

2_L'Union Pétrolière en bref

EDITORIAL

3_Chiffres clés

4_Préface

6_Politique énergétique:

on joue avec le feu

12_Interview

FAITS

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

Pétrole au niveau international

30_Modifications capitales du côté de l'offre

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.

60 ans

Compte tenu des méthodes d'extraction actuelles, les réserves pétrolières prouvées nous procurent une autonomie d'environ 60 ans.

10,6%

La production mondiale de pétrole brut a augmenté de 10,6% au cours des dix dernières années.

893 249

En 2013, la production pétrolière mondiale a été à peu près équivalente à celle de l'année précédente. Les 893 249 forages recensés ont permis d'extraire environ 3,75 milliards de tonnes.

2000

Le nombre d'entretiens de conseil des collaborateurs au service externe de l'Union Pétrolière s'est élevé à 2000 au cours de l'exercice.

11,78 mio. t

Les 11,78 millions de tonnes de produits pétroliers vendus en Suisse en 2013 représentent une progression de 4,7% par rapport à l'année précédente.

6,37 mrd CHF

Les recettes fiscales provenant de la vente de produits pétroliers se sont élevées à 6,37 milliards de francs en 2013. Ce montant comprend la taxe et la surtaxe sur les huiles minérales, la TVA et les commissions de perception.

19 shops

Le 1^{er} janvier 2014, on comptait 19 stations-service proposant leur assortiment 24 heures sur 24. La plupart de ces shops sont situés dans l'agglomération zurichoise.

67,7%

67,7% du pétrole brut importé provenait du continent africain. La Libye a compté pour plus d'un tiers et le Nigeria pour environ 20%.

99,9%

Les produits finis importés en Suisse en 2013 provenaient presque exclusivement de pays de l'UE. Près de la moitié d'entre eux ont été importés d'Allemagne.

24,6%

Presque un quart des produits finis importés sont arrivés en Suisse par voie fluviale.



Priorité à la sécurité d'approvisionnement

Chère lectrice, cher lecteur,

Les consommatrices et consommateurs peuvent partir du principe que l'approvisionnement énergétique fonctionne dans notre pays, notamment le ravitaillement en mazout, essence, carburant diesel, kérosène et autres produits pétroliers. Au cours des 40 années qui ont suivi la crise pétrolière de 1973/1974 – laquelle, précisons-le, était moins une crise de l'approvisionnement qu'une crise des prix – il n'y a pas eu de files d'attente aux stations-service ou d'autres manifestations physiques de pénurie. Les voies d'approvisionnement pétrolier et de logistique, largement diversifiées, la variété des fournisseurs de pétrole brut, les voies d'acheminement, les raffineries et dépôts pétroliers garantissent une sécurité d'approvisionnement optimale.

Cet état de fait, nous le devons, non seulement à une industrie pétrolière devenue de plus en plus efficace au fil des ans et qui a toujours su s'adapter aux besoins changeants du marché, mais aussi aux conditions cadres en application jusqu'ici: en ce qui concerne la Suisse, on peut les qualifier, en grande partie, de relativement libérales, même si ce n'est pas du 100 pour cent. Le vote remporté sur les prescriptions de l'assortiment des shops de stations-service s'inscrit dans ce contexte.

Néanmoins, l'Etat entend renforcer le contrôle du secteur énergétique, tendance qui se dessine, et pas seulement depuis le «tournant énergétique» notifié après Fukushima. La politique sera-t-elle à même de prendre de meilleures décisions à long terme en matière de progrès technique, de marché et de compétitivité? On peut raisonnablement en douter, aussi dans ce contexte – l'échec de la production des énergies renouvelables un peu partout en Europe (exemple: les biocarburants) en dit long. Le Rubicon est de toute façon franchi quand le tournant énergétique, politiquement

besoins changeants du marché, mais aussi aux conditions cadres en application jusqu'ici: en ce qui concerne la Suisse, on peut les qualifier, en grande partie, de relativement libérales, même si ce n'est pas du 100 pour cent. Le vote remporté sur les prescriptions de l'assortiment des shops de stations-service s'inscrit dans ce contexte.

Néanmoins, l'Etat entend renforcer le contrôle du secteur énergétique, tendance qui se dessine, et pas seulement depuis le «tournant énergétique» notifié après Fukushima. La politique sera-t-elle à même de prendre de meilleures décisions à long terme en matière de progrès technique, de marché et de compétitivité? On peut raisonnablement en douter, aussi dans ce contexte – l'échec de la production des énergies renouvelables un peu partout en Europe (exemple: les biocarburants) en dit long. Le Rubicon est de toute façon franchi quand le tournant énergétique, politiquement

Les voies d'approvisionnement pétrolier et de logistique, largement diversifiées, garantissent une sécurité d'approvisionnement optimale.

imposé, engendre des coûts sociaux et économiques qui n'apportent aucune valeur ajoutée aux particuliers et à l'économie, mais que des inconvénients financiers et compétitifs. Et, à plus forte raison, quand la restructuration du système énergétique compromet la sécurité d'approvisionnement.

Des signes d'une telle tendance apparaissent déjà dans les énergies liées à des réseaux (câbles, conduites) de l'électricité et du gaz. En matière de pétrole, cela concerne surtout les raffineries européennes et aussi les deux installations de raffinage suisses à Cressier NE et Collombey VS. Dans un marché intérieur en baisse, elles subissent la pression renforcée de la concurrence des raffineries étrangères. Il faut veiller à ce que nos raffineries ne soient pas pénalisées dans le cadre de la protection environnementale et climatique, ce qui les désavantagerait par rapport à leurs concurrents.

En outre, davantage de sérénité et de réflexion servirait notre discussion sur la politique énergétique. Le premier pas dans cette direction est d'admettre le fait que toute forme de production d'énergie, peu importe qu'elle soit renouvelable ou non, avec ou sans gaz à effet de serre, présente des avantages comme des inconvénients spécifiques. Le moteur thermique efficace et aussi le chauffage à mazout à condensation ne doivent pas craindre la comparaison technologique, environnementale et aussi économique avec d'autres systèmes d'approvisionnement énergétique. C'est pourquoi, il faut exiger de la part des législateurs, à tous les niveaux, qu'ils préservent la liberté de choix des consommateurs.

L'industrie pétrolière doit faire face à de grands défis au niveau mondial et aussi local. Si la demande mondiale de pétrole s'accroît, elle décroît en revanche en Europe (comme aussi en Suisse). Les structures de l'industrie et des marchés changent. Mais dans les prochaines décennies, les consommateurs pourront toujours faire confiance à l'efficacité de l'industrie pétrolière.

L'industrie pétrolière doit faire face à de grands défis au niveau mondial et aussi local.



ROLF HARTL, PRÉSIDENT DE L'UNION PÉTROLIÈRE



La sécurité d'approvisionnement est encore assurée: nous vivons dans un univers (énergétique) assez sain et avons beaucoup à perdre.

Politique énergétique: on joue avec le feu

De nombreuses entreprises d'énergie doivent affronter de grands défis en raison du changement des conditions cadres. En même temps, notre politique énergétique s'égaré dans des conflits au niveau des objectifs et dans des contraintes qu'elle s'est imposée elle-même, ce qui ne manque pas d'inquiéter la population et l'économie. Un plaidoyer pour davantage d'objectivité.

En 2013, le Conseil mondial de l'énergie a appelé à plus de sens des réalités en politique énergétique et a dénoncé quelques mythes qui marquent actuellement notre débat sur l'énergie. Parmi eux l'idée que l'ère fossile s'achève et que des énergies renouvelables pourraient remplacer sous peu des agents énergétiques fossiles et nucléaires. Parmi ces mythes figure également, d'après cet organe largement diversifié au niveau international, l'attente que les rejets mondiaux des gaz à effet de serre se réduiront de moitié d'ici 2050. L'approvisionnement en énergie, aussi, n'est pas menacé par une quel-

conque atteinte du pic de production dans les nombreuses années à venir, mais plutôt par les conditions cadres changeantes de la politique énergétique. L'insécurité en matière d'investissement se révèle particulièrement grave, dès lors qu'elle entraîne un renouvellement incomplet des installations existantes et l'insuffisance de construction de nouvelles capacités de production et d'infrastructure.

La politique énergétique de la Suisse, en revanche, néglige trop souvent cet aspect des réalités. Elle s'oriente bien plus vers une stratégie qui met en jeu l'avenir et la stabilité de l'ensemble de l'approvisionnement énergétique.

Stratégie énergétique peu réaliste

Pour les milieux intéressés par la politique énergétique, l'année 2013 a débuté par la prise de position sur la **Stratégie énergétique** du Conseil fédéral, que ce dernier a élaborée en peu de temps comme réponse aux perturbations du réacteur à Fukushima. L'un des principaux points de critique du projet de loi concerne l'évaluation irréaliste du potentiel des nouvelles sources d'énergie renouvelables. La Stratégie énergétique 2050 vise, fatalement, à interdire les agents énergétiques actuels, éprouvés et très importants, comme c'est le cas de l'énergie nucléaire ou à dégrader au rang de niche les acteurs du secteur pétrolier. Simultanément, on privilégie activement des technologies partiellement hasardeuses et commercialement pas mûres comme, par exemple, la géothermie qui ne jouera pas, dans un avenir proche, un rôle comparativement important dans l'approvisionnement énergétique de la Suisse. La sécurité d'approvisionnement du pays est ainsi mise sciemment à l'écart.

La critique la plus répandue de la Stratégie énergétique vise les objectifs de consommation qu'elle contient. En 2035, la population suisse devra de nouveau consommer si peu d'énergie comme au milieu des années 1960, où elle comptait six millions d'habitants qui croîtra, d'ici là, à neuf millions. Pour l'individu lambda, cela signifie qu'il devra réduire de moitié sa consommation actuelle d'énergie. Par la seule augmentation technique du rendement, on ne progressera pas sur cette voie; le renoncement librement consenti et décrété étatique devrait s'imposer si l'on veut s'en tenir aux objectifs fixés.

L'erreur d'interprétation, la plus lourde de conséquences, réside dans l'hypothèse que d'autres pays industrialisés vont emprunter la même voie que la Suisse et l'Allemagne en matière de politique énergétique et climatique. La coordination internationale serait une condition préalable et décisive à la réussite d'un **tournant énergétique** judicieux sur le plan économique. Pourtant, alors que nous épilguons encore chez nous sur les questions de l'avenir énergétique, ces perspectives aussi s'avèrent illusoires. La crise économique, persistante en maints endroits d'Europe, contraint de nombreux Etats à faire face à des problèmes plus pressants que le changement de leur système énergétique. Le développement inattendu et rapide des gisements non traditionnels de gaz et de pétrole en Amérique du Nord rend caducs les concepts de nos planificateurs du tournant énergétique. Là où l'on fait avancer le tournant énergétique, l'effet de la «grande dimension de l'action» des interventions de l'Etat est déjà palpable: l'énergie hydraulique, écologique et largement sans risque, est menacée économiquement, les rejets de CO₂ augmentent dans les pays ayant renoncé au nucléaire et le charbon connaît une renaissance en tant qu'énergie primaire pour la production d'électricité.

Stratégie énergétique

Pour en savoir plus → p. 38

La politique énergétique de la Suisse s'oriente vers une stratégie qui met en jeu l'avenir et la stabilité de nos systèmes d'approvisionnement.

Tournant énergétique.

Pour en savoir plus → p. 38

Le cœur du tournant énergétique se manifeste par la revendication turbulente visant à faire disparaître le plus tôt possible, en plus du nucléaire, aussi les agents énergétiques fossiles.

Les intérêts particuliers à courte vue dominant

Malgré pareille critique fondamentale d'une stratégie, qui prescrit la réalité énergétique de notre pays pour les générations à venir, on a perçu des échos de plus en plus conciliants au cours des débats préparlementaires de 2013. Ces échos émanent en grande partie d'intérêts particuliers des divers acteurs du marché. Plusieurs entreprises et branches adoptent une attitude peu critique face au système de subventions actuel,

introduit lors de la première phase du tournant énergétique, dès lors que leurs efforts se concentrent sur les avantages du pot à subventions, alimenté de plus en plus par des prélèvements obligatoires. Le cercle des critiques se limite à ceux qui ne profiteront pas du «doux poison»; c'est le cas de l'industrie chimique et l'industrie pétrolière. Il s'agit pour ces dernières de préserver l'essentiel: d'empêcher que des facteurs performants pour le développement à long terme de notre place économique, tels qu'innovations, marché libre ou valeurs fondamentales tels la liberté personnelle (de décision) et même le droit de propriété, ne soient les laissés-pour-compte.

Les premières propositions pour la mise en œuvre de la Stratégie énergétique, dans la période après 2020, montrent comment le changement d'un système de soutien vers un système incitatif pourrait se dérouler. La facture du «tournant énergétique» nous sera alors présentée sous forme d'une augmentation massive des prix de l'énergie, aussi bien pour l'électricité que pour les carburants et combustibles fossiles. Il est à craindre que ce pas franchi n'entraîne définitivement une perte désastreuse de compétitivité des entreprises établies dans notre pays, et cela particulièrement si la Suisse fait cavalier seul.

Hypothétique ardeur en politique climatique

Avec la Stratégie énergétique, le Conseil fédéral ne vise pas seulement un avenir sans énergie nucléaire, mais maintient également ses objectifs climatiques fixés déjà avant Fukushima. Le dilemme de cette stratégie se manifeste dans le mix énergétique où, en plus du nucléaire, les agents énergétiques fossiles doivent aussi disparaître le plus vite possible, du moins du mix national. L'avenir énergétique berne ainsi l'ensemble de la société. Aux propriétaires de la moitié de tous les immeubles en Suisse, on doit faire comprendre qu'avec le pétrole ils ont opté pour le mauvais agent énergétique sur le plan de la politique climatique. Par des décrets cantonaux et communaux, on veut faire disparaître les chauffages au mazout et au gaz dans tout le pays.

A l'appui de l'ordonnance sur le CO₂, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2013, le Conseil fédéral a décidé d'augmenter la taxe sur CO₂ de 36 à 60 francs par tonne de CO₂. Il justifie ce pas par le fait que l'objectif de réduction des émissions de CO₂ n'aurait pas été atteint en 2012. La branche pétrolière a rejeté cette augmentation de taxe pour diverses raisons. D'une part, on a introduit dans l'ordonnance sur le CO₂ des objectifs sectoriels intermédiaires plus rigoureux à effet rétroactif – pour ainsi dire changer les règles du jeu. D'autre part, la base de données pour le calcul des émissions de CO₂ n'est pas transparente. Les valeurs d'évaluation, entrant dans ce calcul, devraient être présentées comme telles et comporter une marge d'erreur correspondante. L'augmentation du taux de prélèvement correspond à plusieurs centaines de millions de francs et est de ce fait d'une portée considérable sur le plan de l'économie nationale. Les personnes

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

Taxe sur CO₂.
Pour en savoir plus → p. 38



Notre politique énergétique s'égare en conflits d'objectifs et insécurise ainsi la population et les milieux économiques.

concernées devraient arriver à comprendre la statistique et la base de données concernant la taxe, surtout si l'ordonnance sur le CO₂ prévoit de nouvelles augmentations selon le même modèle.

Alarmisme au mauvais endroit

Rappelons ici, qu'au niveau mondial, les rejets de CO₂ des agents énergétiques fossiles en Suisse représentent à peine plus d'un pour mille. Malgré le net accroissement de la population, les émissions de CO₂ diminuent chez nous depuis le milieu de la dernière décennie. Par tête, les rejets sont inférieurs à ceux de la plupart des pays industrialisés. Quant aux rejets de CO₂ par franc du produit intérieur brut, notre pays se situe même au-dessous de la moyenne mondiale selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), et occupe l'un des derniers rangs du classement, ce qui est tout de même positif.

L'émigration d'entreprises issues de branches énergivores, vers des contrées qui font preuve d'un plus grand réalisme en matière de politique énergétique et climatique que chez nous, est un processus insidieux mais difficilement réversible quand il est enclenché. La hausse des investissements à l'étranger entraîne en règle générale un transfert des émissions de CO₂. Pendant que chaque tonne de CO₂ (qu'on doit compenser dans notre pays conformément à l'ordonnance sur le CO₂) nous revient plus cher, les rejets de CO₂ augmentent dans le monde. Ce dilemme de politique climatique doit être pris en considération dans la mise en œuvre d'un règlement national.

Les personnes concernées par la taxe sur le CO₂ devraient pouvoir comprendre la statistique et la base de données à son sujet.

Le rapport sur la protection du climat de l'ONU de septembre 2013 montre que le processus international pour la protection du climat s'est immobilisé. De nombreux pays s'engagent maintenant plus lentement sur cette voie que ne le souhaite le point de vue purement scientifique. Il est prévisible qu'on doive réviser des objectifs climatiques restrictifs, comme la température moyenne globale qui ne devrait en aucun cas dépasser de deux degrés le niveau préindustriel. La question se pose dans ce contexte: combien doit coûter la mission de «l'élève modèle» dans la protection du climat d'un petit pays comme la Suisse?

