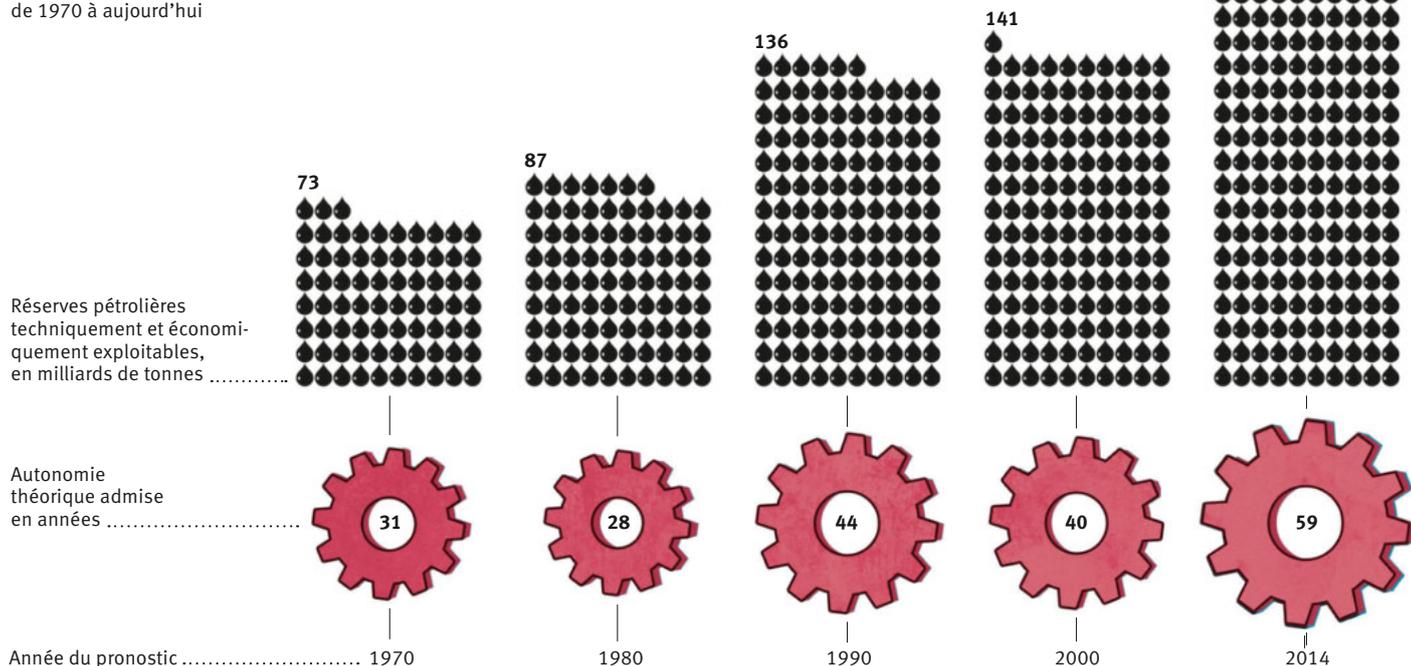
Dans la seconde moitié de l'année, il y a eu sur le marché un excédent d'environ 2 millions de barils de pétrole par jour.

tions d'exportation de pétrole situées sur la côte méditerranéenne. L'Irak a pu se maintenir au deuxième rang des plus grands producteurs de pétrole de l'OPEP, malgré la violence croissante dans le pays et des interruptions de production dans le nord. Derrière les Etats-Unis, l'Irak a même contribué en cours d'exercice à l'augmentation mondiale de la production de pétrole.

² Oil & Gas Journal, décembre 2014

[14] Réserves pétrolières mondiales confirmées et leur autonomie

de 1970 à aujourd'hui



Source: Oil & Gas Journal, décembre 2014

Raffinage³

En 2014, le monde comptait 643 raffineries. Par rapport à l'année précédente, sept installations ont été fermées et cinq ont été mises en service. Les plus grandes raffineries se trouvent au Venezuela, en Corée du Sud et Inde.

Le ralentissement de la croissance économique en Chine a entraîné un affaiblissement des prix du pétrole.

En 2014, la capacité mondiale de raffinage a atteint 4379 millions de tonnes de pétrole brut. Les capacités ont enregistré un record en 2012, puis elles ont diminué pour la seconde année déjà. Par rapport à l'année précédente, le recul en 2014 n'atteint toutefois que 4 millions de tonnes.

La branche connaît depuis longtemps des changements profonds. L'Europe de l'Ouest est surapprovisionnée par ses raffineries: le marché intérieur se rétrécit et, au niveau des exportations, la concurrence hors Europe s'accroît. De plus, de nombreuses installations européennes, dépassées de nos jours, sont axées sur le traitement de l'essence, bien que la demande se soit reportée sur le diesel. Les raffineries américaines profitent du «boom de l'huile de schiste» et aussi de l'interdiction d'exportation de pé-

Les raffineries européennes affrontent une rude concurrence: le marché intérieur se rétrécit et dans les exportations, la concurrence hors Europe s'accroît.

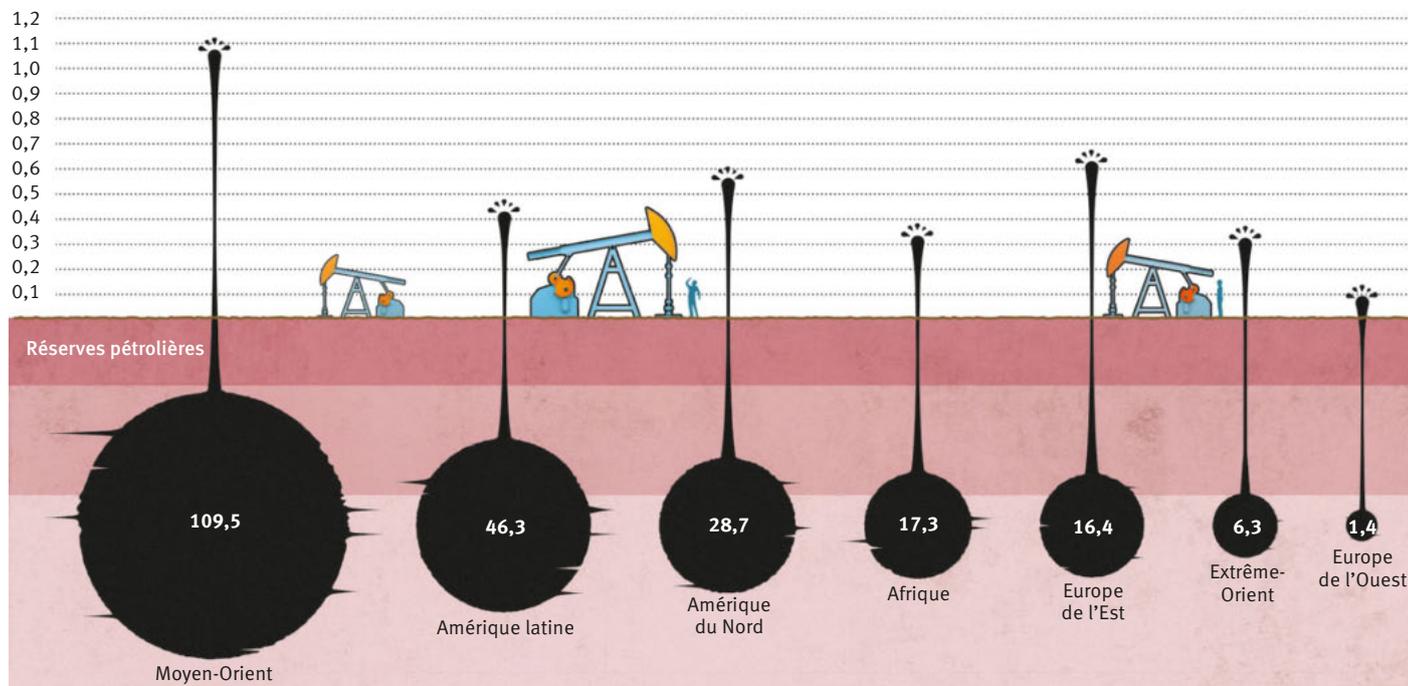
trole brut, en vigueur depuis les années 1970. Les raffineries de la région du Golfe qui sont axées sur le traitement des pétroles lourds vénézuéliens et mexicains, reçoivent maintenant davantage d'huile de schiste légère et pauvre en soufre.