Ne pas négliger l'infrastructure

L'abandon du nucléaire et la protection climatique continuent donc de marquer la politique énergétique. Mais ils ne doivent pas dévier des questions de sécurité d'approvisionnement et des thèmes qui lui sont liés, comme la rentabilité économique ou l'harmonisation internationale. Cela d'autant moins que le tournant énergétique souhaité

conduit, en soi, vers de nouvelles incertitudes, notamment auprès des agents énergétiques liés à un réseau de conduites. Alors que pour l'électricité, les capacités des câbles sont jugées de façon critique sur le plan national et international, se pose la question de la capacité de stockage du gaz en tant qu'agent énergétique. Comme chacun sait, l'industrie pétrolière offre dans ce domaine

La question se pose: combien doit coûter la mission de «l'élève modèle» dans la protection du climat d'un petit pays comme la Suisse?

des solutions hautement fiables et solides. Le pétrole revêt une importance particulière pour la stabilité et la résistance à la crise de notre approvisionnement énergétique. La densité énergétique élevée des huiles minérales permet de stocker, à un coût avantageux, beaucoup d'énergie et de la transporter en sécurité, sans dépendre de réseaux fixes de distribution. Le stockage sur plusieurs étages des grands dépôts, du lieu d'importation jusqu'à la citerne privée dans la cave du consommateur final, est exemplaire à ce sujet. Seuls les agents énergétiques essence, diesel, mazout et kérosène disposent de réserves obligatoires. A cela s'ajoute la variété des fournisseurs et des voies de transport. Les importateurs suisses négocient avec de nombreux partenaires commerciaux et peuvent importer le produit par pipeline, rail, route ou sur le Rhin. Il convient de préserver ces actifs et, dans une confrontation d'intérêts, de les mettre en face des aspirations sociales issues de la pression croissante de se loger hors des agglomérations, du besoin accru de mobilité ou simplement du désir d'une «économie verte».

La coordination internationale est incontournable

D'un autre côté, une autre force de l'industrie pétrolière se transforme en faiblesse dans le contexte politique actuel: les entreprises évoluent dans un marché mondial et sont ainsi tributaires de réglementations harmonisées au niveau international. Des solutions particulières, «made in Switzerland», compromettent rapidement la compétitivité du pays. A titre d'exemple, le rattachement des systèmes d'échange des droits d'émissions suisses et européens pour les entreprises qui émettent de grandes quantités de CO₂ en Suisse, dont nos deux raffineries suisses, serait d'une importance capitale, aussi bien en ce qui concerne le volume de l'offre des certificats que son prix unitaire. Avec la

révision de l'ordonnance sur le CO₂, mise en œuvre dans un délai d'un an déjà après son entrée en vigueur, il faut saisir la chance d'une solution réaliste, d'autant que la fusion des deux systèmes d'échange de quotas d'émission n'est pas escomptée dans les prochaines années.

Les réglementations suisses en matière de biocarburants donnent un autre exemple de développements erronés, faute d'harmonisation internationale: aussi bien l'UE que la Suisse sont très exigeants quant à la compatibilité environnementale et sociale des biocarburants. Malgré leurs objectifs très semblables, la législation suisse se différencie en détail de celle de l'UE, aussi bien par les critères d'évaluation que par les méthodes appliquées. Il en résulte que des certificats de durabilité de l'UE avec justification de l'origine et de l'effet de réduction de CO₂ ne sont que partiellement utilisables en Suisse dans le meilleur des cas, ou pas utilisables du tout. Abstraction faite de la question de l'utilisation judicieuse ou non des biocarburants, de telles incompatibilités conduisent à l'inefficacité et même, dans le cas présent, à ce que les biocarburants avec «certificat de durabilité UE» sont pris en compte dans les bilans nationaux CO₂ des Etats de l'UE, ce qui n'est pas possible en Suisse.

La voie royale: diversification et efficacité accrue

La réponse à la question de l'approvisionnement «juste» en énergie de notre économie nationale a déjà été donnée depuis longtemps: une grande diversification accroît la sécurité d'approvisionnement, le progrès technique augmente l'efficacité et du même coup la rentabilité économique. Ce ne sont pas des interdictions et l'économie planifiée, mais la prospérité et l'innovation qui créent les meilleures bases pour maîtriser un avenir incertain. Une politique énergétique qui se veut durable doit suivre ces principes. Pour cela, une désintoxication du ballast idéologique et une focalisation objective sur l'essentiel s'imposent. De interdictions technologiques, des objectifs rigides, des immixtions dans la liberté de décision des entreprises et des citoyens n'ont rien à faire ici, particulièrement dans la politique énergétique.

Notre politique énergétique a besoin d'une désintoxication du ballast idéologique et d'une focalisation objective sur l'essentiel.

Le pétrole: l'avenir est ouvert

Le Conseil fédéral entend «éliminer» 75% de mazout et d'essence d'ici 2035. C'est l'axe de son «tournant énergétique». Le conseiller national, Martin Bäumle (PVL), et le président de l'UP, Rolf Hartl, ont débattu du sujet.

MARTIN BÄUMLE* Pour avancer dans la politique climatique, nous devons consommer moins d'énergie fossile. Commençons par le mazout qui disparaîtra dans les prochaines décennies. Le pétrole est trop précieux pour produire de la chaleur de 20 à 22 degrés. Nous devrions l'utiliser avant tout comme produit de production, pour des matières plastiques par exemple. Le chauffage présente de bonnes alternatives. Et nous devons surtout diminuer radicalement la consommation énergétique des bâtiments.

«En tant que libéral, j'ai horreur que l'Etat nous dise avec quelle technologie nous devons chauffer ou avec quelle voiture nous devons rouler.» ROLF HARTL

ROLF HARTL* Je partage ce point de vue: les bâtiments recèlent un grand potentiel d'efficacité énergétique accrue. Un chauffage au mazout, avec un rendement de presque 100%, a certainement de l'avenir. Surtout si l'on considère les alternatives qui se présentent. Un remplacement large par des pompes à chaleur engendre davantage d'importations d'électricité, alors que le Conseil fédéral veut en même temps sortir du nucléaire. Ces importations d'électricité proviennent principalement du gaz ou du charbon.

M.B. Il est clair que le remplacement du chauffage au mazout par une grosse pompe à chaleur n'apporte rien si l'on ne procède pas à l'amélioration thermique des bâtiments. La première des

priorités: zéro énergie, voire énergie positive dans les nouvelles constructions et plus basse consommation possible dans des bâtiments rénovés. Quelle énergie couvrira alors le besoin restant pour le chauffage, n'est pas très important pour moi...

R.H. ...bien que le mazout offrira toujours l'avantage de pouvoir se stocker, ce qui n'est pas négligeable pour assurer l'approvisionnement des régions éloignées.

M.B. D'accord. Mais la consommation de mazout va rapidement et nettement diminuer. La situation est quelque peu différente pour les carburants fossiles. On roulera encore plus longtemps à l'essence, là se présenteront aussi des systèmes optimisés. Pour les alternatives, comme la mobilité électrique, il y a un point d'interrogation: le prix, les possibilités de stockage ou l'infrastructure pour «faire le plein». Ce qui vaut d'ailleurs aussi pour les véhicules fonctionnant au gaz. C'est pourquoi, l'essence comme le kérosène, jouera encore un rôle important pour longtemps.

R.H. L'optimisation des moteurs thermiques va incontestablement de l'avant. De ce fait, les alternatives auront du mal, dans un proche avenir, à prendre le relais, ne serait-ce qu'en raison de l'infrastructure pour «faire le plein». Ce qui me touche le plus en tant que libéral: j'ai horreur que l'Etat nous dise avec quelle technologie nous devons chauffer ou avec quelle voiture nous



Le gros potentiel d'efficacité énergétique des bâtiments: Martin Bäumle et Rolf Hartl sont d'accord.

devons rouler. Le «tournant énergétique» du Conseil fédéral veut aller dans cette direction. Je reste très sceptique face à toutes ces subventions et «promotions». L'Etat doit prescrire des standards d'efficacité, afin de soutenir des technologies avancées. Mais la liberté de choix doit être maintenue pour les consommateurs.

M. B. Moi aussi, je suis un libéral. Les pouvoirs publics doivent établir des standards, afin que les bonnes choses puissent s'imposer rapidement. D'un autre côté, je mise sur la vérité des coûts. Aujourd'hui, nous ne l'avons pas. Si nous l'avions, nous n'aurions pas besoin de subventions et de prescriptions, pour celui qui roule ou se chauffe. La vérité des coûts présente toutefois une grande difficulté: nous ne trouverons jamais la formule pour calculer les coûts extérieurs de manière à ce que tout le monde soit d'accord. Nous n'obtien-

drons jamais de consensus pour savoir de combien nous pouvons majorer les produits pétroliers pour les dégâts à l'environnement – à savoir au climat – qu'ils causent. C'est pourquoi nous, les Vert'libéraux, avons présenté une alternative, à savoir notre initiative populaire «Remplacer la taxe sur la valeur ajoutée par une taxe sur l'énergie». Une taxe sur l'énergie va venir, mais la taxe sur la valeur ajoutée sera abolie. Donc aucune augmentation d'impôt, mais un instrument fiscal neutre...

«Notre taxe sur l'énergie est neutre sur le plan fiscal, et cet objectif fiscal est ancré au niveau constitutionnel.» MARTIN BÄUMLE

R. H. ... «instrument fiscal neutre»! C'est politiquement un vœu pieux! La taxe sur le CO₂ n'a été, comme instrument fiscal neutre, en vigueur que durant peu de mois. La politique – et c'était même les milieux bourgeois – a tôt fait de détourner un tiers des recettes au profit de la caisse de la Confédération, afin de financer les subventions pour l'assainissement des bâtiments. Depuis lors, je ne crois plus aucun politique qui parle de «instrument fiscal neutre». Et pour la vérité des coûts: elle commence avec la gestion économique – et en cela la route fait bien mieux que le rail!

***MARTIN BÄUMLE** est conseiller national zurichois, président du Parti vert'libéral (PVL) de Suisse et conseiller communal (dicastère des finances) de Dübendorf. Ses efforts se portent sur la politique des finances, des transports et de l'énergie. M. Bäumle est président de Green Cross Switzerland. Spécialisé en sciences de l'atmosphère (diplômé en chimie EPFZ), il vit avec sa femme à Dübendorf.

***ROLF HARTL** est président de l'Union Pétrolière (UP) dont le siège est à Zurich. Depuis 2011, il travaille en qualité d'avocat. De 1994 à 2011, il a été directeur de l'UP. M. Hartl est, entre autres, président du Conseil suisse de l'énergie et président de la Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO₂. Juriste (docteur en droit), il vit avec sa femme à Eglisau.



«Dans les prochaines décennies, nous devons de toute façon aller en direction de ‘Mobility Pricing’.» MARTIN BÄUMLER

M. B. A ce moment-là, moi non plus, je n’en croyais pas mes yeux! On a voulu une taxe sur le CO₂, mais pas aussi élevée pour qu’elle incite réellement. C’est pourquoi la politique y a de nouveau intégré un peu «d’encouragement». Il en va autrement avec notre taxe sur l’énergie: elle frappe toutes les énergies non renouvelables, c’est-à-dire aussi l’énergie nucléaire; elle doit provoquer une incitation et remplacer entièrement la taxe sur la valeur ajoutée. Elle doit rapporter autant que la taxe sur la valeur ajoutée (aujourd’hui plus de 20 milliards de francs, note de la rédaction). C’est neutre sur le plan fiscal, et cet objectif fiscal est ancré au niveau constitutionnel. Cela, personne ne peut le changer simplement après coup. Tous les encouragements et subventions que nous avons aujourd’hui proviennent de l’absence de la vérité des coûts et d’une imposition réelle de l’énergie!

R. H. Si nous n’avons pas cette imposition, c’est aussi parce qu’elle mène à des problèmes fondamentaux. L’un d’eux est la réduction massive de la consommation d’énergie qui supprime sa propre substance fiscale. Ainsi la taxe sur l’énergie augmentera successivement, dès lors qu’elle doit rapporter autant d’argent que la taxe sur la valeur ajoutée. Donc l’énergie coûtera plus cher. Les derniers litres d’huile minérale qui seront encore utili-

sés coûteront alors des milliards de francs. C’est parfaitement absurde.

M. B. Ce n’est pourtant pas vrai! Il va de soi que la taxe sur l’énergie doit augmenter successivement, mais elle doit aussi provoquer une incitation. De toute façon, on utilisera toujours une certaine quantité d’énergie. Dans un premier temps, la charge fiscale pour un litre d’essence devrait se situer vers 90 centimes. Dans une quarantaine d’années, le litre d’essence devrait coûter cinq à six francs et 500 à 600 francs environ les 100 litres de mazout. Mais en même temps, il n’y aura plus de taxe sur la valeur ajoutée. Et, du même coup, la consommation d’énergie par kilomètre parcouru ou par mètre carré chauffé diminuera massivement. Tout bien considéré, la charge restera pour ainsi dire la même.

R. H. J’en doute fort. D’autres problèmes s’ajouteront. Aujourd’hui, les automobilistes paient aussi l’impôt sur les huiles minérales qui doit financer l’infrastructure routière. Ce système est judicieux. En le supprimant, on perce un trou dans la caisse de la route. En même temps, les étrangers ne feront plus le plein en Suisse, et quelque 500 millions de francs de recettes s’envoleront.

M. B. L’impôt sur l’énergie s’ajoutera à l’impôt sur les huiles minérales. L’argent de l’infrastructure routière – elle est importante pour moi aussi – ne sera pas simplement supprimé. Mais cet argent pour la route est devenu moins sûr, indépendamment de l’impôt sur l’énergie, car les voitures utiliseront moins d’essence et que viendront s’ajouter les voitures électriques. C’est pourquoi, mais aussi à cause du tourisme de l’essence, nous ne pouvons pas prélever la taxe sur l’énergie à la pompe. Dans les prochaines décennies, nous devons de toute façon aller en direction de «Mobility Pricing». Pour les voitures de tourisme, la taxe sur l’énergie pourrait équivaloir à une sorte «RPLP plus».

R. H. Taxe sur l’énergie, plus **impôt sur les huiles minérales**: ce dualisme d’objectifs différents ne se réalisera pas. Pour moi, se pose la question fondamentale: la Suisse veut-elle vraiment imposer l’énergie aussi fortement – et cela en faisant cavalier seul? Nous consommons aujourd’hui

moins d'huile minérale que pendant la première crise pétrolière en 1973, bien que le pays compte deux millions d'individus en plus. En termes de consommation d'énergie, la Suisse est très bien placée. Ces tendances montrent qu'il y a aussi de plus en plus d'agents énergétiques. Je n'y vois aucun besoin dramatique d'incitation...

M.B. ...nous dégageons en Suisse environ six tonnes de CO₂ par tête d'habitant et par an. Comme nous voulons stabiliser à peu près le système climatique mondial d'ici la fin du siècle, nous devrions descendre à une tonne de CO₂. De nombreuses raisons poussent à réduire rapidement la charge CO₂. Chaque Etat qui a le pouvoir d'innovation et les moyens financiers devrait prendre cette direction. Je suis bien entendu aussi conscient, que chaque quantité de CO₂ que la Suisse économise ne suffit pas à sauver le climat. Et que les Etats-Unis, l'Inde ou la Chine combleront de nouveau...

R.H. ...chaque baril de pétrole que nous ne consommons pas, sera consommé par la Chine...

M.B. ...c'est le cas en ce moment. Mais la Chine produit comme auparavant moins de CO₂ par tête que nous. Les Etats-Unis, en revanche, beaucoup plus. Et ils continuent d'essayer à extraire du sol, par fracturation, le plus possible d'énergie fossile bon marché. Ça ne doit pas être. Notre politique actuelle en matière de CO₂ montre le chemin. Avec le tournant énergétique, nous voulons, en plus, sortir du nucléaire, sans pour autant aller en direction des énergies fossiles. Ce qui rend l'objectif plus ambitieux.

R.H. Le problème principal du CO₂, c'est pourtant l'interconnexion internationale, c'est-à-dire la compétitivité de l'économie. Si l'UE veut concevoir un système avec certificats d'émission CO₂ produisant des effets, alors les raffineurs ou la branche automobile s'annonceront immédiatement auprès de leur gouvernement pour relever des discriminations menaçantes. Quand il s'agit d'une taxe sur l'énergie en Suisse, on déclenche une levée de boucliers de la part de l'économie qui ne veut pas renchérir, en solitaire, un important facteur de production. Ici, la Suisse n'a rien à gagner à jouer au précurseur et à endosser des inconvénients d'ordre économique. Aujourd'hui déjà, chaque tonne de CO₂ que nous réduisons dans notre pays coûte 20 jusqu'à 100 fois plus cher qu'à l'étranger.



«La Suisse veut-elle vraiment imposer l'énergie aussi fortement – et cela en faisant cavalier seul? Chaque baril de pétrole que nous ne consommons pas, sera consommé par la Chine.» ROLF HARTL

M.B. Pour prévenir des distorsions de la concurrence, notre taxe sur l'énergie frappe l'énergie grise des importations et allège les exportations. Il en va de même de la taxe sur la valeur ajoutée.

R.H. ...alors, par souci de compétitivité, nous allégerons les grands au détriment des petits.