Malgré la lente évolution de la situation économique, l'Asie a étendu ses capacités de raffinage en 2014 (+ 34 millions de tonnes de pétrole brut). La branche reconnaît que les activités de raffinage doivent se faire près des débouchés. Ainsi, la Chine ne cesse d'étendre ses capacités. Certaines de ces nouvelles raffineries sont conçues pour traiter aussi bien du pétrole brut léger que lourd, ce qui fait de la Chine un sérieux concurrent régional.

³ Oil & Gas Journal, décembre 2014

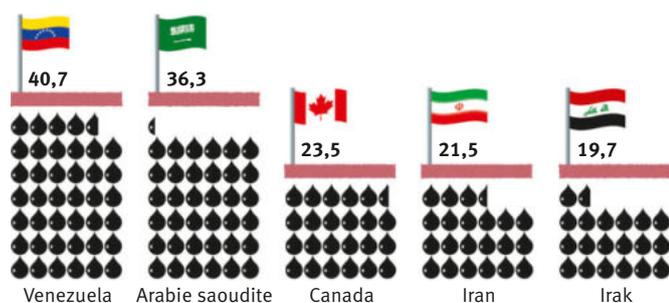
[15] Où se trouvent les réserves mondiales de pétrole et les quantités produites

Production de brut et réserves de pétrole en 2014, en milliards de tonnes



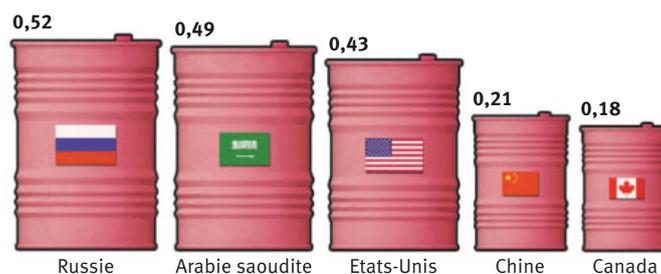
[16] Les cinq pays les plus riches en pétrole en 2014

Réserves pétrolières 2014, en milliards de tonnes



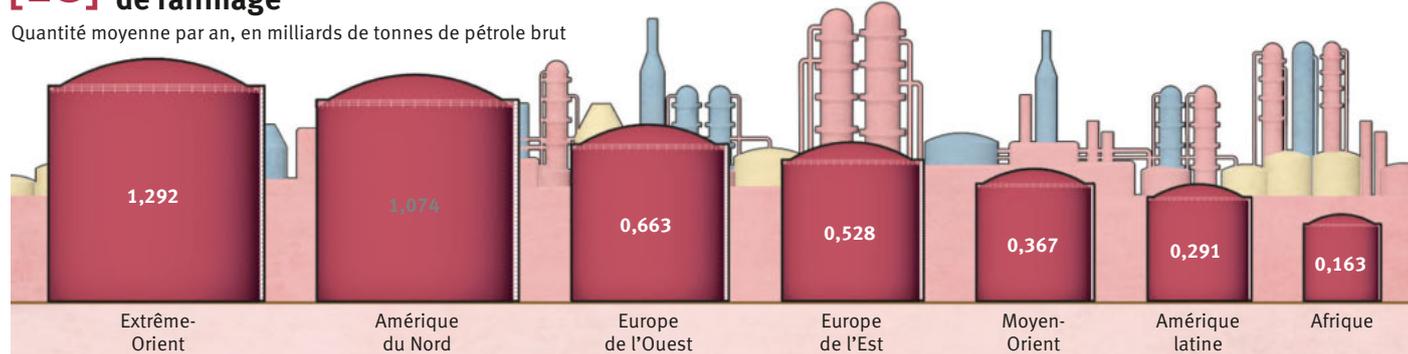
[17] C'est dans ces pays que l'on a extrait le plus de pétrole en 2014

Extraction pétrolière en 2014, en milliards de tonnes



[18] Capacités mondiales de raffinage

Quantité moyenne par an, en milliards de tonnes de pétrole brut



Membres, comité et direction

Assemblée générale

L'assemblée générale s'est tenue le 27 juin 2014 à l'hôtel Savoy à Zurich. Invité en qualité de conférencier, M. Thomas Held a expliqué qu'il était toujours plus difficile de faire aboutir en Suisse des programmes de déréglementation et de développement. Selon lui, des questions de répartition se substituent aux questions de croissance et de productivité, d'où incapacité de réforme et blocage, même si c'est à un haut niveau.

Séances du comité de direction

Durant l'exercice, six séances du comité de direction et un atelier de travail d'une demi-journée ont eu lieu.

Mutations au sein de la direction

A l'occasion de l'assemblée générale, deux nouvelles personnes ont été élues à la direction:

- Lorenz Burkart, Country Chair des sociétés Shell en Suisse, succède à Felix Meier, membre de la direction depuis 2012.
- Ramon Werner, CEO d'Oel-Pool AG, succède à Nicolas Joerin, membre de la direction depuis 1992, qui a aussi assumé la fonction de vice-président de l'Union Pétrolière depuis 1994.
- Daniel Hofer, directeur de Migrol AG, a été élu nouveau vice-président de l'Union Pétrolière lors de l'assemblée générale.

Journée d'information de la branche

De nombreux représentants de la branche, venus à la séance d'information de l'UP du 27 mars 2014, ont obtenu un aperçu des thèmes actuels. Des orateurs et spécialistes de la direction de l'UP ont présenté, entre autres, les défis à relever

dans les dépôts pétroliers et dans l'infrastructure du transport de marchandises, l'assainissement des citernes à simple paroi, ainsi que la stratégie énergétique de la Confédération et le modèle de prescriptions énergétiques des cantons (MoPEC).

Nouvelle campagne de publicité

Dès mars 2014, trois nouveaux spots publicitaires «Chauffer au mazout» paraissent à la télévision et dans la presse quotidienne. La campagne, élaborée en commun avec l'agence de publicité Ruf Lanz, a reçu de la branche et des publicitaires un écho majoritairement positif.

Protection de la jeunesse dans les shops de stations-service

16 cours ont été organisés en 2014 à l'intention du personnel et des gestionnaires des shops de stations-service, avec pour objectif de faire cesser la vente illégale de tabac et d'alcool aux jeunes. Simultanément, comme au cours des années passées, on a procédé à des achats-tests qui ont de nouveau donné, dans l'ensemble, des résultats encourageants. Par rapport à d'autres branches, les shops de stations-service appliquent les mesures de protection de la jeunesse de manière exemplaire.

Heures d'ouverture des shops de stations-service

Les autorités de certains cantons et villes ont présenté en 2014 des définitions restrictives pour des voies de communication, ce qui a remis

en question les heures d'ouverture des shops de stations-service concernées. Dans la plupart des cas, la situation a pu être éclaircie, grâce aux efforts d'information de la branche et après consultation des autorités. Cela étant, la plupart des shops de stations-service ne doivent pas s'attendre à un durcissement des conditions cadres et ils pourront maintenir la prolongation éprouvée des heures d'ouverture.