M.B. Si l'on veut être tout à fait conséquent, on ne devrait alléger personne et nulle part. Pourtant, on a aujourd'hui déjà de tels allègements en grand nombre. La Suisse n'a pas fait de mauvaises expériences, en avançant sur cette voie. En matière de protection des eaux par exemple, la Suisse a réagi très rapidement et en a profité sur le plan économique. Naguère, nos eaux étaient sur le point de se détériorer, ce qui nous aurait touchés directement. Le changement climatique touche surtout des pays comme le Bangladesh, et nos agissements n'influencent pas directement le surplus de neige dans nos stations de sports d'hiver. Mais il apparaît clairement: plus le monde agira en matière de CO₂, plus nous en profiterons, nous aussi.

R. H. Alors là, on se berce d'illusions. Les émissions de CO₂ continueront d'augmenter dans le monde au cours des prochaines années, aussi déplaisant que ce soit. La consommation de charbon, et aussi de pétrole, a augmenté. Cette tendance se poursuit du côté du charbon. Aucun signe ne se manifeste de voir les Etats du monde trouver prochainement un terrain d'entente pour une politique climatique effective. On se pose alors la question pourquoi la Suisse devrait suivre une politique bien plus ambitieuse, qui demande des sacrifices particuliers aux consommateurs suisses et à notre économie.

M. B. Pour moi, personnellement, c'est valable. Si j'y apporte ma contribution, j'ai meilleure conscience. Je sais du moins que je n'ai pas contribué à détériorer la situation. Mais vu globalement,

édulcorations nuisibles, des compromis et de nouveaux composants de subventions. Aussitôt que de nouvelles recettes se profilent, par exemple au moyen d'une soi-disant taxe sur l'énergie sans incidence sur le budget de l'Etat, les groupements d'intérêts s'y précipitent afin de recueillir quelque chose pour leur clientèle. Il n'en sera pas autrement du «tournant énergétique», et j'ai horreur de ça.

M. B. Dans notre système démocratique, c'est une majorité qui détermine finalement ce qui est valable. D'où des compromis dans toutes les directions. Moi de même, j'aimerais suivre des principes clairs, comme la neutralité en matière fiscale de la taxe sur l'énergie, aussi dans le cas où le Parlement débattrait d'un contre-projet à notre initiative populaire. Le changement est probablement trop grand pour introduire une taxe sur l'énergie et supprimer en même temps la taxe sur la valeur ajoutée. Une alternative consisterait à introduire une taxe d'incitation sur l'énergie dont les recettes seraient redistribuées entièrement. Le Parlement se trouve maintenant face à de telles questions. Quelle que soit la voie que nous emprunterons dans le «tournant énergétique»: notre société ne peut pas se passer du pétrole, pour longtemps encore. Toutefois la quantité sera, et doit être, bien plus faible sur le long terme.

«Notre société ne peut pas se passer du pétrole, pour longtemps encore. Toutefois la quantité sera, et doit être, bien plus faible à long terme.»

MARTIN BÄUMLE

vous avez raison sur le moment. Rien ne se présente à la ronde. Mais, soudainement, tout peut aller très vite. Quand la menace sera si grande et visible, comme naguère pour la couche d'ozone. Le monde est arrivé très rapidement à bannir l'usage des CFC. Peut-être que pour le CO₂, le stockage

«Carbon Capture and Storage» (CCS) peut nous donner plus de temps, 100 ans, voire plus. Avant tout dans les pays émergents – ils auraient ainsi plus de temps pour produire des énergies alternatives aux agents énergétiques fossiles.

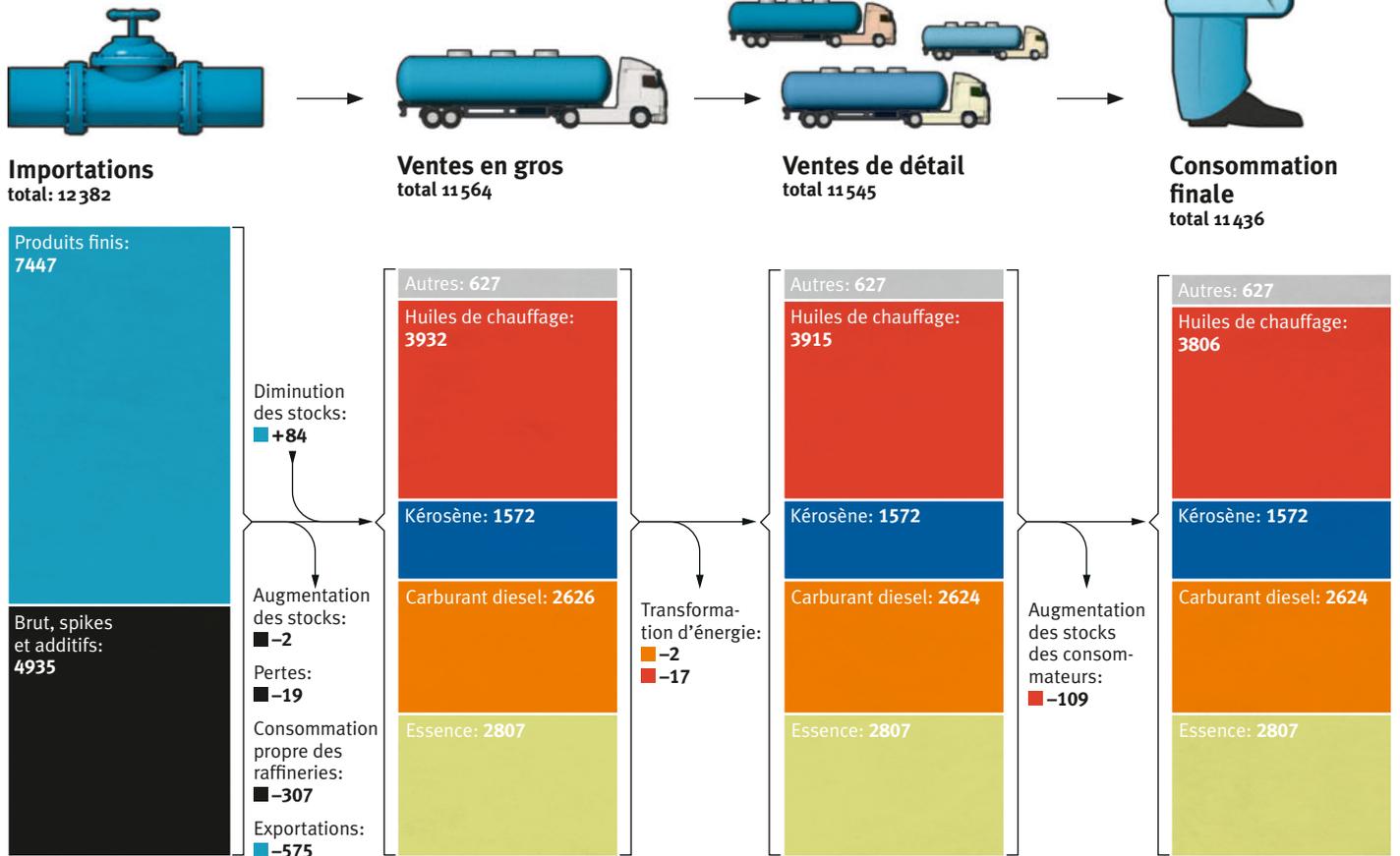
R. H. Le CCS présente une véritable option, pour nous aussi. Cependant, 20 à 30 années devraient encore s'écouler pour que ce concept soit commercialement et techniquement au point, si d'aventure il se réalise. Avec le tournant énergétique et l'initiative populaire du Parti vert/libéral, nous devons prendre aujourd'hui de nombreuses décisions. Les principes théoriques, comme la vérité des coûts et la neutralité en matière fiscale, se différencient le plus souvent de la politique pragmatique. Il en résulte alors, à chaque fois, des

«Carbon Capture and Storage» (CCS).

Pour en savoir plus → p. 38

[1] Bilan pétrolier suisse 2013: de l'importation à la consommation finale

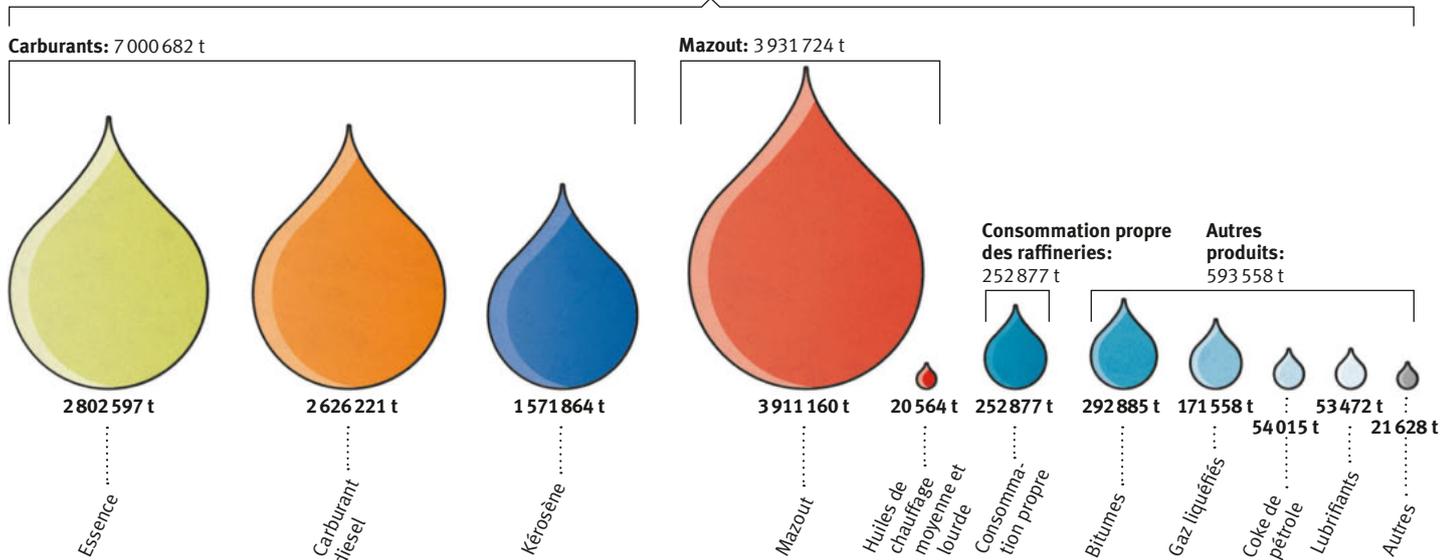
en 1000 tonnes (→ tableau 23)



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

Ventes intérieures 2013, en tonnes (→ tableau 1)

Total: 11 778 841 t



Produits pétroliers en Suisse

Marché et consommation

Les ventes globales de produits pétroliers en Suisse ont atteint 11,78 millions de tonnes en 2013. Elles ont augmenté de 4,7%, générant pour la Confédération des recettes fiscales de 6,37 milliards de francs.

Produits pétroliers et consommation d'énergie

En 2013, en raison d'un nouvel accroissement du nombre de degrés-jours de chauffage, la consommation finale de produits pétroliers a augmenté de 1,45%, pour atteindre 11,44 millions de tonnes (→ graphique 2, p. 17). De cette quantité, 95,6% ont servi à des fins énergétiques et 4,4% à des fins non énergétiques. Alors que la consommation d'essence a diminué de 4,6%, celles de carburant diesel et de kérosène ont augmenté respectivement de 4,4% et 1,0% (→ graphique 3, p. 19). La consommation finale de mazout a augmenté de 5,2% en raison des intempéries et celle d'huile de chauffage lourde a baissé de 41,7% (→ graphique 5, p. 20). Parmi les produits pétroliers utilisés à des fins non énergétiques, on compte le bitume, les lubrifiants, les cires et paraffines, le pétrole lampant, le gaz liquéfié utilisé dans l'industrie chimique, ainsi que le coke de pétrole servant à la fabrication de graphite. Leur consommation finale a augmenté en 2013 de 1,6% par

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

Bitume.
Pour en savoir plus → p. 38

d'énergie. L'estimation provisoire de la consommation finale de ces trois énergies s'établit à quelque 800 pétajoules, en hausse de 1,8% par rapport à l'année précédente. Les parts respectives du pétrole, de l'électricité et du gaz naturel se situent à 58,3%, 26,7% et 15,0%.

Ventes de carburants

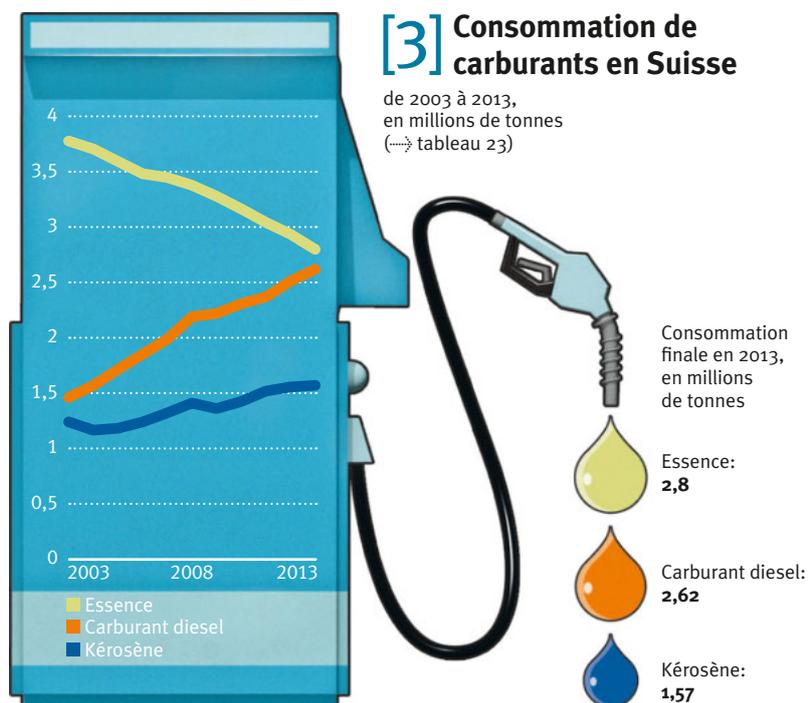
Les ventes totales de carburants n'ont évolué que de manière insignifiante, -0,1% par rapport à 2012. Le recul a été un peu plus marqué, -0,42%, pour l'essence et le diesel utilisés dans les transports routiers, et cela malgré un parc de véhicules à moteur plus élevé de 1,6% (→ graphique 4, p. 19). La raison principale de cette évolution réside dans l'amélioration constante de la consommation de carburant des voitures particulières nouvellement immatriculées, ainsi que dans la tendance à acheter des voitures de tourisme moins puissantes.

Les ventes de carburant diesel, utilisé pour une grande part dans les secteurs du génie civil et des transports, ont augmenté de 4,4%, principalement du fait de la conjoncture intérieure stable, mais aussi de l'accroissement du nombre de voitures diesel. La part de ces dernières a ainsi atteint 37,1% des nouvelles immatriculations en 2013.

Pour le kérosène, les ventes ont progressé de 1%, malgré la baisse du trafic aérien sur les aéroports de Genève et de Zurich. En revanche, les deux aéroports ont affiché de nouveaux records du nombre de passagers, d'où la tendance à utiliser des avions plus grands.

La consommation de carburant des transports routiers a diminué malgré un parc de véhicules à moteur en augmentation.

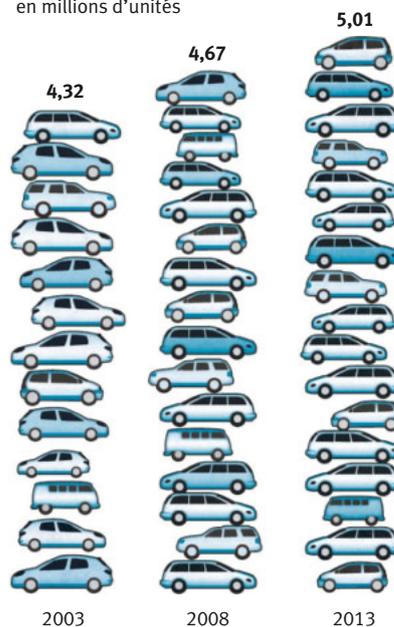
rapport à l'année précédente. L'Office fédéral de l'énergie (OFEN) ne publie les données définitives de la consommation finale d'énergie de 2013 qu'en été 2014. C'est pourquoi les tableaux 21 et 22 présentent les chiffres corrigés de 2012. Le pétrole, le gaz naturel et l'électricité couvrent ensemble plus de 90% de la consommation suisse



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

[4] Parc automobile suisse

en millions d'unités



Source: routesuisse

Les **biocarburants** liquides continuent de jouer un rôle secondaire: les ventes globales ont atteint en 2013 environ 2,3% de la consommation d'essence et de diesel. Selon la direction générale des douanes, on a vendu 4004 m³ d'éthanol, 11 709 m³ de biodiesel et 322 m³ d'huile végétale en tant qu'adjonction aux carburants.

Ventes de combustibles

En 2013, les ventes de **mazout** ont progressé de 15,5% par rapport à l'année précédente. L'augmentation annoncée de la taxe CO₂ sur les combustibles, à partir du 1^{er} janvier 2014, a provoqué une demande plus forte en fin d'année. Le recul des ventes d'huile de chauffage lourde, de 43,6%, résulte de substitutions par des agents énergétiques concurrents, ainsi que des utilisations alternatives comme combustibles de soute pour navires de haute mer.

Evolution des prix

Selon l'indice des prix à la consommation (IPC), l'indice des produits pétroliers s'est situé en 2013, en moyenne, à 109,7 points (base: décembre 2010 = 100 points). En moyenne mensuelle, son niveau le plus haut a été atteint, en février, 113,1 points, et le plus bas, en mai, 106,7 points.

Un litre d'essence sans plomb 95 coûtait, en moyenne annuelle, CHF 1.77, soit 2,2% de moins que l'année précédente. C'est en mars que le plein a été le plus cher (CHF 1.82 le litre), et en novembre et décembre qu'il a été le meilleur marché (CHF 1.72 le litre). L'essence sans plomb 98 a coûté environ 5 à 6 centimes de plus.

Pour le carburant diesel, les consommateurs ont payé en 2013, en moyenne, CHF 1.89 le litre.

Pour une livraison de 3000 à 6000 litres, le mazout (huile de chauffage extra-légère) a coûté en 2013, en moyenne, CHF 100.45 les 100 litres, 3,3% de moins qu'en 2012. Selon l'IPC et nos propres calculs, le mazout coûtait en 2013, en moyenne annuelle, 9.48 centimes par kWh (livraison 3000 à 6000 litres), par conséquent meilleur marché que le gaz naturel type II (9,53 ct./kWh) et que l'électricité type VI (14,89 ct./kWh).

Recettes fiscales de la Confédération

Les recettes fiscales de la Confédération provenant des produits pétroliers ont diminué en 2013 de 0,3% par rapport à l'année précédente, s'établissant globalement à 6,37 milliards de francs.

Biocarburants.

Pour en savoir plus → p. 38

Mazout Pour en savoir plus → p. 38

Produits pétroliers en Suisse

Eclaircissements sur la politique énergétique suisse

La Stratégie énergétique 2050 a influencé la politique énergétique fédérale également en 2013. Les objectifs de réduction du CO₂ selon le protocole de Kyoto ont été atteints; par le truchement de mesures volontaires, l'économie y a contribué dans une large mesure. Mais comme les objectifs partiels selon la loi sur le CO₂ n'ont pas été atteints, la taxe CO₂ sur les combustibles a été à nouveau augmentée. Dans le canton de Berne, le tournant énergétique a échoué devant le peuple.

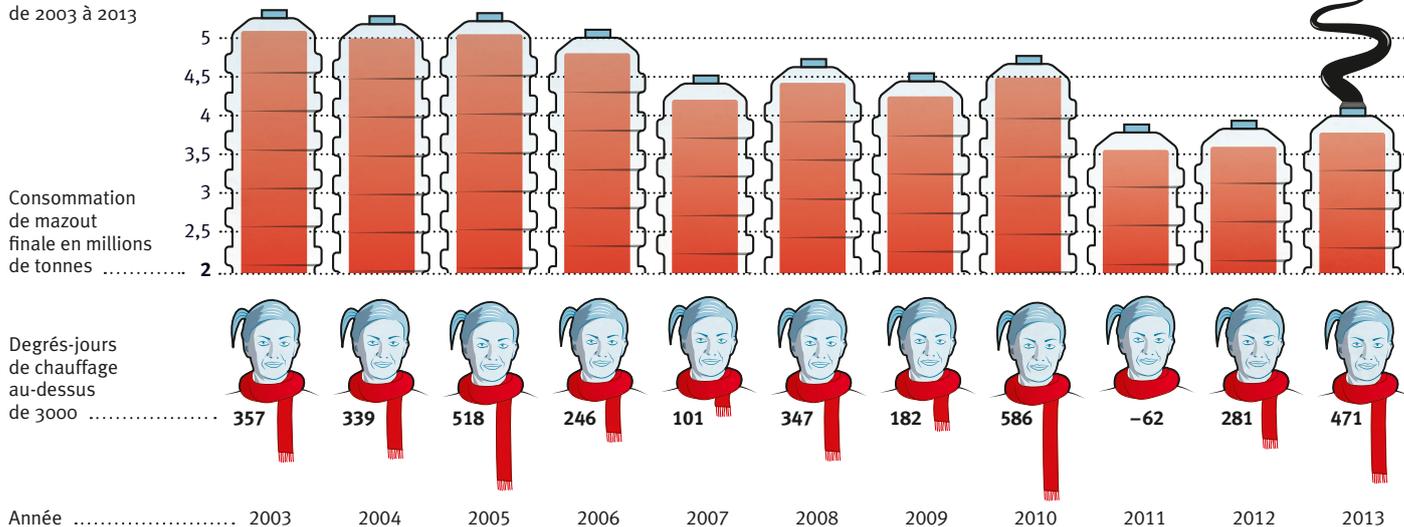
Stratégie énergétique et politique climatique

Le 4 septembre 2013, le Conseil fédéral a approuvé le message pour le premier paquet de mesures de la **Stratégie énergétique 2050** et l'a transmis au Parlement pour en délibérer. L'objectif vise le chan-

gement par étapes de l'approvisionnement énergétique de la Suisse jusqu'en 2050, particulièrement par la réduction de la consommation d'énergie et l'accroissement des énergies renouvelables. La mise en œuvre de ce paquet nécessite une révision totale de la Loi sur l'énergie,

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

de 2003 à 2013



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

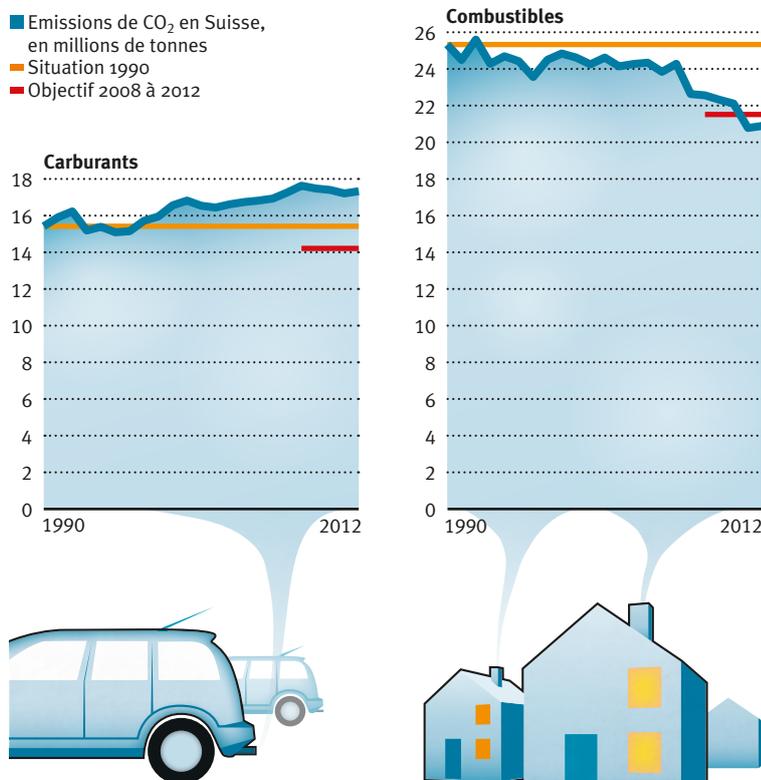
ainsi que des adaptations de neuf autres lois fédérales. Le Conseil fédéral propose, au Parlement, la Stratégie énergétique en tant que contre-projet indirect à l'initiative «Sortir du nucléaire» des Verts, ce qui toutefois nuit à l'unité de la matière selon les critiques. L'initiative «Sortir du nucléaire», comme d'ailleurs la Stratégie énergétique, demande une interdiction pour de nouvelles centrales nucléaires, mais exige, en plus, des durées d'exploitation de 45 ans au maximum pour les centrales nucléaires existantes.

Dans une seconde étape de la Stratégie énergétique 2050, le système actuel d'encouragement (taxe sur le réseau pour la promotion de la production d'électricité issue des énergies renouvelables et affectation partielle de la taxe CO₂ pour le programme national d'assainissement des bâtiments) doit être remplacé, par étapes, par un système d'incitation. Selon les premières intentions, les taxes y relatives seraient massivement augmentées sur l'électricité, ainsi que sur les carburants et combustibles et restituées, du moins partiellement, à la population.

L'ordonnance révisée sur le CO₂ est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2013. Cela étant, les entreprises à grande consommation d'énergie (par exemple les raffineries) devront dans un premier temps participer à un système d'échange de quotas d'émission suisse et, plus tard, à un système d'échange de quotas d'émission européen. Le regroupement retardé des deux systèmes d'échange et la distorsion de la concurrence qui lui est liée sont l'une des raisons de devoir procéder à une autre révision de l'ordonnance sur le CO₂, et cela déjà dans la première année de sa mise en vigueur.

L'ordonnance sur le CO₂ prévoit, encore et toujours, l'augmentation échelonnée de la **taxe CO₂** sur les agents énergétiques fossiles. C'est ce qui s'est passé en juillet 2013, où le Conseil fédéral a annoncé que l'augmentation de la taxe sur le CO₂, de 36 à 60 francs par tonne de CO₂ au 1^{er} janvier 2014, était nécessaire du moment que les **objectifs de réduction** n'ont pas été atteints selon l'ordonnance sur le CO₂. La taxe sur le CO₂ ne sera redistribuée à la population et à l'économie que pour deux tiers et quelque 260 millions de francs par an alimenteront le Programme Bâtiments.

[6] Emissions de CO₂ des carburants et combustibles



Source: Office fédéral de l'environnement (OFEV)

L'UP qualifie l'augmentation d'arbitraire et d'injuste et demande à la Confédération de présenter de manière transparente les méthodes de calcul pour les émissions de CO₂.

La Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO₂ (**KliK**), instaurée par l'UP à la fin de 2012, est entrée en fonction en 2013. Elle agit à la place des sociétés pétrolières qui commercialisent des carburants fossiles, en prenant en charge l'accomplissement de l'obligation de compensation de CO₂ à laquelle elles sont soumises, pour la période de 2013 à 2020. La possibilité de compensation se limite à des projets réalisés en Suisse, ce qui constitue une action risquée dans la mesure où le potentiel est très restreint dans le pays.

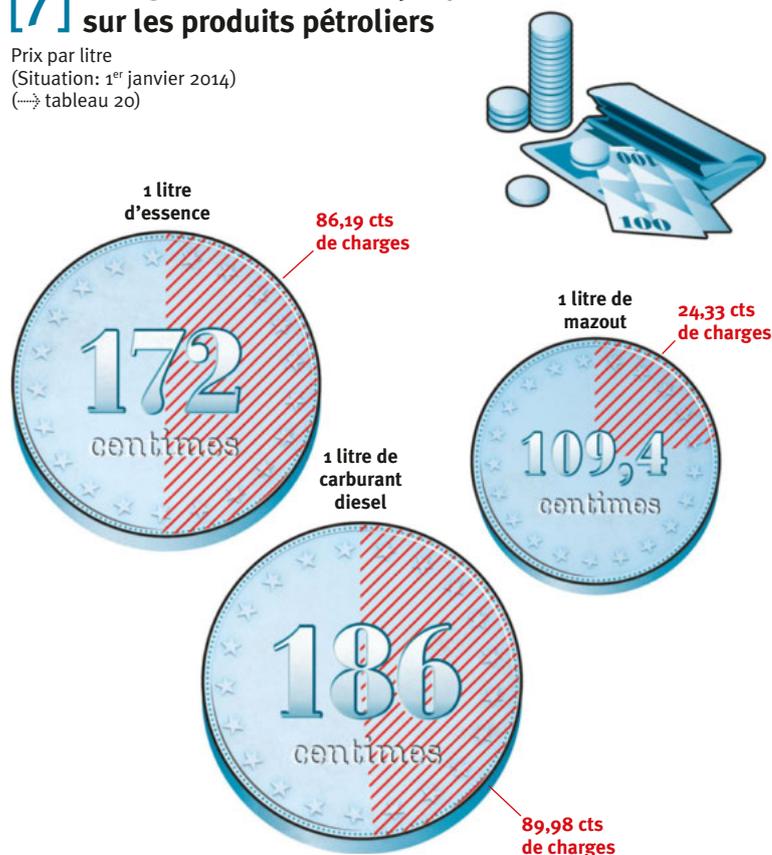
L'organisation précédente de KliK, la fondation **Centime Climatique**, a rempli son contrat avec la Confédération pour la réduction des émissions de CO₂ en Suisse et à l'étranger, pendant la période de 2008 à 2012. Avec une réduction de

Compensation de CO₂.
 Pour en savoir plus
 → p. 38

Objectif de réduction du CO₂.
 Pour en savoir plus
 → p. 38

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

Prix par litre
(Situation: 1^{er} janvier 2014)
(→ tableau 20)



17 millions de tonnes de CO₂, elle a contribué dans une large mesure à l'atteinte des objectifs que la Suisse s'est fixés en adhérant au protocole de Kyoto.

L'UP gagne la votation populaire avec sa campagne «légaliser les saucisses à rôtir»

A la fin de septembre 2013, le peuple a approuvé la révision de la loi sur le travail à une nette majorité de 55,8%. Cela étant, une clause a été introduite au 1^{er} décembre 2013 dans la Loi fédérale sur le travail, autorisant les shops de stations-service à offrir tout l'assortiment 24 heures sur 24 – jusque-là il fallait couvrir une partie de l'assortiment de 1 h à 5 heures. La votation populaire s'imposait dès lors que les syndicats et d'autres organisations avaient lancé le référendum. Une campagne originale au slogan de «légaliser les saucisses à rôtir» a convaincu la majorité de la population qu'il ne s'agissait pas, dans ce projet

de loi, de la libéralisation des heures d'ouverture, mais d'une identification judicieuse de l'offre de l'assortiment.

Le peuple rejette l'augmentation du prix de la vignette autoroutière

En novembre 2013, les électeurs ont rejeté, de manière surprenante, le projet de loi du Conseil fédéral qui aurait augmenté la vignette autoroutière de 40 à 100 francs. Des observateurs voient dans ce résultat une indication que, dans l'ensemble, le peuple ne veut plus de nouvelles augmentations de la charge fiscale et qu'il demande davantage de transparence et de vérité des coûts en matière de financement de l'infrastructure routière et ferroviaire.

Dans les cantons

Le 3 mars 2013, le Souverain du canton de **Berne** a rejeté l'initiative populaire «Bern renouvelable» à une nette majorité de 65% de même que le contre-projet du parlement cantonal à 51%. L'initiative et le contre-projet visaient l'objectif ambitieux de couvrir les besoins d'électricité et de chaleur entièrement par des énergies renouvelables dans les 30 années à venir.

Le Grand Conseil du canton de **Vaud** a approuvé la révision de la Loi sur l'énergie en octobre 2013. Elle entre en vigueur le 1^{er} juillet 2014. L'article 30b contient la prescription discriminatoire comme quoi l'énergie thermique pour de nouvelles constructions et l'extension d'immeubles devra provenir au maximum à 60% du mazout, contre 80% au maximum du gaz naturel. Dans le cadre de la révision partielle de la Loi sur l'énergie, le **Grand Conseil du canton de Zoug** a renoncé à l'interdiction explicite d'utilisation du mazout dans les nouvelles constructions futures. Il s'en tient à la formulation globale que l'énergie doit être utilisée parcimonieusement et qu'il convient de renoncer autant que possible aux agents énergétiques fossiles.

Produits pétroliers en Suisse

Transport, traitement et distribution

Près de la moitié du pétrole et des produits finis importés sont arrivés en Suisse par oléoducs. La navigation sur le Rhin et le transport ferroviaire ont assuré respectivement 24,6 et 22,2% des importations.

Pipelines

Les deux raffineries suisses ne reçoivent le pétrole brut que par pipelines. 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. En comparaison de 2012, les deux raffineries ont repris leur rythme de production en 2013, avec une augmentation de près de 50% par rapport à l'année précédente. Les importations de pétrole brut ont ainsi atteint 4,9 millions de tonnes (→ tableau 6).

Le pipeline de la Sapro achemine exclusivement des produits finis, de la vallée du Rhône jusqu'à Vernier près de Genève. Les importations de 0,739 million de tonnes ont diminué de 11,2% par rapport à 2012. L'essence affiche la plus forte baisse des importations avec 76,5% (→ tableau 13).

Raffineries

Les deux raffineries suisses ont bien utilisé leur capacité en 2013. Elles ont produit ensemble 4,9 millions de tonnes de produits finis. Alors qu'à Cressier, rien de particulier n'était à signaler, Collombey a dû interrompre sa production durant six semaines pour des travaux de maintenance.

La gamme des produits des deux raffineries comprend de l'essence (1,4 mio. t), ainsi que les deux distillats de densité moyenne, mazout (1,4 mio. t) et carburant diesel (1,2 mio. t). Comme auparavant, on doit exporter l'huile de chauffage lourde, car la demande de ce produit a fortement baissé en Suisse. Les opérations de désulfuration des combustibles et des carburants ont produit 8953 tonnes de soufre et on a tiré de l'essence 29 000 tonnes de benzène. 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 (→ tableau 18).