Prise de position

En 2014, la direction a pris officiellement position dans 14 projets de loi, politiques et techniques:

- Adaptation de l'Ordonnance des risques liés aux produits chimiques (ORRChim)
- Directive UNECE «Safety Guidelines and Good Industry Practices for Oil Terminals»
- Document Suva «Insertion des postulats sur le gaz liquéfié dans les ordonnances VUV, VTS et BSV»
- Audition de l'OFTRou sur six accords multilatéraux ADR (M264, M267, M268, M269, M271 et M272)
- Modification de l'Ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂
- Projet de loi pour la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)
- Modèle de prescriptions énergétiques des cantons (MoPEC 2014)
- Avant-projet de loi sur les produits du tabac (LPTab)
- Accord européen relatif au transport international des matières dangereuses par route/ modification de l'Ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses sur route (SDR)
- Rapport sur la motion 12.3652: élaboration d'un plan directeur pour un développement intelligent de l'électromobilité

- Modification de l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair)
- Révision de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM)
- Projet de loi sur l'utilisation du sous-sol du canton de Fribourg
- Révision partielle du plan de mesures de la protection de l'air 2008 du canton Zurich

Réseaux d'entreprises formatrices

Dans les réseaux d'entreprises formatrices, quatre entreprises de la branche pétrolière de la région zurichoise se sont regroupées, sous la conduite de l'UP, pour former des apprentis. A la fin de 2014, deux apprentis ont été engagés en deuxième et troisième année d'apprentissage. En octobre 2014, l'UP a organisé, à Sursee, un cours de deux jours axé sur les caractéristiques de la branche, à l'intention des apprentis de deuxième et troisième année d'apprentissage.

Fonds de recherche de l'Union Pétrolière (FRUP)

En 2014, le FRUP a soutenu, en commun avec d'autres partenaires, neuf projets dont l'un a été réalisé avec succès: dans le cadre des projets élaborés en commun avec la société Vela Solaris et la Haute Ecole «Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW)», on a étendu le logiciel de planification Polysun d'un module de simulation couplage chaleur-force (CCF) et centrale de cogénération (BHKW).

Dans un projet, en voie d'achèvement, de la section moteurs thermiques de l'Empa, on développe, en collaboration avec la société Liebherr Machines, un système d'injection «AdBlue», universellement applicable pour le retraitement des gaz d'échappement de NO_x dans des machines du secteur non routier (offroad).

Sept projets en cours se penchent sur les thèmes suivants: des chercheurs du Laboratoire de l'aérothermochimie et des systèmes de combustion (LAV) de l'EPFZ traitent du développement des caractéristiques de nouveaux carburants. Au moyen de modèles informatiques, l'entreprise Combustion and Flow Solutions,

optimise un modèle pour systèmes de recharge à deux allures dans des moteurs diesel et, dans un autre projet, soutient l'optimisation d'installations de couplage chaleur-force (CCF). La société Sensima Inspection SARL développe un module pour un système robotique entièrement automatisé pour l'analyse des dégâts de corrosion au fond des grandes citernes. L'entreprise Micro Steam GmbH se penche sur le développement d'un extenseur à vapeur pour l'utilisation des gaz d'échappement des moteurs diesel, pour produire de l'électricité. Et le Laboratoire du contrôle des gaz d'échappement de la Haute Ecole Spécialisée bernoise (AFHB) à Bienne entreprend, dans le cadre de deux projets, des recherches sur des émissions de nanoparticules métalliques provenant des voitures à essence à injection directe, ainsi que sur la toxicité de ces émissions lors de l'utilisation de divers carburants.

Service extérieur

Les activités du service extérieur tendent si possible vers des conseils directs aux clients. Quelque 2000 discussions de conseil avec les clients ont eu lieu sur place. A cela s'ajoutent des conseils donnés aux stands des foires d'exposition de Bâle, Lausanne, Wettingen, Zurich, Lucerne et Saint-Gall. Par ailleurs, une dizaine de réunions d'information se sont déroulées dans toutes les régions du pays. Par ailleurs, nos collaborateurs du service extérieur ont donné une quinzaine d'exposés lors d'assemblées externes.

Publications

Le magazine «Pétrosphère» contenant des informations actuelles sur le thème pétrole est paru quatre fois en 2014, en allemand, français et italien. Le tirage total atteint 50 000 exemplaires.

Collaborateurs de la direction et du service extérieur au 1^{er} mai 2015

Ueli Bamert
Tülay Ergin
Beat Gasser
Armin Heitzer
Samira Ilg
Samuel Matthey
Katharina Reichner
Francesca Romano
Markus Sager
Moreno Steiger
Martin Stucky

Effectif des membres au 1^{er} janvier 2015

Liste des sociétés membres

A. H. Meyer & Cie. AG, Badenerstrasse 329, case postale 120, 8040 Zurich, tél. 044 498 15 15, www.ahmeyer.ch
Agrola AG, Theaterstrasse 15a, case postale 344, 8401 Winterthur, tél. 058 433 80 00, www.agrola.ch
Air Total (Suisse) SA, ch. des Coquelicots 16, case postale 410, 1214 Vernier, tél. 022 306 66 80, www.totalsuisse.ch
Argos Switzerland AG, Industriestrasse 49, 6300 Zoug, tél. 041 766 49 49, www.argosenergies.com
Benoil SA, via Cercera, 6862 Rancate, tél. 091 640 02 00, www.benoil.ch
BP Europa SE, Hamburg, Zweigniederlassung BP (Switzerland) Zug, Baarerstrasse 139, case postale, 6302 Zoug, tél. 058 456 91 11, www.bpswitzerland.ch
Cica SA, Hiltalingerstrasse 71, case postale 168, 4019 Bâle, tél. 061 638 85 00, www.cica.ch
City Carbuoil SA, case postale, 6802 Rivera, tél. 091 935 93 63, www.citycarbuoil.ch
Coop Mineraloel AG, Hegenheimerweg 65, case postale, 4123 Allschwil, tél. 061 485 41 41, www.coop-mineraloel.ch
Eduard Waldburger AG, Teufener Strasse 176, case postale 2244, 9001 Saint-Gall, tél. 071 274 30 83, www.waldburger-oel.ch
Eni Suisse SA, Av. de Gratta-Paille 1, 1018 Lausanne, tél. 021 644 31 11, www.enisuisse.ch
Fritz Meyer AG, Sevogelstrasse 26, 4002 Bâle, tél. 061 317 86 86, www.fmag.ch
Halter AG Wil, St. Galler Strasse 75, case postale 638, 9501 Wil, tél. 071 913 33 33, www.halter-energie.ch
Lang Energie AG, Seestrasse 13, 8280 Kreuzlingen, tél. 071 677 12 12, www.langenergie.ch
Migrol AG, Badenerstrasse 569, case postale, 8048 Zurich, tél. 044 495 11 11, www.migrol.ch
Oel-Pool AG, Spittelweg 1, 5034 Suhr, tél. 062 836 85 25, www.oel-pool.com
Oléoduc du Rhône SA, usine de Bovernier, rue de l'Oléoduc 43, 1932 Les Valettes (Bovernier), tél. 027 722 14 71
Osterwalder St. Gallen AG, Oberstrasse 141, case postale 270, 9013 Saint-Gall, tél. 071 272 27 27, www.osterwalder.ch/sg
Osterwalder Zürich AG, Neubrunnenstrasse 38, case postale 635, 8052 Zurich, tél. 044 307 88 88, www.osterwalder.ch/zh
Rhytank AG, Hafenstrasse 87-89, 4127 Birsfelden, tél. 061 319 29 29, www.rhytank.ch
Sapro SA, route de Vernier 143, 1219 Châtelaine, tél. 022 979 05 50, www.sapro.ch
Schätzle AG, Landenbergstrasse 35, case postale 4539, 6002 Lucerne, tél. 041 368 60 00, www.schaetzle.ch
Shell (Switzerland) AG, Baarerstrasse, 6340 Baar, tél. 041 769 44 44, www.shell.ch
Socar Energy Switzerland GmbH, Uraniastrasse 40, case postale, 8021 Zurich, tél. 044 214 41 11, www.socarenergy.ch
Suter, Joerin AG Heizöl & Kohlen, Talstrasse 45, 4144 Arlesheim, tél. 061 705 15 15, www.suter-joerin.ch
Tamoil (Suisse) SA, route de Pré-Bois 29, case postale 816, 1215 Genève 15 Aéroport, tél. 022 791 83 11, www.tamoil.ch
Varo Energy Marketing AG, Industriestrasse 24, case postale 4713, 6304 Zoug, tél. 041 747 23 00, www.varoenergy.com

Membres du Comité au 1^{er} janvier 2015

Président: **Rolf Hartl**
 Vice-président: **Daniel Hofer**, directeur de Migrol AG, Zurich
Edgar Bachmann, CEO, Socar Energy Switzerland GmbH, Zurich
Lorenz Burkart, Country Chair, Shell (Switzerland) AG, Baar
Constantin Cronenberg, CEO, BP (Switzerland), Zoug
Roland Ellenbroek, délégué du Conseil d'administration de Lang Energie AG, Kreuzlingen
Stefan Feer, directeur d'Agrola AG, Winterthur
Andres Flütsch, membre du Conseil d'administration de Varo Energy Marketing AG, Zoug
Jürg Hornisberger, directeur de Tamoil (Suisse) SA, Genève
Roger Oser, président de la direction de Coop Mineraloel AG, Allschwil
Mario Silla, président administrateur délégué d'Eni Suisse SA, Lausanne
Ramon Werner, CEO Oel-Pool AG, Suhr

Direction

Roland Bilanz

Organe de contrôle

PricewaterhouseCoopers AG, Birchstrasse 160, 8050 Zurich

Adresse

Union Pétrolière, Spitalgasse 5, 8001 Zurich
 Téléphone 044 218 50 10, fax 044 218 50 11, www.petrole.ch

Glossaire

Agents énergétiques fossiles Ce sont tous les agents énergétiques formés au cours de millions d'années à partir de biomasse, et qui sont extraits aujourd'hui des entrailles de la Terre. Cela englobe le pétrole, le gaz naturel et le charbon, qui ont contribué en 2013 pour près de 86% à la consommation mondiale d'énergie primaire.

Biocarburants Carburants liquides ou gazeux, produits à partir de biomasse. L'Union Européenne impose que des biocarburants soient mélangés à l'essence et au diesel. En Suisse, les biocarburants ne sont favorisés – c'est-à-dire exemptés de la taxe sur les huiles minérales – que s'ils répondent à des exigences écologiques et sociales strictement définies. Selon la matière première et le procédé utilisé pour leur fabrication, les bilans écologiques et CO₂ sont susceptibles de diverger.

Degrés-jours de chauffage Les degrés-jours de chauffage sont calculés pour l'ensemble de la Suisse et représentent la somme des différences quotidiennes de température entre un local chauffé à 20 °C et la température extérieure moyenne, lorsque celle-ci est égale ou inférieure à 12 °C.

Energies renouvelables Energies régénératives, qui se renouvellent rapidement ou sont disponibles de manière pratiquement continue. En Suisse, la force hydraulique est un vecteur énergétique renouvelable traditionnellement important. Les nouvelles énergies renouvelables que sont le solaire, le bois, la biomasse, l'éolien, la géothermie et la chaleur environnementale constituent une part faible mais croissante de l'approvisionnement énergétique de la Suisse.

FAME Biodiesel, également appelé FAME (fatty acid methyl ester). Il est fabriqué chimiquement par estérification d'huile végétale ou animale, avec du méthanol. Le produit principal est l'ester méthylique d'acide gras, la glycérine étant un sous-produit (sources: www.ebb-eu.org; www.biokraftstoffverband.de).

Fracturation (fracking) La fracturation hydraulique, également appelée stimulation hydraulique, est une technique de forage permettant d'exploiter des gisements de pétrole et de gaz naturel dans des formations rocheuses peu perméables. De l'eau contenant des composants actifs (par ex. du sable ou des produits chimiques) est injectée sous haute pression dans le forage, ce qui agrandit les fissures – ou en crée – dans les couches très denses de grès, de schistes ou de charbon. Cela a pour effet de mobiliser les inclusions de pétrole ou de gaz naturel de la roche et permet ainsi de les extraire. Une technique similaire est utilisée en géothermie pour augmenter la perméabilité du sous-sol.

Mazout En Suisse, le mazout est proposé dans les qualités «Euro» et «Mazout Eco pauvre en soufre», qui se distinguent par une teneur maximale en soufre de 1000 mg/kg dans un cas et 50 mg/kg dans l'autre. D'après les normes, la teneur en azote du mazout Eco pauvre en soufre ne doit pas excéder 100 mg/kg.

OPEP L'Organisation des pays exportateurs de pétrole a son siège à Vienne. Les pays membres représentent 40% de la production pétrolière mondiale et près de trois quarts des réserves mondiales de pétrole.

Produits pétroliers à utilisation non énergétique Ces produits pétroliers ne sont pas utilisés pour des applications énergétiques (production d'énergie). Ils englobent notamment le bitume, les lubrifiants, les cires, la paraffine, le pétrole lampant, le gaz liquide destiné à des applications chimiques ainsi que le coke de pétrole servant à la production de graphite.

Raffineries/raffinage Procédé technique consistant à séparer les différents constituants du pétrole brut et à les transformer en divers produits finis.

Ressources pétrolières Ensemble des gisements pétroliers (connus et encore inconnus) à l'échelon mondial.

Réserves de pétrole Réserves pétrolières confirmées, susceptibles d'être exploitées de manière rentable selon les techniques et conditions cadres actuelles.

Révision de la loi sur le CO₂ La révision de la loi sur le CO₂ du 1^{er} janvier 2013 prévoit que les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduites globalement sur le territoire national d'au moins 20% d'ici 2020, par rapport à 1990. Cela représente une réduction d'environ 11 millions de tonnes d'équivalent CO₂.

Combustibles: la révision de la loi sur le CO₂ prolonge la perception de la taxe d'incitation introduite en 2008 sur les combustibles fossiles (taxe CO₂) et l'augmente en fonction d'objectifs intermédiaires.

Carburants: les importateurs de carburants fossiles sont tenus de compenser, d'ici 2020, 10% des émissions de CO₂ en prenant des mesures sur le territoire national, qu'il s'agisse de leurs propres projets ou de l'achat d'attestations (source: www.bafu.admin.ch).

Stratégie énergétique 2050 En adoptant la stratégie énergétique 2050, le Conseil fédéral souhaite réaliser la sortie du nucléaire. Il mise pour cela sur l'efficacité énergétique, ainsi que sur la promotion des centrales hydro-électriques et des énergies renouvelables. Lors d'une deuxième étape de la Stratégie énergétique 2050, le Conseil fédéral entend remplacer le système de promotion actuel par un système incitatif. Lors de la session d'hiver 2014, le Conseil national a majoritairement bien accueilli les propositions du Conseil fédéral. Le Conseil des Etats traitera la question de la Stratégie énergétique probablement à l'automne 2015.