Le marché suisse a absorbé près de 96% de la production totale des deux raffineries. Elles détiennent une part de marché de quelque 40% de tous les produits pétroliers vendus en Suisse. Pour les carburants, leur part s'élève à 37,8% et à 42,7% pour les combustibles.

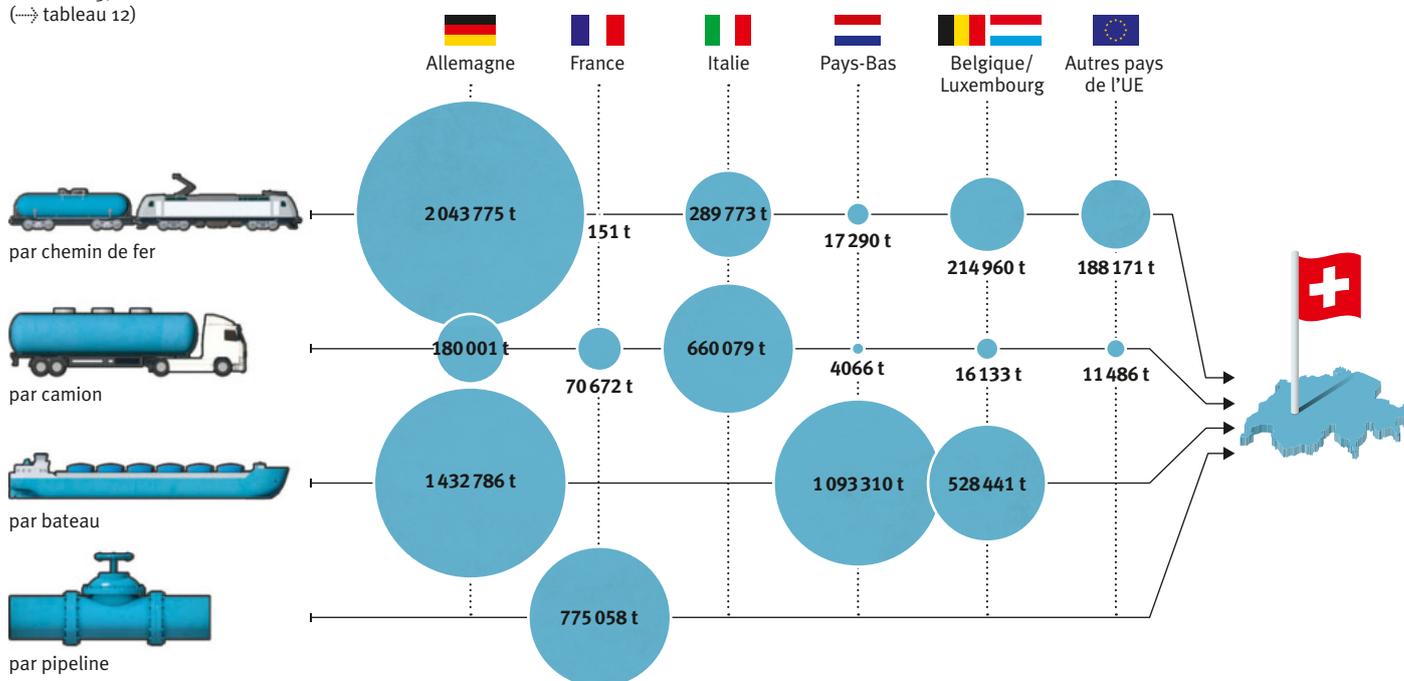
Raffineries/raffinage

Pour en savoir plus

→ p. 38

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

99,9% des produits finis importés en 2013 provenaient de l'UE 28*, année 2013, 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.

Rail

En Suisse, quelque 2,8 millions de tonnes de produits finis ont été acheminés par rail en 2013. Environ 74% de ces importations provenaient d'Allemagne, 10,5% d'Italie et à peine 8% de Belgique (→ graphique 8).

Voie fluviale

Les deux ports rhénans de Bâle ont déchargé en 2013 près de 3 millions de tonnes de produits finis, ce qui correspond à un recul de 12,9% (→ tableau 14). Ce recul s'explique par une production de nouveau plus forte des deux raffineries. Les cargaisons provenaient d'Allemagne (46,9%), des Pays-Bas (35,8%) et de Belgique (17,3%).

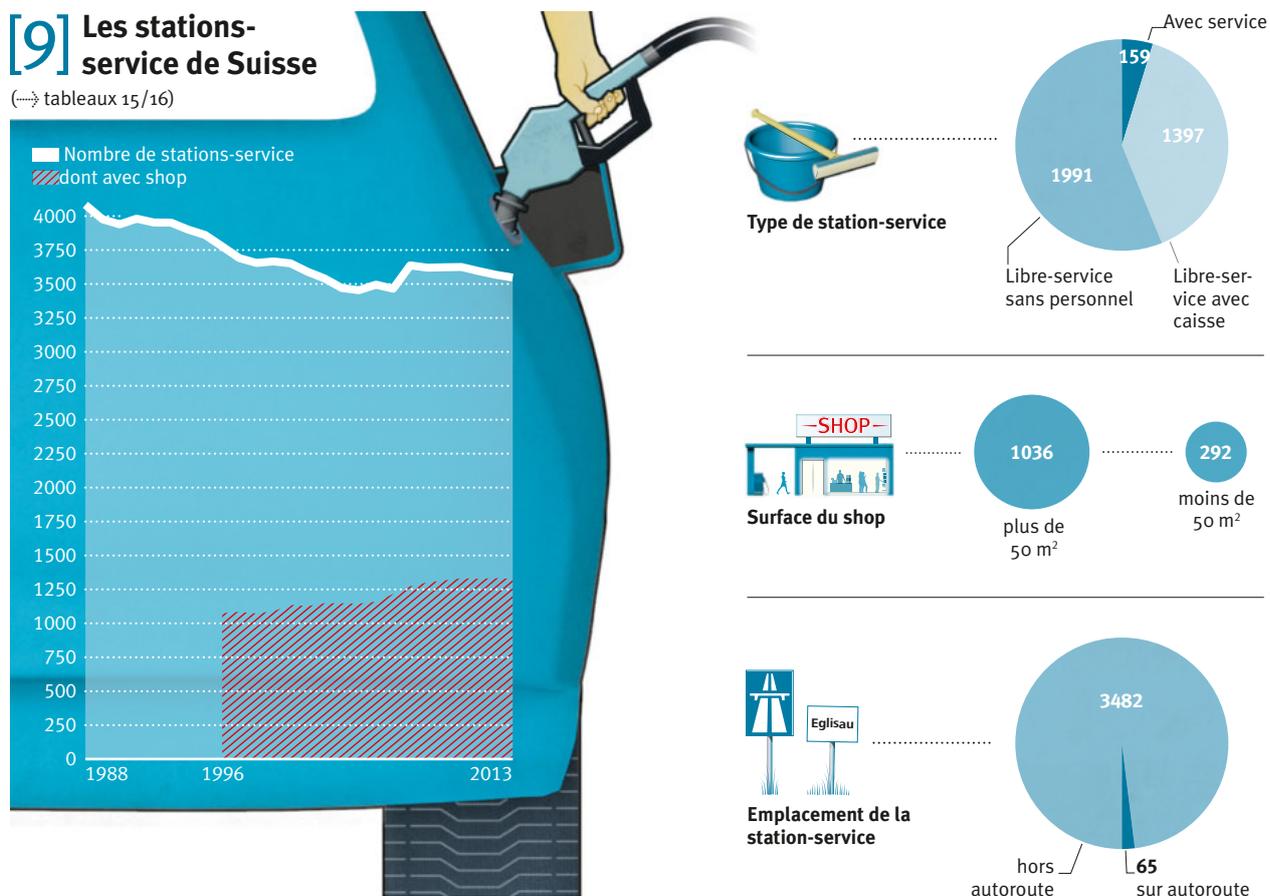
Le coût moyen du fret pour une tonne de carburant et de combustible de Rotterdam à Bâle a atteint, en 2013, CHF 20.40. Le coût le plus bas de 13 francs a été atteint en février et le plus élevé, de 37 francs, au cours de la première moitié de septembre. Les transports de produits pétroliers à l'intérieur de la Suisse, au départ et à l'arrivée des ports rhénans des deux Bâles, se répartissent comme suit: rail 65,4% (année précédente: 64,6%) et route 34,6% (35,4%).

Stations-service

Au 1^{er} janvier 2014, la Suisse comptait 3547 stations-service de marques ouvertes au public, 21 unités de moins (-0,6%) que l'année précédente. Les changements relevés du nombre de stations de la plupart des marques illustrent la dynamique du marché.

[9] Les stations-service de Suisse

(→ tableaux 15/16)



Au total, 1328 shops de stations offraient à leurs clients la possibilité de faire de petits achats en même temps que le plein de carburant. Alors que le nombre de shops de stations a légèrement diminué par rapport à l'année précédente, la tendance vers des shops d'une plus grande surface de vente, de plus de 50 m² (+19 unités), s'est poursuivie. En 2013, les stations équipées d'un shop ont représenté quelque 72% des ventes de carburants, un facteur de concurrence important parmi les sociétés pétrolières.

Les quantités moyennes vendues varient selon le type de service, l'équipement et l'emplacement de la station-service. Comme l'année précédente, les stations-service ont vendu en moyenne 1,43 million de litres de carburant en 2013; les ventes de celles situées le long des autoroutes ont atteint 3,4 millions de litres (→ graphique 9).

Produits pétroliers en Suisse

Importations et exportations

Les deux raffineries ont repris totalement leur production en 2013, ce qui a entraîné une augmentation de 50% des importations de pétrole brut par rapport à l'année précédente. Les importations de pétrole brut et de produits finis ont ainsi atteint 12,43 millions de tonnes.

Pétrole brut

Environ 68% des pétroles bruts importés provenaient d'Afrique du Nord et de l'Ouest et les autres importations, comme l'année précédente, des Etats de l'ex-Union soviétique. Depuis le rétablis-

En raison de l'activité accrue de production des deux raffineries, l'importation des pétroles bruts a augmenté de près de 50% en 2013.

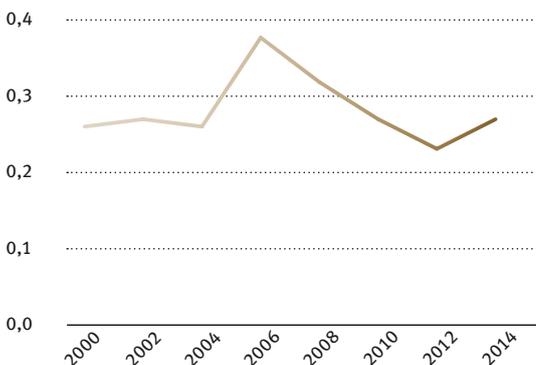
sement de la production pétrolière libyenne en 2012, cette dernière a fléchi de nouveau en 2013 en raison de l'aggravation croissante de la situa-

tion dans ce pays en cours d'année. Les importations suisses de Libye sont passées d'environ 50% l'année précédente à 34% en 2013. Ce manque de livraisons a été compensé essentiellement par des quantités importées d'Algérie et du Kazakhstan. Les raffineries suisses ont réagi à ce changement dans le flux des importations, rapidement et de manière adéquate, comme à l'accoutumée (→ graphique 10, p. 27).

En 2013 aussi, la Suisse a importé en majorité des bruts légers et pauvres en soufre. La réduction de la part du pétrole brut importé d'Afrique du Nord, durant la période considérée, a fait légèrement augmenter la teneur en soufre de 0,27% par rapport à 2012. En 2013, la densité moyenne s'est

Teneur moyenne en soufre des pétroles bruts importés

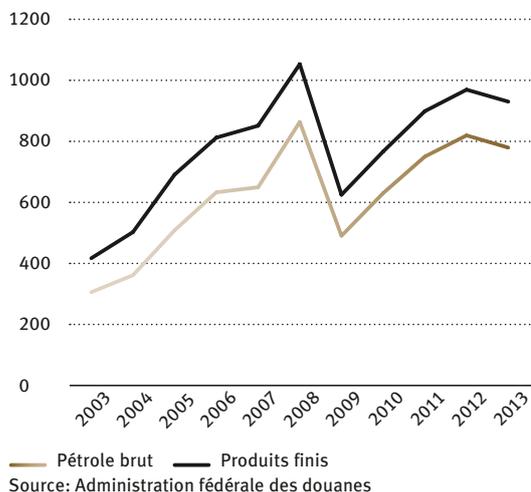
en %



Sources: Raffinerie Cressier, Oléoduc du Rhône

Valeur des importations de pétrole brut et de produits finis

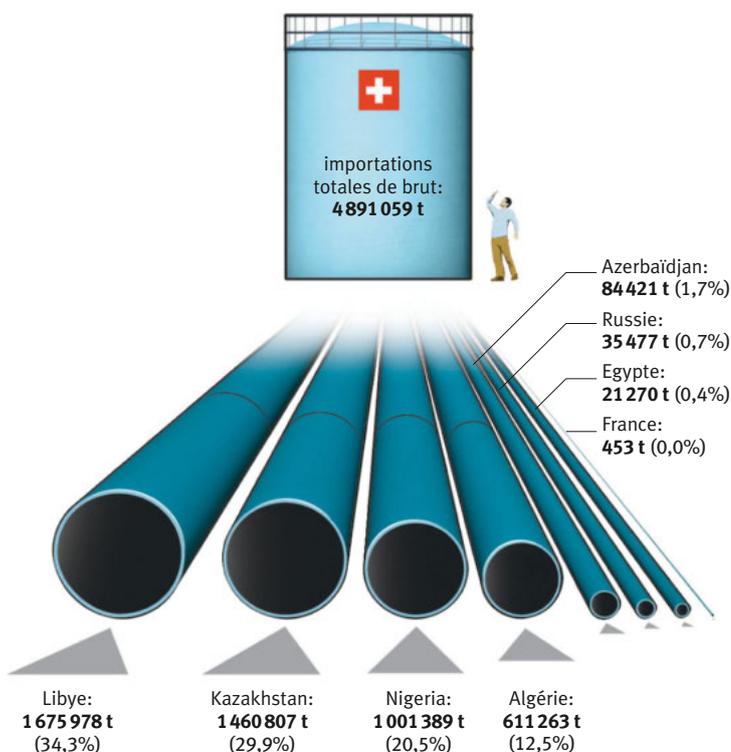
CHF/t



— Pétrole brut — Produits finis
Source: Administration fédérale des douanes

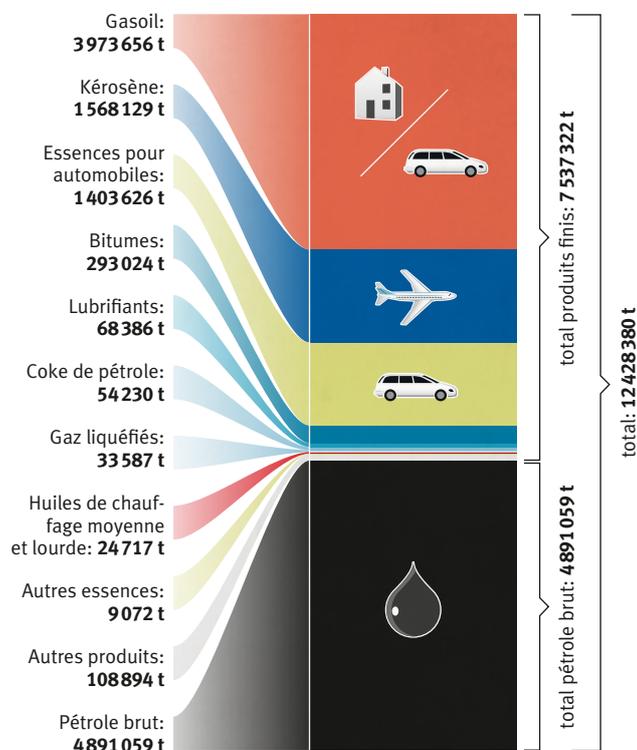
[10] Provenance du pétrole brut importé en Suisse

Année 2013, en tonnes (→ tableau 6)



[11] Importations de produits finis et de pétrole brut

Année 2013, en tonnes (→ tableau 4)



située à 0,825 g/cm³, valeur un peu supérieure aux deux années précédentes. Plus la teneur en soufre et la densité sont faibles, plus seront bas, pour les deux raffineries suisses, les coûts de production des combustibles et carburants dans les qualités pauvres en soufre conformes aux prescriptions légales (→ tableau 8).

Produits finis

Les importations de produits finis ont atteint, en 2013, près de 7,53 millions de tonnes. Du fait de l'augmentation mentionnée des quantités de brut importées, les importations des produits finis présentent un recul de 9,3% par rapport à l'année précédente. Plus de la moitié des produits finis importés s'est répartie de nouveau sur le gasoil (carburant diesel et mazout). La part de l'essence importée a diminué pour atteindre 18,7%. L'Allemagne est restée le plus important partenaire commercial de la Suisse avec une part de 48,5% des produits importés. Les produits finis provenaient pour 99,9% des 28 membres de l'UE (→ graphique 8, p. 24).