1_Ventes intérieures de produits pétroliers¹

Produit	2012	2013	2014	2013/2014
	t	t	t	%
Essence	2 936 565	2 802 597	2 693 704 ²	-3,9
Kérosène	1 556 066	1 571 864	1 582 501	0,7
Carburant diesel	2 515 064	2 626 221	2 700 675 ³	2,8
Total carburants	7 007 695	7 000 682	6 976 880	-0,3
Mazout	3 387 103	3 911 160	2 729 398 ⁴	-30,2
Huiles de chauffage moyenne et lourde	36 469	20 564	8 781	-57,3
Total huiles de chauffage	3 423 572	3 931 724	2 738 179	-30,4
Gaz liquéfiés	175 988	171 558	167 082	-2,6
Bitumes	291 395	292 885	296 081	1,1
Coke de pétrole	69 357	54 015	61 964	14,7
Lubrifiants	51 025	53 472	53 721	0,5
Essence d'aviation	3 462	3 731	3 523	-5,6
Autres essences	14 388	6 109	8 530	39,6
Autres pétroles	2 509	2 286	1 899	-16,9
Cires et paraffines	3 288	3 838	4 476	16,6
White Spirit	5 436	5 664	5 292	-6,6
Total autres produits	616 848	593 558	602 568	1,5
Consommation propre des raffineries	197 945	252 877	257 531	1,8
Total	11 246 060	11 778 841	10 575 158	-10,2

¹Ventes en libre pratique fiscale (excepté kérosène)

²Inclus biocarburants: 7258 tonnes

³Inclus biocarburants: 19 080 tonnes

⁴Inclus mazout Eco pauvre en soufre: 916 761 tonnes

Sources: Carburants, Administration fédérale des douanes et Association de l'industrie suisse des lubrifiants

2_Facteurs influençant la consommation

	2012	2013	2014	2013/2014
				%
PIB réel, en mio. CHF ¹ (année de référence 2010)	623 928	635 881	648 358 p	2,0
Population résidente permanente moyenne ² (en 1000)	7 997	8 089	v	
Effectif total de logements ³ (en 1000)	4 576	4 790	x	
Degrés-jours de chauffage ⁴	3 281	3 471	2 782	-19,9
Consommation de mazout (par degré-jour, en tonnes)	1 097	1 090	1 090	0,0
Taux de remplissage des citernes ⁵ de mazout (à la fin de l'année en %)	46,7	55,6	55,5	-0,2
Production industrielle ⁶ (2010 = 100)	105,1	105,9	107,6	1,6
Effectif des véhicules à moteurs ⁷	4 925 500	5 005 800	5 084 900	1,6
Nombre des vols ⁸ (aéroports de Zurich, Genève; vols de ligne et charter)	374 422	368 009	375 170	1,9

p Données provisoires

v Le chiffre n'était pas encore disponible au moment de la mise sous presse.

x Année précédente

Sources:

¹Secrétariat d'Etat à l'économie (Seco)

^{2/3/6}Office fédéral de la statistique (OFS)

⁴Office fédéral de l'énergie (OFEN)

⁵Oil Link AG

⁷routesuisse

⁸Direction de l'aéroport de Zurich

3_Structure des ventes suisses de produits pétroliers

	2012	2013	2014
	%	%	%
Essence	26,1	23,8	26,0
Kérosène	13,8	13,3	15,2
Carburant diesel	22,4	22,3	26,1
Huiles de chauffage	30,4	33,4	26,4
Autres produits	5,5	5,0	5,0
Consommation propre des raffineries	1,8	2,1	1,4
Total	100,0	100,0	100,0

Sources: Carbura, Administration fédérale des douanes et Association de l'industrie suisse des lubrifiants

4_Statistique des importations

Produit	2012	2013	2014	2013/2014
	t	t	t	%
Essences pour automobiles	1 908 477	1 403 626	1 246 882	-11,2
Autres essences	11 712	9 072	8 622	-5,0
Kérosène	1 534 572	1 568 129	1 554 433	-0,9
Gasoil	4 242 640	3 973 656	2 936 095	-26,1
Huiles de chauffage moyenne et lourde	19 497	24 717	262	-98,9
Bitumes	291 437	293 024	296 294	1,1
Coke de pétrole	69 566	54 230	62 239	14,8
Lubrifiants	67 402	68 386	85 901	25,6
Gaz liquéfiés	76 286	33 587	31 426	-6,4
Autres produits ¹	88 642	108 894	121 267	11,4
Total des produits pétroliers	8 310 231	7 537 322	6 343 422	-15,8
Pétrole brut	3 231 713	4 891 059	4 963 792	1,5
Total	11 541 944	12 428 380	11 307 214	-9,0

¹ 2014 inclus 61 040 tonnes de MTBE et 4021 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries)

Source: Administration fédérale des douanes

5_Statistique par région de provenance (pétrole brut et produits finis)¹

	2012		2013		2014	
	t	%	t	%	t	%
EU	8 291 699	71,8	7 527 436	60,6	6 331 210	56,0
Russie		0,0	36 880	0,3	36 519	0,3
Autres pays d'Europe		0,0	23	0,0	13	0,0
Afrique		0,0	3 309 975	26,6	2 863 530	25,3
Asie/Océanie		0,0	1 548 404	12,5	1 730 772	15,3
Amérique		0,0	5 662	0,0	345 170	3,1
Autres pays ²	3 250 245	28,2	0	0,0	0	0,0
Total	11 541 944	100,0	12 428 380	100,0	11 307 214	100,0

¹ 2014 inclus 61 040 tonnes de MTBE et 4021 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries)

² En raison d'une modification de la représentation, la distribution exacte des groupes de pays autres que ceux de l'UE n'apparaît qu'à partir de 2013.

Source: Administration fédérale des douanes

6_Statistique par pays de provenance

	2012		2013		2014	
	t	%	t	%	t	%
Pétrole brut						
Libye	1 607 003	49,7	1 675 978	34,3	1 479 020	29,8
Nigeria	606 249	18,8	1 001 389	20,5	1 090 975	22,0
Egypte	0	0,0	21 270	0,4	48 269	1,0
Algérie	219 396	6,8	611 263	12,5	245 145	4,9
Total Afrique	2 432 648	75,3	3 309 900	67,7	2 863 409	57,7
France	146	0,0	453	0,0		
Russie	15 154	0,5	35 477	0,7	36 016	0,7
Azerbaïdjan	80 856	2,5	84 421	1,7	434 762	8,8
Kazakhstan	673 898	20,8	1 460 807	29,9	976 054	19,7
Turkménistan	29 010	0,9	-	-	33 599	0,7
Irak					283 262	5,7
Mexique					213 297	4,3
Brésil					123 394	2,5
Total pétrole brut	3 231 713	100,0	4 891 059	100,0	4 963 792	100,0
Produits finis¹						
Allemagne	4 022 093	48,4	3 657 831	48,5	3 255 398	51,3
France	878 923	10,6	845 428	11,2	773 554	12,2
Italie	942 682	11,3	949 853	12,6	815 017	12,8
Pays-Bas	1 460 947	17,6	1 114 665	14,8	768 193	12,1
Belgique/Luxembourg	829 873	10,0	759 534	10,1	575 046	9,1
Autres pays de l'UE	157 035	1,9	199 670	2,6	144 002	2,3
Total UE	8 291 553²	99,8	7 526 982³	99,9	6 331 210³	99,9
Russie			1 403	0,0	503	0,0
Autres pays d'Europe			23	0,0	13	0,0
Afrique			75	0,0	121	0,0
Asie/Océanie			3 176	0,0	3 095	0,0
Amérique			5 662	0,1	8 479	0,1
Total produits finis⁴	8 310 231	100,0	7 537 321	100,0	6 343 422	100,0
Total pétrole brut et produits finis	11 541 944		12 428 380		11 307 214	

¹ 2014 inclus 61 040 tonnes de MTBE et 4021 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries)

² UE 27

³ UE 28

⁴ En raison d'une modification de la représentation, la répartition des produits finis provenant de pays autres que ceux de l'UE n'apparaît qu'à partir de 2013.

Source: Administration fédérale des douanes

7_Statistique de provenance par catégorie de produits

	Essence	Kérosène	Gasoil	Huiles moyenne et lourde	Bitumes	Coke de pétrole	Lubri- fiants	Gaz liquéfiés	Autres produits ¹	Total
	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
	979 133	1 124 053	1 303 322	5 174	145 494	29 526	27 170	25 013	18 948	3 657 831
Allemagne	763 807	1 122 469	1 046 720	32	166 147	50 180	33 121	22 149	50 774	3 255 398
	19 131	359 389	399 897	5 741	36 786	18	8 200	1 262	15 003	845 428
France	33 607	373 193	301 379	1	43 879	-	7 265	933	13 296	773 554
	338 858	4 290	504 517	-	91 394	-	4 343	788	5 663	949 853
Italie	312 372	3 852	416 618	228	64 187	-	14 069	2 194	1 496	815 017
	7 452	75 679	941 662	7 820	430	14 404	1 950	4 645	60 622	1 114 665
Pays-Bas	20 163	46 508	639 787	-	1 365	2	9 192	5 603	45 574	768 193
		4 719	822 067	-	14 282	3 706	13 764	264	4 823	863 625
Belgique/ Luxembourg	2 611	8 410	529 356	-	17 588	0	9 567	90	7 424	575 046
	67 928	0	0	5 982	4 637	6 567	7 402	710	2 353	95 580
Autres pays de l'UE	122 944	1	2 235	-	3 104	7 404	6 689	443	1 182	144 002
	1 412 502	1 568 129	3 971 466	24 717	293 024	54 220	62 829	32 681	107 413	7 526 982
Total UE	1 255 504	1 554 433	2 936 094	262	296 270	57 585	79 904	31 412	119 746	6 331 210
	-	-	-	-	-	1	516	885	0	1 403
Russie	-	-	-	-	25	-	290	-	189	503
	-	-	-	-	-	-	12	-	11	23
Autres pays d'Europe	-	-	-	-	-	-	1	0	12	13
	-	-	-	-	-	-	1	-	74	75
Afrique	-	-	-	-	-	25	0	-	96	121
	195	0	-	-	-	9	2 179	21	772	3 176
Asie/Océanie	0	0	1	-	-	117	2 208	14	756	3 095
	-	-	2 191	-	-	-	2 849	0	622	5 662
Amérique	-	-	-	-	-	4 512	3 498	0	469	8 479
	1 412 697	1 568 129	3 973 656	24 717	293 024	54 230	68 386	33 587	108 893	7 537 322
Total	1 255 504	1 554 433	2 936 095	262	296 294	62 239	85 901	31 426	121 267	6 343 422

2013 gris

2014 noir

¹ 2014 inclus 61 040 tonnes de MTBE et 4021 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries)

Source: Administration fédérale des douanes

8_Pétroles bruts importés

Pays	Pétrole brut	Densité g/cm ³	Soufre %	Quantité t
Egypte	Western Desert	0,820	0,43	36 741
Egypte	Western Desert	0,815	0,34	18 498
Algérie	Sahara Blend	0,810	0,10	17
Algérie	Sahara Blend	0,800	0,10	190 947
Azerbaïdjan	Azeri	0,841	0,20	427 879
Brésil	Olmeca	0,826	0,85	136 676
Irak	Light Crude Oil	0,791	0,58	288 894
Kazakhstan	Azeri Light	0,834	0,17	166 827
Kazakhstan	CPC Blend	0,806	0,54	244 339
Kazakhstan	CPC Blend	0,797	0,59	238 202
Kasachstan	Tengiz	0,792	0,53	290 594
Kazakhstan	Zhaik condensate	0,755	0,04	30 232
Libye	Amna	0,805	0,18	38 875
Libye	Brega	0,829	0,19	368 520
Libye	El Sharara	0,810	0,13	344 863
Libye	Es Sider	0,840	0,45	172 755
Libye	Mellitah	0,814	0,12	173 368
Libye	Mellitah	0,890	0,14	182 468
Libye	Sarir	0,840	0,21	37 391
Libye	Sirtica	0,851	0,46	39 938
Libye	Zuwetina	0,830	0,48	79 765
Mexique	Heavy Naphta	0,786	0,12	232 032
Nigeria	Bonga	0,867	0,22	341 239
Nigeria	Bonny Light	0,850	0,22	104 642
Nigeria	Bonny Light	0,855	0,16	51 478
Nigeria	Brass River	0,821	0,10	32 377
Nigeria	Escravos	0,854	0,18	303 017
Nigeria	Forcados	0,861	0,16	124 375
Nigeria	Qua Iboe	0,839	0,11	147 333
Turkménistan	Cheleken	0,835	0,28	19 804
Total 2014		0,832	0,29	4 864 086
Total 2013		0,825	0,27	4 758 876

Sources: Raffinerie Cressier, Oléoduc du Rhône

9_Valeur des importations

Valeur totale	2012	2013	2014	2013/2014
	mio. CHF	mio. CHF	mio. CHF	%
Produits pétroliers	8 022,8	6 982,4	5 454,5	-21,9
Pétrole brut	2 638,9	3 798,9	3 543,0	-6,7
Total	10 661,7	10 781,3	8 997,6	-16,5

Valeur par tonne	2012	2013	2014	2013/2014
	CHF/t	CHF/t	CHF/t	%
Produits pétroliers	965,4	926,4	859,9	-7,2
Pétrole brut	816,6	776,7	713,8	-8,1
Total	923,7	867,5	795,7	-8,3

Source: Administration fédérale des douanes

10_Statistique des exportations

Produit	2012	2013	2014
	t	t	t
Essence	19 422	19 791	12 258
Carburant diesel	23 903	21 870	19 287
Kérosène ¹	569 742	579 476	601 693
Huiles de chauffage	168 495	411 116	389 585
Bitumes	87	138	214
Coke de pétrole	209	215	276
Lubrifiants	21 847	22 369	28 632
Gaz liquéfiés	19 581	55 145	38 583
Autres produits	6 183	26 577	13 550
Total	829 469	1 136 699	1 104 078

¹ Ravitaillement des compagnies aériennes étrangères dans le trafic international; ces livraisons sont comprises dans les ventes (→ tableau 1).
Source: Administration fédérale des douanes

11_Importations de pétrole brut et de produits pétroliers par moyen de transport

Moyen de transport	2012		2013		2013	
	t	%	t	%	t	%
Voie fluviale	3 506 117	30,4	3 056 728	24,6	2 113 543	18,7
Rail	3 068 111	26,6	2 756 234	22,2	2 656 212	23,5
Route	917 778	8,0	948 263	7,6	870 153	7,7
Voie aérienne	129	0,0	1 296	0,0	855	0,0
Pipeline	4 049 809	35,1	5 665 859	45,6	5 666 450	50,1
Total	11 541 944	100,0	12 428 380	100,0	11 307 214	100,0