Valeur des importations

La baisse des prix du marché a réduit, en 2013, la valeur moyenne d'une tonne de pétrole brut à CHF 776.70 (-4,9%). La même quantité de produits finis coûtait CHF 926.40 en moyenne, 4% moins qu'en 2012. Dans l'ensemble, les importations de produits finis ont reculé de 13,0% à tout juste 7 milliards de francs. En revanche, l'augmentation des importations de brut a engendré une valeur de la marchandise de 3,8 milliards de francs, de 44% plus élevée (→ tableau 9).

Exportations

Les exportations de produits finis montrent une augmentation en 2013 de 37% à 1,14 million de tonnes. Avec une part de près de 51%, le kérosène qui ravitaille les avions dans le trafic international, représente encore le principal produit à l'exportation (→ tableau 10).

La valeur des exportations de l'ensemble des produits finis a continué de progresser pour atteindre 0,96 milliard de francs. Le prix moyen par tonne s'est situé à CHF 846.19.

Les essences comprennent, en plus de l'essence sans plomb 95 et 98, aussi des essences d'aviation.

Produits pétroliers en Suisse

Produits, technique et environnement

Diverses normes ont été révisées en 2013: modifications dans les règlements sur les produits chimiques, la sécurité au travail et la prévention des accidents majeurs concernant les stations-service et les systèmes de conduites.

Normalisation

Les exigences techniques de qualité pour les produits pétroliers seront fixées dans des normes internationales, européennes ou nationales, selon le type et le domaine d'utilisation des produits. Le tableau à la page 29 donne un aperçu de la sélection des normes des carburants, déterminantes pour le marché suisse.

FAME. Pour en savoir plus → p.38

Modifications sélectionnées en cours d'exercice

Essence et carburant diesel

La norme révisée SN EN 228 avec l'annexe nationale a été publiée en mars 2013. La nouveauté la plus importante concernait l'introduction de l'obligation de marquage de la qualité d'essence E10 avec une part maximale de 10% d'éthanol et de 3,7% d'oxygène. La qualité actuelle d'essence (E5) avec au maximum 5% d'éthanol et 2,7% d'oxygène subsiste, dès lors que les véhicules plus anciens ne sont pas tous homologués pour rouler à l'E10. Pour l'adjonction de composants hydrogénés, on se référera au rapport technique CEN/TR 16435. De plus, on a remanié la référence à la norme EN 15376 pour l'éthanol et on a introduit une limitation et l'obligation de marquage pour des additifs contenant du métal comme le MMT (méthylcyclopentadiényle tricarbonyle de manganèse). Ni le E10 ni le MMT ne sont utilisés en Suisse.

Au troisième trimestre, on a publié la norme européenne révisée pour le diesel EN 590. Les principaux changements concernaient l'adoption de la norme améliorée EN 14214 pour le **biodiesel d'ester méthylique d'huile végétale FAME**, ainsi que des indications sur l'utilisation de composants paraffiniques selon CEN/TS 15940. La norme suisse correspondante, SN EN 590, comme son extrait, sera publiée au début de 2014.

Kérosène

Une version remaniée d'«Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems» (AFQRJOS) a été publiée en février 2013 (JIG Bulletin No. 60, Issue 27, February 2013). Elle résume les exigences de qualité pour le kérosène (Jet A-1).

Biodiesel

En juin 2013, on a publié la version révisée de la norme SN EN 14214 qui fixe les spécifications pour FAME. Les principaux changements concernaient la réglementation des exigences climatiques pour l'adjonction de FAME, ainsi que son utilisation à l'état pur.

Mazout (huile de chauffage extra-légère)

La norme suisse pour l'huile de chauffage SN 181160-2 est entrée en vigueur au début de 2013 avec les nouveautés importantes suivantes: l'adjonction de composants biogènes n'est autorisée que s'ils se composent d'hydrocarbures purs. L'adjonction de FAME n'est pas autorisée. Toutefois, pour des raisons de technique de transport, on a introduit pour FAME une valeur de tolérance maximale de 0,5%.

Stations-service

Marquage GHS

En Suisse, le système de marquage actuel des produits chimiques sera remplacé graduellement d'ici mi-2015 par le «Globally Harmonized System» (GHS), lequel tend vers une harmonisation de l'évaluation des dangers et du marquage des produits chimiques au niveau mondial. Au printemps 2013, on a imprimé de nouveaux autocollants de marquage pour pompes à essence et diesel, lesquels seront apposés progressivement dans plus de 3500 stations-service.

Prévention des explosions

Dans son feuillet d'information 2153 «Prévention des explosions: principes, prescriptions minimales, zones», la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (Suva) définit les domaines menacés de danger d'explosion (ex-zones) pour diverses installations, y compris l'exploitation de pompes à essence et diesel. Pour les pompes à gaz naturel et liquéfié, les ex-zones de Suisse diffèrent de celles des pays voisins. On a donc requis des exigences supplémentaires pour que l'utilisation de ces pompes en usage sur le marché soit conforme aux zones. A cette fin, la Suva et l'inspection fédérale des installations à courant fort (Esti) ont présenté, à la fin de 2013, des aides d'action pour la prévention des explosions aux pompes à gaz liquéfié.

Installations de transport par conduites

Avec l'Ordonnance révisée sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) au 1^{er} avril 2013, les conduites assujetties à la Loi sur les installations de transport par conduites tombent à présent aussi dans le domaine d'application de l'OPAM. Ainsi, les exploitants de ces installations – parmi lesquelles on compte aussi les pipelines pétroliers – sont tenus de rédiger un compte-rendu sommaire dans les cinq ans.

Accord de coopération pour grands dépôts pétroliers

Au début de 2013, l'Office de l'hygiène de l'air des deux Bâles a aussi adhéré à l'accord de coopération pour le canton de Bâle-Campagne, en plus de celui déjà conclu dans le domaine de la protection des eaux. Ainsi, la branche pétrolière, représentée par la Carbura et l'Union Pétrolière, applique des accords de coopération avec déjà neuf cantons.

Dans le cadre de l'accord de coopération pour grands dépôts pétroliers, les cantons délèguent à la branche pétrolière des tâches sélectionnées de contrôle d'exécution, dans les domaines de la protection des eaux, de la protection de l'air, et de la prévention des accidents majeurs. En leur nom, l'institution spécialisée des grands dépôts pétroliers d'Eco Swiss effectue les travaux de contrôle.

Aperçu des normes sélectionnées des carburants

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	CEN/TS 15940 Carburants pour véhicules à moteur – carburant 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'huile végétale (FAME) en tant que biodiesel	SN EN 14214 Produits pétroliers liquides – ester méthylique d'huile végétale (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 liquéfiés (LPG)	SN EN 589 Carburants pour véhicules à moteur – gaz liquéfié – exigences et procédures d'essai

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

Pétrole au niveau international

Modifications capitales du côté de l'offre

Une fin de l'ère du pétrole ne se profile pas. De nouvelles réserves pétrolières sont découvertes et exploitées. D'après les calculs à ce jour, le pétrole suffit encore à satisfaire aux besoins durant 60 ans. Toutefois, la structure de l'offre change: propulsée par le boom de l'huile de schiste, la production de pétrole de l'Amérique a augmenté en 2013, aussi fortement que dans aucun autre pays du monde depuis deux décennies.

Marché

En 2013, le prix du pétrole est resté au niveau de l'année précédente. Un baril coûtait en moyenne annuelle 108,64 dollars US. Mais, contrairement à l'année précédente, le Brent n'a plus franchi la barre des 100 dollars US. L'augmentation de la production aux Etats-Unis a engendré, en 2013, une plus grande différence entre le pétrole WTI orienté vers le marché américain et le Brent, pétrole de référence axé sur le marché international. En novembre 2013, l'écart culminait à 19 dollars US. Les tensions géopolitiques – la guerre en Syrie notamment – ont servi d'appui au prix du pétrole. Bien que le marché ait été suffisamment approvisionné en tout temps, les fortes baisses de l'offre en Libye, en particulier, ont soutenu le Brent. En

Le redressement progressif de l'économie mondiale a contribué à un nouvel accroissement de la consommation pétrolière. Entre-temps, le monde a besoin de 90 millions de barils de pétrole par jour. L'année 2013 entre dans l'histoire où la consommation pétrolière des pays non-membres de l'OCDE a dépassé pour la première fois celle des pays de l'OCDE. Ce développement s'inscrit aussi dans le fait que la production des pays industrialisés a représenté, pour la première fois, moins de la moitié de la production mondiale. Ce sont des Etats à forte densité démographique comme la Chine, le Brésil ou l'Inde qui gagnent en influence économique. C'est ainsi que la Chine a supplanté les Etats-Unis en tant que plus gros importateur de pétrole du monde. Cela est lié au fait que les Etats-Unis peuvent couvrir leur consommation pétrolière – en baisse de surcroît – de plus en plus par eux-mêmes. Les plus longues périodes d'intempéries hivernales en Europe centrale ont aussi contribué à une demande accrue de pétrole. Du côté de la demande, l'accroissement de la consommation d'énergie primaire est resté nettement au-dessous de la moyenne annuelle des dix dernières années, ce qui s'explique aussi par l'utilisation plus efficace de l'énergie.

WTI et Brent.
Plus de détails sur
les bruts de référence
→ p. 38

La Chine a supplanté les Etats-Unis en tant que plus gros importateur de pétrole du monde.

revanche, les progrès enregistrés lors des négociations sur le programme nucléaire de l'Iran ont apporté une nette détente entre les négociateurs. Pourtant, il faudra encore du temps pour que l'Iran puisse offrir son pétrole de nouveau librement sur le marché mondial et que cette détente influe sur les prix.

Bien que l'OPEP conserve une position importante avant tout en raison de ses réserves pétrolières, elle ne peut agir en dehors du marché, car le monde du pétrole est devenu multipolaire. La production journalière de tous les pays de l'OPEP a atteint durant l'exercice 30 millions de barils et devrait se maintenir aussi en 2014. Cela pourrait conduire à une offre excédentaire, dès lors que la demande pétrolière diminue dans la zone de l'OPEP. Car des pays émergents comme la Chine ou la Russie se manifestent non seulement comme gros consommateurs, mais aussi comme producteurs importants. De plus, la diversification des agents énergétiques et la réduction de la part du pétrole dans le mix énergétique rendent une crise énergétique, déclenchée par le pétrole, peu probable. La mise en valeur de gisements d'huile et de gaz de schiste – notamment aux Etats-Unis – a été le changement fondamental des années passées sur le marché mondial de l'énergie; elle a aussi contribué à la détente sur le front de l'offre. Toutefois, ce boom se limite aux Etats-Unis où la concurrence est rude dans le commerce pétrolier. Alliée au prix élevé du pétrole, cette situation stimule des innovations techniques. Du fait de l'accroissement de 15% de sa production pétrolière en 2013, les Etats-Unis doivent se pencher sérieusement sur un assouplissement de l'interdiction des exportations de pétrole brut décrétée

dans le cadre de la crise pétrolière de 1973. Sinon, les quantités croissantes de pétrole léger auxquelles le pays ne doit pas renoncer, pourraient devenir un problème grandissant¹.

Réserves de pétrole

Les réserves de pétrole ont augmenté de près de 30% au cours des dix dernières années (→ graphique 12, p. 33). La fin de l'ère pétrolière n'est pas en vue. D'une part, on découvre régulièrement de nouveaux gisements et, d'autre part, le prix du pétrole relativement élevé permet de mettre en valeur des gisements difficilement accessibles jusqu'ici, comme en mer profonde par exemple. En 2013, on a découvert en Australie un gisement gigantesque d'huile de schiste et, au Brésil, on a mis aux enchères l'un des plus grands champs pétrolifères. Mais aussi l'exploitation de nouveaux champs pétrolifères en mer du Nord ouvre de nouveaux horizons à la branche. Les Etats de l'OPEP détiennent quelque 73% des réserves mondiales confirmées de pétrole. Et les compagnies pétrolières étatiques ont disposé, en 2013, de plus des trois quarts des réserves pétrolières, appelées 2P (proved and probable)² (→ graphique 14, p. 33).

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

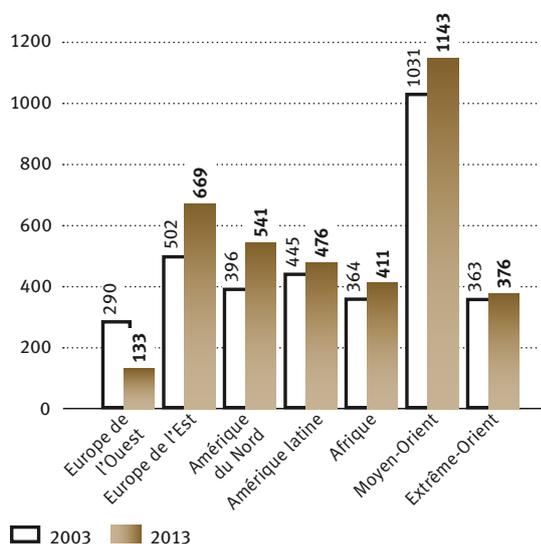
Exploitation de gisements d'huile de schiste et de gaz de schiste (fracturation).
Pour en savoir plus → p. 38

¹ Agence internationale de l'énergie (AIE), 2014

² Agence internationale de l'énergie (AIE), 2013

Production de pétrole 2003/2013

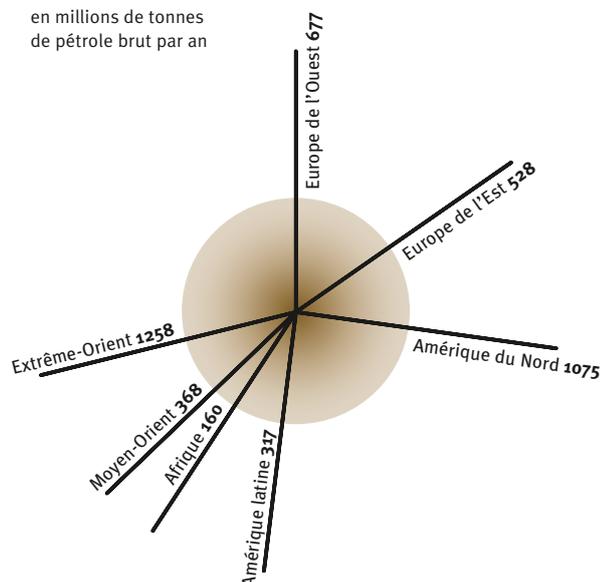
2013: monde 3749/OPEP 1528, en millions de tonnes



Source: Oil & Gas Journal, décembre 2013

Capacités de raffineries

en millions de tonnes de pétrole brut par an



Source: Oil & Gas Journal, décembre 2013

Production³

En 2013, 893 249 puits de forage ont produit 3,75 milliards de tonnes de pétrole à l'échelle mondiale, ce qui équivaut à peu près à l'année précédente. L'exploitation de l'huile de schiste et des sables asphaltiques en Amérique du Nord a continué d'augmenter en 2013. En revanche, les pays de l'OPEP ont affiché un recul de la production

La mise en valeur de gisements d'huile et de gaz de schiste a été le changement fondamental sur le marché mondial de l'énergie.

de -2,2%. La production iranienne de pétrole a encore été restreinte en raison des sanctions internationales (-14,8%). Mais aussi la Libye a enregistré une production en recul de -12,0% en raison de la situation politique tendue qui persiste, après que la production s'est de nouveau redressée l'année précédente. L'Irak, par contre, a pu augmenter ses capacités de production de 10,5% par l'extension de gisements existants et l'exploitation de nouveaux champs pétrolifères.

Raffinage³

La capacité mondiale de raffinage a enregistré en 2013 un recul de 46 millions de tonnes par rapport à l'année précédente. Dix installations ont été fermées, dont quatre en Europe de l'Ouest, trois

L'augmentation de la capacité mondiale de raffinage, constatée depuis 2010, semble ralentir.