Source: Administration fédérale des douanes

12_Statistique des moyens de transport par pays¹

Pays	Rail t	Route t	Voie fluviale t	Voie aérienne t	Pipelines Pétrole brut t	Pipelines Produits t	Total t
	2 043 775	180 001	1 432 786	1 270	-	-	3 657 831
Allemagne	2 030 922	188 907	1 035 538	32	-	-	3 255 398
	151	70 672	-	-	-	775 058	845 881
France	277	69 820	-	799	-	702 658	773 554
	289 773	660 079	-	0	-	-	949 853
Italie	242 978	572 039	-	0	-	-	815 017
	17 290	4 066	1 093 310	0	-	-	1 114 665
Pays-Bas	10 469	4 508	753 216	0	-	-	768 193
	214 960	16 133	528 441	0	-	-	759 534
Belgique/Luxembourg	233 032	17 252	324 763	0	-	-	575 046
	188 171	11 486	0	14	-	-	199 670
Autres pays de l'UE	132 857	11 130	1	13	-	-	144 002
	2 754 119	942 436	3 054 537	1 284	0	775 058	7 527 436
Total Europe UE	2 650 534	863 657	2 113 517	844	0	702 658	6 331 210
	937	466	-	-	35 477	-	36 880
Russie	56	422	-	-	36 016	-	36 495
	0	23	-	-	-	-	23
Autres pays d'Europe	0	38	0	-	-	-	38
	-	75	-	-	3 309 900	-	3 309 975
Afrique	-	121	-	0	2 863 409	-	2 863 530
	896	2 083	0	1	1 545 228	195	1 548 404
Asie/Océanie	768	2 324	0	3	1 727 676	-	1 730 772
	281	3 180	2 191	10	-	-	5 662
Amérique	4 854	3 591	26	8	336 691	-	345 170
	2 756 234	948 263	3 056 728	1 296	4 890 605	775 253	12 428 380
Total	2 656 212	870 153	2 113 543	855	4 963 792	702 658	11 307 214

2013 gris
2014 noir

¹Selon le moyen de transport utilisé lors du passage de la frontière suisse
Source: Administration fédérale des douanes

13_Oléoducs

Nom	Type de produit		2012	2013	2014
Oléoduc du Rhône	Pétrole brut	t	2 149 849	2 122 382	2 288 927
	Total	t	2 149 849	2 122 382	2 288 927
	Débit moyen par heure	t/h	353	364	350
Oléoduc du Jura Neuchâtelois	Pétrole brut	t	1 244 121	2 689 473	2 575 159
	Spikes	t	-	34 174	32 594
	Total	t	1 244 121	2 723 647	2 607 753
	Débit moyen par heure	t/h	500	500	599
Sapro	Essence	t	75 512	17 747	47 900
	Kérosène	t	342 645	346 742	473 583
	Mazout/diesel	t	413 979	374 152	368 493
	Total	t	832 136	738 642	889 976
	Débit moyen par heure	t/h	366	337	335

Sources: Oléoduc du Rhône, Oléoduc du Jura Neuchâtelois, Sapro

14_Importations par les ports rhénans

Produit	2012	2013	2014	2013/2014
	t	t	t	%
Essences	587 700	337 623	257 995	-23,6
Autres carburants	120 191	80 035	59 033	-26,2
Diesel et mazout	2 707 597	2 552 809	1 748 110	-31,5
Lubrifiants	4 153	4 069	3 870	-4,9
Autres produits pétroliers	16 631	18 127	332 ¹	-98,2
Total	3 436 272	2 992 663	2 069 340	-30,9

¹Incl. pétrole

Source: ports rhénans des deux Bâles

15_Stations de marques ouvertes au public au 1^{er} janvier 2015

Marque	Type de station			Type de shop			Part des stations avec shop aux ventes (%)	Total 1.1.14	Total 1.1.15	dont sur auto-route	
	Stations sans personnel	Stations libre-service	Stations avec service	Shop moins de 50 m ²	Shop plus de 50 m ²	avec diesel					
AGROLA	334	103	0	0	103	49	453	437	0	435	
AVIA	438	108	63	21	87	39	637	609	5	602	
BP	199	156	7	27	116	70	362	362	24	356	
CITY	2	24	0	3	21	98	26	26	2	26	
COMBUSTIA	31	0	0	0	0	0	30	31	0	31	
COOP	9	217	0	1	210	98	220	226	0	226	
ENI SUISSE ¹	5	245	0	27	99	78	241	250	9	249	
ERG ⁵	-	-	-	-	-	-	16	-	-	-	
JUBIN	78	22	0	14	8	35	96	100	0	100	
MIDLAND	9	0	0	0	0	0	9	9	0	7	
MIGROL	164	147	0	37	110	78	307	311 ²	2	305	
MOSER ⁵	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	
OELTRANS	13	2	1	2	2	27	16	16	0	16	
OIL!	19	5	0	2	3	30	24	24	0	24	
POCO	2	0	0	0	0	0	3	2	0	2	
RUEDI RÜSSEL ³	321	29	0	7	22	19	321	350	0	344	
SHELL	91	87	62	81	65	89	288	240 ⁴	11	240	
SIMOND ⁶	15	0	0	0	0	0	-	15	0	15	
SOCAR	41	106	3	20	86	91	148	150	10	149	
SPURT	5	4	9	1	3	35	18	18	0	16	
TAMOIL	167	116	0	22	94	72	301	283	2	283	
VOEGLIN-MEYER	18	3	0	0	3	25	19	21	0	21	
Total	1961	1374	145	265	1032	72	3547	3480⁷	65	3447	

¹AGIP jusqu'en 2010²Dont 62 stations-service avec logo et carburants Shell³Incl. Miniprix⁴Dont 123 avec shops migrolino⁵Stations-service vendues en 2014.⁶Nouveau dans les statistiques 2014⁷Cette réduction de 67 stations-service ne doit pas être mise en parallèle avec des fermetures effectives au 1^{er} janvier 2015, ces stations-service n'arboraient pas toutes la nouvelle enseigne.

Source: UP

16_Caractéristiques des stations-service

	2012	2013	2014
Nombre total des stations			
dont:	3 568	3 547	3 480
Stations avec diesel	3 503	3 495	3 447
Stations sur autoroute	64	65	65
Stations sans personnel	1 991	1 991	1 961
Stations libre-service avec caisse	1 410	1 397	1 374
Stations avec service	167	159	145
Stations avec shop de moins de 50 m ²	316	292	265
Stations avec shop de plus de 50 m ²	1 017	1 036	1 032
Ventes	Mio. l	Mio. l	Mio. l
Par station	1,433	1,428	1,437
Par station sur autoroute	3,488	3,394	3,301
Par station sans personnel	0,664	0,642	0,636
Par station libre-service avec caisse	2,444	2,472	2,494
Par station avec service	2,061	2,092	2,215
Par station avec shop de moins de 50 m ²	1,663	1,614	1,585
Par station avec shop de plus de 50 m ²	3,068	3,073	3,086

Source: UP

17_Parts des raffineries aux ventes intérieures¹

	2012	2013	2014
	%	%	%
Essence	35,2	49,3	52,5
Kérosène	2,1	2,3	1,5
Carburant diesel	34,5	46,7	54,0
Total carburants	27,6	37,8	41,5
Mazout	25,3	35,1	41,6
Huiles de chauffage moyenne et lourde	100,0	100,0	100,0
Total combustibles	30,2	42,7	51,2
Gaz liquéfiés	57,0	81,7	81,8
Bitumes	-	-	-
Total	29,2	40,1	44,5

¹Ventes en libre pratique fiscale (excepté kérosène)
Source: Carbura

18_Production des raffineries de Suisse destinée au marché intérieur et à l'exportation