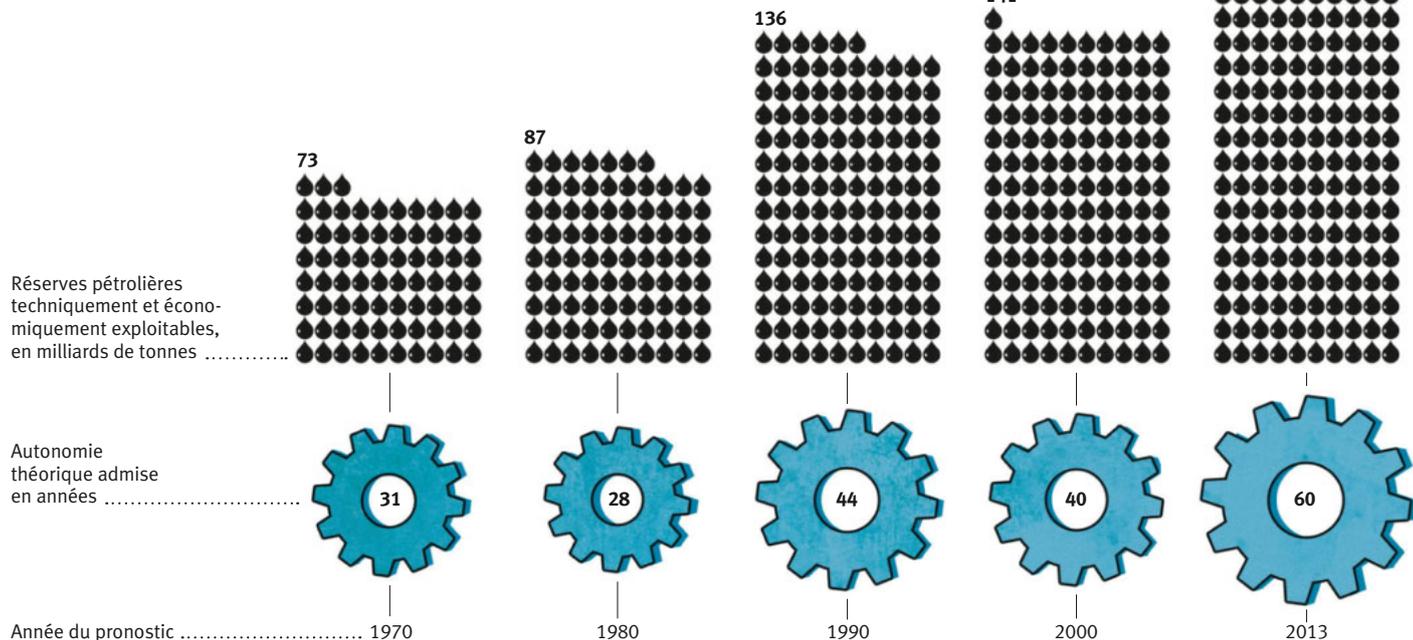
en Asie, ainsi qu'une au Moyen-Orient, en Amérique du Nord et en Amérique du Sud. L'augmentation de la capacité mondiale de raffinage, constatée depuis 2010, semble ralentir. Le Moyen-Orient enregistre une augmentation inférieure à 2% et l'Europe de l'Ouest même une diminution de 3%. Les raffineries européennes doivent affron-

ter une vive concurrence: le marché intérieur se rétrécit et dans le secteur des exportations la concurrence hors Europe s'accroît. Du fait du ralentissement de la croissance économique en début d'année, la capacité de raffinage n'a pas augmenté en Asie. Toutefois, les raffineries asiatiques élaborent des plans d'extension et de diversification supplémentaires pour le traitement du pétrole brut. Les nouveaux grands complexes de raffinage d'Asie orientale se voient cependant confrontés au problème de l'amenuisement des différences de prix entre les qualités du pétrole lourd et du léger. Il en va de même pour les raffineries américaines sur la Côte du Golfe qui sont orientées sur le traitement des pétroles lourds vénézuéliens et mexicains et qui reçoivent maintenant davantage d'huile de schiste légère et pauvre en soufre.

³ Oil & Gas Journal, décembre 2013

[12] Réserves pétrolières mondiales prouvées et leur autonomie

de 1970 à aujourd'hui



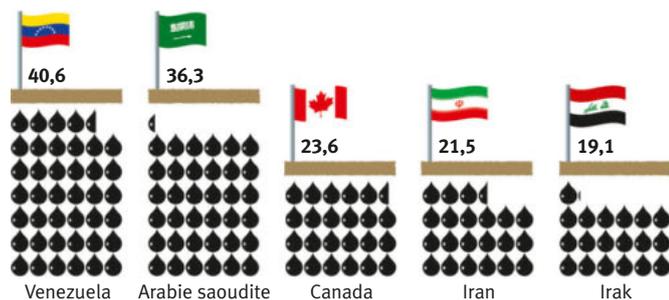
[13] Où se trouvent les réserves mondiales de pétrole

Réserves pétrolières en 2013, en milliards de tonnes



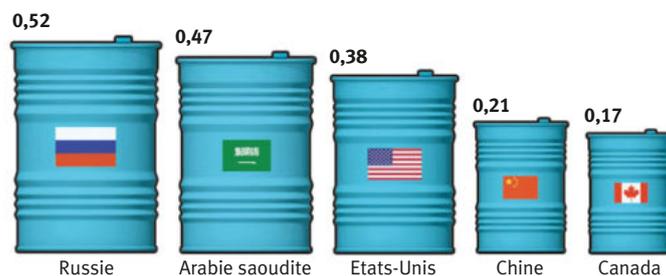
[14] Les cinq pays les plus riches en pétrole en 2013

Réserves pétrolières en 2013, en milliards de tonnes



[15] C'est dans ces pays que l'on a extrait le plus de pétrole en 2013

Extraction pétrolière en 2013, en milliards de tonnes



Membres, comité et bureau

Assemblée générale

En 2013, l'assemblée générale s'est tenue le 28 juin à l'hôtel Bellevue à Berne. Invité en sa qualité de conférencier, M. Christoph Bender, directeur de la politique énergétique du groupement économique allemand de l'industrie pétrolière, a donné un exposé sur l'actualité de la politique énergétique qui préoccupe nos voisins allemands dans l'année des élections au Bundestag.

Séances du comité de direction

Six séances du comité de direction ont eu lieu durant l'exercice.

Mutations au sein de la direction

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

- Edgar Bachmann, CEO de Socar Energy Switzerland, a succédé à Rudolf Häsler, membre de la direction depuis 2009.
- Constantin Cronenberg, CEO et Retail Operations Manager de BP (Switzerland), a succédé à Ramon Werner, membre de la direction depuis 2007.
- Hubert Scuiereb, directeur général de Total (Suisse) SA, a succédé à Frédéric du Parc, membre de la direction depuis 2010.
- Mario Silla, président administrateur délégué d'Eni Suisse SA, a succédé à Riccardo Piunti, membre de la direction depuis 2008.

Campagne pour la révision partielle de la Loi sur le travail en votation

Compte tenu que les syndicats et d'autres organisations ont lancé le référendum contre l'initiative parlementaire Lüscher, l'UP et ses alliés, notamment l'Association des exploitants de shops de stations-service suisses (AESS), ont engagé, dans le cadre des votations, un combat sur tout le territoire. La campagne conçue et réalisée par l'agence Rutz & Partner «légaliser les saucisses à rôtir» n'a pas seulement créé la surprise par son message insolite, mais a réussi aussi à faire passer le message principal, qu'il s'agissait là d'un non-sens bureaucratique qui ne concernait que quelques stations-service, ouvertes de toute façon déjà 24 heures sur 24. Se fondant sur ces arguments, les votants ont approuvé la modification de la Loi sur le travail, le 22 septembre 2013, à une nette majorité de 55,8%.

Protection de la jeunesse dans les shops de stations-service

Au total, 20 cours ont été organisés en 2013 à l'intention du personnel et des gestionnaires des shops de stations-service, avec pour objectif de freiner la vente de tabac et d'alcool aux jeunes. Simultanément, comme au cours des années passées, on a procédé à des achats-tests qui ont donné des résultats encourageants. Depuis le début de ces contrôles, les shops de stations-service se conforment de plus en plus aux dispositions légales. Certaines régions, où les achats-tests sont menés depuis longtemps déjà, s'en sortent

mieux. Par rapport à d'autres branches, les shops de stations-service appliquent les mesures de protection de la jeunesse de manière exemplaire.

Prise de position

En 2013, la direction a pris officiellement position dans 13 projets de loi, politiques et techniques:

- Stratégie énergétique 2050
- Passage du système d'encouragement au système incitatif/variantes d'un système d'incitation pour l'énergie
- Révision de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement
- Révision totale de la loi sur l'approvisionnement économique du pays (LAP)
- Stratégie globale de promotion du fret ferroviaire sur tout le territoire
- Commission d'interchange pour les cartes de crédit (KKDMIF II), questionnaire de la commission de la concurrence (Comco)
- Modification du § 3 de l'ordonnance sur les jours de repos et la loi sur l'ouverture des magasins dans le canton de Zurich
- Adoption du REACH par la Suisse
- Révision de l'ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR) et l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR)
- Adaptation de l'annexe 7 de l'ordonnance sur les produits chimiques: liste des substances inquiétantes
- Révision des prescriptions suisses de protection contre l'incendie
- Nouvelles directives de mise en œuvre de l'ordonnance sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD)
- Aide Suva «Prévention des explosions dans les stations de distribution de gaz naturel comprimé et de gaz de pétrole liquéfié»

Réseaux d'entreprises formatrices

Dans les réseaux d'entreprises formatrices, quatre entreprises de la branche pétrolière se sont regroupées, sous la conduite de l'UP, dans la région zurichoise pour former des apprentis. En été 2013, deux élèves du réseau de l'UP ont achevé avec succès leur apprentissage de commerce. Une apprentie est entrée dans la première année. En octobre 2013, l'UP a organisé, à Sursee, un cours de deux jours sur les caractéristiques de la branche à l'intention de tous les apprentis de la branche pétrolière de Suisse alémanique.

Fonds de recherche de l'Union Pétrolière (FRUP)

En 2013, le FRUP a soutenu, en commun avec d'autres partenaires, dix projets dont l'un a été réalisé avec succès: des scientifiques du Laboratoire du contrôle des gaz d'échappement de la Haute Ecole Spécialisée bernoise (AFHB) à Bienne et l'Institut Adolphe Merkle (AMI) de l'Université de Fribourg ont analysé les effets de gaz d'échappement de diverses voitures diesel sur les cultures cellulaires des poumons humains et ont pu ainsi confirmer l'efficacité des filtres à particules, aussi du point de vue toxicologique.

Cinq projets en cours se penchent sur les thèmes suivants: les travaux de Vela Solaris sur l'extension du logiciel de planification Polysun d'un module pour centrale de cogénération sont en voie d'achèvement. Des chercheurs du Laboratoire de l'aérothermochimie et des systèmes de combustion (LAV) de l'EPFZ s'occupent du développement des caractéristiques de nouveaux carburants. Le département des moteurs thermiques de l'Empa s'affaire à un système d'injection «AdBlue», universellement applicable pour le retraitement des gaz d'échappement DeNOx dans des machines du secteur non routier (offroad). Au moyen de modèles informatiques, l'entreprise Combustion and Flow Solutions, optimalise un modèle pour systèmes de recharge à deux allures dans des moteurs diesel et, dans un autre projet, soutient l'exploitation d'installations de couplage chaleur-force (CCF).

Par ailleurs, la direction de l'UP a autorisé quatre nouveaux projets: l'entreprise Sensima Inspection SARL développe un module pour un système robotique entièrement automatisé pour l'analyse des dégâts de corrosion dans les fonds 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. De plus, l'AFHB entreprend, dans le cadre de deux projets, des recherches sur des émissions de nanoparticules métalliques provenant des voitures à injection directe d'essence, 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. Quelques 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 à Lausanne, Lucerne, Martigny, Saint-Gall, Wettingen et Zurich. Par ailleurs, une dizaine de réunions d'information se sont déroulées dans toutes les régions du pays, et nos collaborateurs au service extérieur ont donné en tout 20 exposés dans des assemblées externes.

Publications

Le magazine «Pétrosphère» contenant des informations actuelles sur le thème pétrole est paru trois fois en 2013, en allemand, français et italien. Le tirage global atteint 50 000 exemplaires.

Nouveau directeur

Au 1^{er} avril, M. Roland Bilang assure la direction de l'UP. Ingénieur agronome diplômé et docteur en sciences naturelles de l'EPF Zurich, il a assumé auparavant, durant sept ans, la fonction de directeur de la branche nucléaire et celle de membre de la direction d'une grande agence de relations publiques. Avant lui, M. Philippe Cordonier a dirigé, par intérim depuis l'été 2012, les affaires de l'association. Au printemps de 2013, il a quitté l'UP après 14 années d'activité pour de nouvelles fonctions auprès de Swissmem en tant que responsable de la Suisse romande et membre de la direction.

Collaborateurs de la direction et du service extérieur au 1^{er} mai 2014

Jean-Pierre Castella
Tülay Ergin
Beat Gasser
Armin Heitzer
Daniela Pecunia
Katharina Reichner
Francesca Romano
Markus Sager
Moreno Steiger
Martin Stucky

Effectif des membres au 1^{er} janvier 2014

Liste des sociétés membres

27 sociétés

A. H. Meyer & Cie. AG, Badenerstrasse 329, case postale 1629, 8040 Zurich, 044 498 15 15, www.ahmeyer.ch
Agrola AG, Theaterstrasse 15a, case postale 344, 8401 Winterthur, 058 433 80 00, www.agrola.ch
Argos Switzerland AG, Industriestrasse 49, 6300 Zoug, 041 766 49 49, www.argosenergies.com
Benoil SA, via Cercera, 6862 Rancate, 091 640 02 00, www.benoil.ch
BP Europa SE, Hamburg, Zweigniederlassung BP (Switzerland) Zoug, Baarerstrasse 139, 6302 Zoug, 058 456 91 11, www.bpswitzerland.ch
Cica SA, Hiltalingerstrasse 71, case postale 168, 4019 Bâle, 061 638 85 00, www.cica.ch
City Carburol SA, case postale, 6802 Rivera, 091 935 93 63, www.citycarburol.ch
Coop Mineraloel AG, Hegenheimerweg 65, case postale, 4123 Allschwil, 061 485 41 41, www.coop-mineraloel.ch
Eduard Waldburger AG, Teufener Strasse 176, case postale, 9001 Saint-Gall, 071 274 30 83, www.waldburger-oel.ch
Eni Suisse SA, Av. de Gratta-Paille 1, 1018 Lausanne, 021 644 31 11, www.enisuisse.com
Fritz Meyer AG, Sevogelstrasse 26, case postale, 4002 Bâle, 061 317 86 86, www.fmag.ch
Halter AG Wil, Sankt Galler Strasse 75, 9500 Wil SG, 071 913 33 33, www.halter-energie.ch
Lang Energie AG, Seestrasse 13, 8280 Kreuzlingen, 071 677 12 12, www.langenergie.ch
Migrol AG, Badenerstrasse 569, case postale, 8048 Zurich, 044 495 11 11, www.migrol.ch
Oel-Pool AG, Spittelweg 1, 5034 Suhr, 062 836 85 25, www.oel-pool.com
Oléoduc du Rhône SA, usine de Bovernier, rue de l'Oléoduc 4, 1932 Bovernier, 027 722 14 71
Osterwalder St. Gallen AG, Oberstrasse 141, case postale, 9000 Saint-Gall, 071 272 27 27, www.osterwalder.ch/sg
Osterwalder Zürich AG, Neunbrunnenstrasse 38, case postale 635, 8052 Zurich, 044 307 88 88, www.osterwalder.ch/zh
Rhytank AG, Hafenstrasse 87-89, 4127 Birsfelden, 061 319 29 29, www.rhytank.ch
Sappro SA, route de Vernier 143, 1219 Châtelaine, 022 979 05 50, www.sappro.ch
Schätzle AG, Landenbergstrasse 35, case postale 4539, 6002 Lucerne, 041 368 60 00, www.schaetzle.ch
Shell (Switzerland) AG, Baarermatte, 6340 Baar, 041 769 44 44, www.shell.ch
Socar Energy Switzerland GmbH, Uraniastrasse 40, case postale, 8021 Zurich 1, 044 214 41 11, www.socarenergy.ch
Suter, Joerin AG, Talstrasse 45, 4144 Arlesheim, 061 705 15 15, www.suter-joerin.ch
Tamoil SA, route de Pré-Bois 29, case postale 816, 1215 Genève 15 Aéroport, 022 791 83 11, www.tamoil.ch
Total (Suisse) SA, chemin des Coquelicots 16, case postale 410, 1214 Vernier, 022 306 66 00, www.totalsuisse.ch
Varo Energy Marketing AG, Industriestrasse 24, case postale 4713, 6304 Zoug, 041 747 23 00, www.varoenergy.com

Membres du Comité au 1^{er} janvier 2014

Président: **Rolf Hartl**
 Vice-président: **Nicolas Joerin**, délégué du Conseil d'administration de Suter, Joerin AG, Arlesheim
Edgar Bachmann, CEO Socar Energy Switzerland GmbH, Zurich
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
Andreas Flütsch, membre du Conseil d'administration, Varo Energy Marketing AG, Zoug
Daniel Hofer, directeur de Migrol AG, Zurich
Jürg Hornisberger, directeur de Tamoil SA, Genève
Felix Meier, président du Conseil d'administration, Shell (Switzerland) AG, Baar
Roger Oser, président de la direction, Coop Mineraloel AG, Allschwil
Hubert Scuiereb, directeur général de Total (Suisse) SA, Vernier
Mario Silla, président administrateur délégué d'Eni Suisse SA, Lausanne

Direction

Roland Bilang

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 2012 pour près de 87% 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 peuvent diverger.

Bitume Mélange de couleur sombre et collant de matières organiques obtenues par distillation sous vide de pétrole. Nombreuses applications dans le secteur de la construction.

Brent Variété de pétrole la plus importante et brut de référence pour le marché européen. Ce pétrole «doux» (= à faible teneur en soufre) provient de la mer du Nord.

Carbon Capture and Storage (CCS) Captage et stockage de dioxyde de carbone: procédé technique de réduction par séparation et de collecte des émissions de CO₂ provenant du processus de combustion; transport (par ex. par pipeline, bateau) et stockage dans des formations géologiques adéquates, dans les profondeurs du sol.

Compensation de CO₂ Depuis le 1^{er} janvier 2013, le commerce de pétrole est soumis à une obligation de compensation des émissions de CO₂ provenant de l'utilisation de carburants fossiles.

Degrés-jours de chauffage Calculés pour l'ensemble de la Suisse, les degrés-jours de chauffage 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.