Type de produit	2013			2014		
	Marché intérieur ¹	Exportation	Total	Marché intérieur ¹	Exportation	Total
	t	t	t	t	t	t
Gaz liquéfiés	140241	52875	193116	136641	37598	174239
Naphta	144	23392	23536	56	14331	14387
Essence	1381211	15122	1396333	1414002	2849	1416851
Kérosène	36456	16	36472	24059	9	24068
Pétrole lampant	-	-	-	-	-	-
Carburant diesel	1226690	16	1226706	1457758	20	1457778
Mazout	1372916	-	1372916	1136220	2697	1138917
Huile de chauffage moyenne	-	-	-	-	-	-
Huile de chauffage lourde	306998	66522	373520	265876	119578	385454
Bitumes	-	-	-	-	-	-
Soufre	8953	-	8953	8734	-	8734
Benzène	-	29216	29216	-	27960	27960
Total des produits	4473609	187159	4660768	4443346	205042	4648388
Consommation propre	252877	-	252877	257531 ²	-	257531
Total	4726486	187159	4913645	4700877	205042	4905919

¹Ventes aux dépôts pétroliers et aux consommateurs

²Dont: gaz de raffinerie 224 967 tonnes, huile de chauffage lourde 32 564 tonnes

Source: Carbura

19_Recettes fiscales¹

	2012	2013	2014
	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF
Impôt sur les huiles minérales			
Essence	1 678,239	1 600,007	1 538,954
Carburant diesel	1 286,287	1 348,080	1 391,747
Kérosène	38,768	38,376	38,655
Autres produits ²	2,053	1,884	1,959
Huiles de chauffage et autres produits ²	19,876	22,667	17,269
Total des impôts	3 025,223	3 011,014	2 988,584
Surtaxe sur l'essence	1 165,062	1 110,602	1 068,169
Surtaxe sur le diesel	813,995	856,201	886,783
Surtaxe sur le kérosène	26,447	25,899	26,204
Autres produits ²	1,816	1,730	1,792
Commission de perception	76,629	76,176	75,743
Taxe sur la valeur ajoutée ³	1 281,927	1 291,515	1 146,718
Total recettes fiscales	6 391,099	6 373,137	6 193,993

¹ Recettes nettes après les rétrocessions, sans Liechtenstein

² Selon art. 2 de la loi sur l'imposition des huiles minérales

³ Valeur estimée

Source: Direction générale des douanes

20_Charge fiscale et autres redevances

	Essence	Carburant diesel	Mazout
Au 1 ^{er} janvier 2015	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres
Impôt sur les huiles minérales	431.20	458.70	3.00
Surtaxe sur les huiles minérales	300.00	300.00	0.00
Total de l'impôt sur les huiles minérales	731.20	758.70	3.00
Taxe sur le CO ₂			159.00
Redevances d'importation ¹	3.30	3.30	0.30
Taxe sur la valeur ajoutée (8,0%) ²	110.37	116.30	58.81
Charge par 1000 litres	844.87	878.30	221.11
Charge en ct./l	84.487	87.830	22.111

¹ Y compris contribution pour réserves obligatoires

² Base carburants: prix à la pompe; base mazout: livraison de 3000 à 6000 litres

Source: Carburants

21_Consommation brute d'énergie¹

	2012		2013	
	TJ	%	TJ	%
Pétrole brut et produits pétroliers	494 870	43,4	504 420	43,3
Force hydraulique	143 660	12,6	142 460	12,2
Combustibles nucléaires	265 580	23,3	271 320	23,3
Gaz	122 520	10,7	129 030	11,1
Charbon	5 270	0,5	5 670	0,5
Bois et charbon de bois	40 040	3,5	43 880	3,8
Ordures et déchets industriels	56 320	4,9	54 720	4,7
Autres énergies renouvelables	19 810	1,7	22 520	1,9
Electricité, solde import/export	-7 920	-0,7	-8 620	-0,7
Consommation brute	1 140 150	100,0	1 165 400	100,0

¹ Chiffres définitifs de l'année précédente

Source: Office fédéral de l'énergie (OFEN); Statistique globale suisse de l'énergie 2013

22_Consommation finale d'énergie¹

	2012		2013	
	TJ	%	TJ	%
Produits pétroliers	461 580	52,8	468 790	52,3 ²
Electricité	212 300	24,3	213 560	23,8
Gaz	114 390	13,1	121 170	13,5
Charbon et coke	5 270	0,6	5 670	0,6
Bois et charbon de bois	37 000	4,2	40 460	4,5
Déchets industriels	10 260	1,2	10 500	1,2
Chaleur à distance	16 880	1,9	17 890	2,0
Autres énergies renouvelables	16 360	1,9	17 960	2,0
Consommation finale	874 040	100,0	896 000	100,0

¹ Chiffres définitifs de l'année précédente

² Combustibles liquides 18,8%, carburants liquides 33,5%

Source: Office fédéral de l'énergie (OFEN); Statistique globale suisse de l'énergie 2013

23_Bilan pétrolier suisse 2014

	Pétrole brut	Carburants ¹				Huiles de chauffage		Autres produits			Total
	Brut, spikes et add. 1000 t	Essence pour automobiles 1000 t	Essence d'aviation 1000 t	Kérosène 1000 t	Carburant diesel 1000 t	Mazout 1000 t	Moyenne et lourde 1000 t	Coke de pétrole 1000 t	Autres produits énergétiques ² 1000 t	Produits non énergétiques 1000 t	1000 t
Importation	4 935	1 405	4	1 568	1 628	2 348	8	33	36	417	7 447
	4 975	1 249	4	1 554	1 461	1 476	0	40	34	441	6 259
Exportation		15	2		22	52	363	0	55	66	575
		12			19	50	344	0	39	59	523
Production des raffineries (excl. pertes 23)	4 914	1 388		38	1 234	1 359	365	53	333	144 ⁴	4 914
	4 941	1 421		16	1 461	1 158	394	60	307	124 ⁴	4 941
Consomm. propre des raffineries							27	53	227		307
							33	60	225		318
Changement de produits		0		0	-216	217			0	0	1
		0		0	-152	152			0	0	0
Stocks commerce en gros ³	-2	22	2	-34	-8	39	38	0	0	12	71
	-11	28	0	13	-69	-7	-8	-1	0	11	-33
Ventes en gros ³		2 800	4	1 572	2 616	3 911	21	33	87	507	11 551
		2 686	4	1 583	2 682	2 729	9	39	77	517	10 326
Transformation d'énergie					2	13	0				15
					2	13 ⁵	0 ⁵				15 ⁵
Achat consommateurs		2 800	4	1 572	2 614	3 898	21	33	87	507	11 536
		2 686	4	1 583	2 680	2 716 ⁵	9 ⁵	39	77	517	10 311 ⁵
Stocks consommateurs ³		0	0	0	0	-109	0	0	0	0	-109
		0	0	0	0	315 ⁵	0 ⁵	0	0	0	315 ⁵
Consommation finale		2 800	4	1 572	2 614	3 789	21	33	87	507	11 427
		2 686	4	1 583	2 680	3 031 ⁵	9 ⁵	39	77	517	10 626 ⁵

2013 gris

2014 noir

¹Sans biocarburants²dont gaz liquéfiés, autres pétroles, White Spirit³+ = réduction, - = augmentation⁴Soufre, benzène inclus⁵Chiffres provisoires

Sources: Carbura, Administration fédérale des douanes, Association de l'industrie suisse des lubrifiants et Office fédéral de l'énergie (OFEN)

Editeur
Union Pétrolière

Concept/design
Linkgroup, Zurich
www.linkgroup.ch

Traduction
Eric Zanetti

Illustrations/infographie
Daniel Röttele
www.danielroettele.ch

Impression
galledia ag, Berneck
www.galledia.ch