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.

Impôt sur les huiles minérales Cette impôt à la consommation comprend, en plus d'un impôt sur les huiles minérales, le gaz naturel, les produits issus de leur traitement et les carburants, également une surtaxe sur les carburants.

Mazout Près de 36% de la consommation suisse de produits pétroliers incombent au mazout. C'est le produit pétrolier le plus vendu en Suisse, avant l'essence. Il est proposé dans les qualités «Euro» et «Mazout Eco pauvre en soufre», qui se distinguent l'une de l'autre par leur teneur maximale en soufre, respectivement 1000 et 50 mg/kg. D'après les normes, la teneur en azote du mazout Eco pauvre en soufre ne doit pas excéder 100 mg/kg.

Objectif de réduction du CO₂ La loi sur le CO₂ prévoit une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20% à l'horizon 2020, par rapport à celles de 1990. Cela correspond à une réduction d'environ 11 millions de tonnes d'équivalent CO₂.

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

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

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

Stratégie énergétique 2050/tournant énergétique En 2011, suite à l'accident nucléaire de Fukushima, le Conseil fédéral et le Parlement ont pris la décision de principe de sortir du nucléaire par étapes et de réduire fortement la consommation d'énergie fossile. Cette décision, qui s'ajoute à d'autres modifications profondes observées depuis de nombreuses années, en particulier au niveau énergétique international, impliquerait une conversion progressive du système énergétique suisse jusqu'en 2050. C'est pour cela que le Conseil fédéral a élaboré la Stratégie énergétique 2050. L'exécutif fédéral mise en premier lieu sur une exploitation systématique du potentiel d'efficacité énergétique existant et, en second lieu, sur une exploitation du potentiel des centrales hydroélectriques déjà en activité et de celui des nouvelles énergies renouvelables. Dans une deuxième étape de la Stratégie énergétique 2050, le Conseil fédéral entend remplacer le système de promotion actuel par un système incitatif.

Taxe sur CO₂ 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. Une taxe pouvant atteindre 120 francs par tonne de CO₂ est prévue pour les combustibles. Le 1^{er} janvier 2014, elle a été augmentée de 36 à 60 francs.

WTI West Texas Intermediate: pétrole léger et «doux», provenant des Etats-Unis, dont il est le brut de référence.

1_Ventes intérieures de produits pétroliers¹

Produit	2011	2012	2013	2012/2013
	t	t	t	%
Essence	3 043 690	2 936 565	2 802 597	-4,6
Kérosène	1 517 638	1 556 066	1 571 864	1,0
Carburant diesel	2 371 110	2 515 064	2 626 221	4,4
Total carburants	6 932 438	7 007 695	7 000 682	-0,1
Mazout	3 165 509	3 387 103	3 911 160	15,5
Huiles de chauffage moyenne et lourde	35 924	36 469	20 564	-43,6
Total huiles de chauffage	3 201 433	3 423 572	3 931 724	14,8
Gaz liquéfiés	183 228	175 988	171 558	-2,5
Bitumes	328 457	291 395	292 885	0,5
Coke de pétrole	66 015	69 357	54 015	-22,1
Lubrifiants	53 614	51 025	53 472	4,8
Essence d'aviation	4 338	3 462	3 731	7,8
Autres essences	20 069	14 388	6 109	-57,5
Autres pétroles	2 880	2 509	2 286	-8,9
Cires et paraffines	4 574	3 288	3 838	16,7
White Spirit	5 714	5 436	5 664	4,2
Total autres produits	668 889	616 848	593 558	-3,8
Consommation propre des raffineries	235 500	197 945	252 877	27,8
Total	11 038 260	11 246 060	11 778 841	4,7

¹Ventes en libre pratique fiscale (excepté kérosène)

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

2_Facteurs influençant la consommation

	2011	2012	2013	2012/2013
				%
PIB réel, en mio. CHF ¹ (aux prix de 2000)	541 938	547 624	558 346 p	2,0
Population résidente permanente moyenne ² (en 1000)	7 912	7 997	v	
Effectif total de logements ³ (en 1000)	4 808	4 576	x	
Degrés-jours de chauffage ⁴	2 938	3 281	3 471	5,8
Consommation de mazout (par degré-jour, en tonnes)	1 217	1 097	1 090	-0,6
Taux de remplissage des citernes ⁵ de mazout (à la fin de l'année en %)	56,6	55,4	54,5	-1,6
Production industrielle ⁶ (2010 = 100)	102,7	105,1	105,9	0,8
Effectif des véhicules à moteurs ⁷	4 814 400	4 925 500	5 005 800	1,6
Nombre des vols ⁸ (aéroports de Zurich, Genève; vols de ligne et charter)	373 325	374 422	368 009	-1,7

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)

⁵SilentSoft SA

⁷routesuisse

⁸Direction de l'aéroport de Zurich

3_Structure des ventes suisses de produits pétroliers

	2011	2012	2013
	%	%	%
Essence	27,6	26,1	23,8
Kérosène	13,7	13,8	13,3
Carburant diesel	21,5	22,4	22,3
Huiles de chauffage	29,0	30,4	33,4
Autres produits	6,1	5,5	5,0
Consommation propre des raffineries	2,1	1,8	2,1
Total	100,0	100,0	100,0

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

4_Statistique des importations

Produit	2011	2012	2013	2012/2013
	t	t	t	%
Essences pour automobiles	1 713 871	1 908 477	1 403 626	-26,5
Autres essences	9 492	11 712	9 072	-22,5
Kérosène	1 450 372	1 534 572	1 568 129	2,2
Gasoil	3 286 886	4 242 640	3 973 656	-6,3
Huiles de chauffage moyenne et lourde	49 041	19 497	24 717	26,8
Bitumes	328 563	291 437	293 024	0,5
Coke de pétrole	66 221	69 566	54 230	-22,0
Lubrifiants	74 040	67 402	68 386	1,5
Gaz liquéfiés	42 709	76 286	33 587	-56,0
Autres produits ¹	104 370	88 642	108 894	22,8
Total des produits pétroliers	7 125 565	8 310 231	7 537 322	-9,3
Pétrole brut	4 293 986	3 231 713	4 891 059	51,3
Total	11 419 552	11 541 944	12 428 380	7,7

¹ 2013 inclus 59 959 tonnes de MTBE et 4746 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

	2011		2012		2013	
	t	%	t	%	t	%
UE	7 256 882	63,5	8 291 699	71,8	7 527 436	60,6
Russie					36 880	0,3
Autres pays d'Europe					23	0,0
Afrique					3 309 975	26,6
Asie/Océanie					1 548 404	12,5
Amérique					5 662	0,0
Autres pays ²	4 162 670	36,5	3 250 245	36,1	-	-
Total	11 419 552	100,0	11 541 944	100,0	12 428 380	100,0

¹ 2013 inclus 59 959 tonnes de MTBE et 4746 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

	2011		2012		2013	
	t	%	t	%	t	%
Pétrole brut						
Libye	193 118	4,5	1 607 003	49,7	1 675 978	34,3
Nigeria	272 753	6,4	606 249	18,8	1 001 389	20,5
Egypte	23 467	0,5	0	0,0	21 270	0,4
Algérie	767 571	17,9	219 396	6,8	611 263	12,5
Côte d'Ivoire	93 784	2,2	-	-	-	-
Total Afrique	1 350 693	31,5	2 432 648	75,3	3 309 900	67,7
France	60 405	1,4	146	0,0	453	0,0
Grande-Bretagne	95 104	2,2	-	-	-	-
Russie	87 055	2,0	15 154	0,5	35 477	0,7
Azerbaïdjan	473 098	11,0	80 856	2,5	84 421	1,7
Kazakhstan	2 175 937	50,7	673 898	20,8	1 460 807	29,9
Turkménistan	51 694	1,2	29 010	0,9	-	-
Total pétrole brut	4 293 986	100,0	3 231 713	100,0	4 891 059	100
Produits finis¹						
Allemagne	3 559 301	50,0	4 022 093	48,4	3 657 831	48,5
France	872 371	12,2	878 923	10,6	845 428	11,2
Italie	857 191	12,0	942 682	11,3	949 853	12,6
Pays-Bas	966 059	13,6	1 460 947	17,6	1 114 665	14,8
Belgique/Luxembourg	712 575	10,0	829 873	10,0	759 534	10,1
Autres pays de l'UE	133 876	1,9	157 035	1,9	199 670	2,6
Total UE	7 101 373²	99,8	8 291 553²	99,8	7 526 982³	99,9
Russie					1 403	0,0
Autres pays d'Europe					23	0,0
Afrique					75	0,0
Asie/Océanie					3 176	0,0
Amérique					5 662	0,1
Total produits finis⁴	7 125 565	100,0	8 310 231	100,0	7 537 322	100,0
Total pétrole brut et produits finis	11 419 552		11 541 944		12 428 380	

¹ Données de la statistique du commerce extérieur; 2013 inclus 59 959 tonnes de MTBE et 4746 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries)

² EU 27

³ EU 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
	1 244 105	1 076 537	1 431 804	2 451	147 208	37 126	26 236	39 821	16 804	4 022 093
Allemagne	979 133	1 124 053	1 303 322	5 174	145 494	29 526	27 170	25 013	18 948	3 657 831
	72 869	341 138	405 922	10 409	25 310	6	8 294	3 049	11 926	878 923
France	19 131	359 389	399 897	5 741	36 786	18	8 200	1 262	15 003	845 428
	388 776	4 094	432 880	633	104 691	–	6 136	3 682	1 790	942 682
Italie	338 858	4 290	504 517	–	91 394	–	4 343	788	5 663	949 853
	88 570	85 939	1 197 504	5 772	12	19 238	1 862	13 516	48 534	1 460 947
Pays-Bas	7 452	75 679	941 662	7 820	430	14 404	1 950	4 645	60 622	1 114 665
	10 479	23 509	757 883	–	11 411	–	10 782	8 637	7 171	829 873
Belgique / Luxembourg	–	4 719	822 067	–	14 282	3 706	13 764	264	4 823	863 625
	115 390	3 339	16 647	–	2 761	5 163	9 234	3 080	1 421	157 035
Autres pays de l'UE	67 928	–	–	5 982	4 637	6 567	7 402	710	2 353	95 580
	1 920 189	1 534 556	4 242 640	19 265	291 395	61 533	62 544	71 785	87 646	8 291 553 ¹
Total UE	1 412 502	1 568 129	3 971 466	24 717	293 024	54 220	62 829	32 681	107 413	7 526 982²
Russie	–	–	–	–	–	1	516	885	0	1 403
Autres pays d'Europe	–	–	–	–	–	–	12	–	11	23
Afrique	–	–	–	–	–	–	1	–	74	75
Asie/Océanie	195	–	–	–	–	9	2 179	21	772	3 176
Amérique	–	–	2 191	–	–	–	2 849	0	622	5 662
	–	15	–	232	42	8 033	4 858	4 501	996	18 678
Autres pays²	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	1 920 189	1 534 572	4 242 640	19 497	291 437	69 566	67 402	76 286	88 642	8 310 231
Total	1 412 697	1 568 129	3 973 656	24 717	293 024	54 230	68 386	33 587	108 894	7 537 322

2012 gris

2013 noir

2013 inclus 59 959 tonnes de MTBE et 4746 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries)

¹ EU 27² EU 28³ 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

8_Pétroles bruts importés

Pays	Pétrole brut	Densité g/cm ³	Soufre %	Quantité t
Egypte	Western Desert	0,816	0,32	21270
Algérie	Sahara Blend	0,800	0,11	280279
Algérie	Sahara Blend	0,801	0,09	369468
Azerbaïdjan	Azeri	0,841	0,19	83910
Azerbaïdjan	Azeri Light	0,834	0,13	83520
Kazakhstan	CPC Blend	0,806	0,46	172030
Kazakhstan	CPC Blend	0,802	0,55	522014
Kazakhstan	Tengiz	0,791	0,49	626225
Libye	Amna	0,805	0,22	71856
Libye	Brega	0,829	0,23	162741
Libye	El Sharara	0,811	0,07	22747
Libye	El Sharara	0,810	0,10	657967
Libye	Es Sider	0,759	0,39	38571
Libye	Es Sider	0,840	0,40	411100
Libye	Mellitah	0,812	0,11	64992
Libye	Mellitah	0,890	0,12	132969
Libye	Sirtica	0,851	0,20	39186
Nigeria	Bonny Light	0,846	0,16	60511
Nigeria	Bonny Light	0,850	0,41	43738
Nigeria	Brass River	0,824	0,12	76042
Nigeria	Qua Iboe	0,838	0,13	104985
Nigeria	Escravos	0,850	0,16	694625
Russie	Urals	0,845	1,45	4503
Turkménistan	Cheleken	0,835	0,28	13628
Total 2013		0,825	0,27	4758876
Total 2012		0,819	0,23	3393970

Sources: Raffinerie Cressier, Oléoduc du Rhône

9_Valeur des importations

Valeur totale	2011	2012	2013	2012/2013
	mio. CHF	mio. CHF	mio. CHF	%
Produits pétroliers	6379,4	8022,8	6982,4	-13,0
Pétrole brut	3209,9	2638,9	3798,9	44,0
Total	9589,3	10661,7	10781,3	1,1

Valeur par tonne	2011	2012	2013	2012/2013
	CHF/t	CHF/t	CHF/t	%
Produits pétroliers	895,3	965,4	926,4	-4,0
Pétrole brut	747,5	816,6	776,7	-4,9
Total	839,7	923,7	867,5	-6,1

Source: Administration fédérale des douanes

10_Statistique des exportations

Produit	2011	2012	2013
	t	t	t
Essence	4914	19422	19791
Carburant diesel	1140	23903	21870
Kérosène ¹	506481	569742	579476
Huiles de chauffage	329451	168495	411116
Bitumes	106	87	138
Coke de pétrole	205	209	215
Lubrifiants	20204	21847	22369
Gaz liquéfiés	44315	19581	55145
Autres produits	9399	6183	26577
Total	916217	829469	1136699

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	2011		2012		2013	
	t	%	t	%	t	%
Voie fluviale	2210168	19,4	3506117	30,4	3056728	24,6
Rail	3155670	27,6	3068111	26,6	2756234	22,2
Route	946995	8,3	917778	8,0	948263	7,6
Voie aérienne	111	0,0	129	0,0	1296	0,0
Pipeline	5106608	44,7	4049809	35,1	5665859	45,6
Total	11419552	100,00	11541944	100,0	12428380	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
	2 162 296	186 645	1 673 100	52	–	–	4 022 093
Allemagne	2 043 775	180 001	1 432 786	1 270	–	–	3 657 831
	539	63 583	–	3	146	814 798	879 069
France	151	70 672	–	0	–	775 058	845 881
	315 295	627 344	–	42	–	–	942 682
Italie	289 773	660 079	–	0	–	–	949 853
	23 470	4 810	1 432 666	0	–	–	1 460 947
Pays-Bas	17 290	4 066	1 093 310	0	–	–	1 114 665
	415 252	19 684	394 937	0	–	–	829 873
Belgique/Luxembourg	214 960	16 133	528 441	0	–	–	759 534
	138 123	11 224	4 387	2	–	3 298	157 035
Autres pays de l'UE	188 171	11 486	0	14	–	–	199 670
	3 054 977	913 289	3 505 091	101	146	818 095	8 291 699
Total Europe UE	2 754 119	942 436	3 054 537	1 284	–	775 058	7 527 436
	–	–	–	–	–	–	–
Russie	937	466	–	–	35 477	–	36 880
	2 617	257	–	–	15 154	–	18 029
Autres pays d'Europe	0	23	–	–	–	–	23
	40	91	–	0	2 432 648	–	2 432 779
Afrique	–	75	–	–	3 309 900	–	3 309 975
	2 355	1 823	–	19	783 764	–	787 962
Asie/Océanie	896	2 083	0	1	1 545 228	195	1 548 404
	8 122	2 318	1 026	9	–	–	11 476
Amérique	281	3 180	2 191	10	–	–	5 662
	3 068 112	917 778	3 506 117	129	3 231 713	818 095	11 541 944
Total	2 756 234	948 263	3 056 728	1 296	4 890 605	775 253	12 428 380

2012 gris

2013 noir

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

13_ Oléoducs

Nom	Type de produit		2011	2012	2013
Oléoduc du Rhône	Pétrole brut	t	1746756	2149849	2122382
	Total	t	1746756	2149849	2122382
	Débit moyen par heure	t/h	316	353	364
Oléoduc du Jura Neuchâtelois	Pétrole brut	t	2607739	1244121	2689473
	Spikes	t	-	-	34174
	Total	t	2607739	1244121	2723647
	Débit moyen par heure	t/h	500	500	500
Sapro	Essence	t	118279	75512	17747
	Kérosène	t	348499	342645	346742
	Mazout/diesel	t	358333	413979	374152
	Total	t	825111	832136	738642
	Débit moyen par heure	t/h	381	366	337

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

14_ Importations par les ports rhénans

Produit	2011	2012	2013	2012/2013
	t	t	t	%
Essences	277825	587700	337623	-42,6
Autres carburants	80607	120191	80035	-33,4
Diesel et mazout	1845726	2707597	2552809	-5,7
Huile de chauffage lourde	3500	-	-	-
Lubrifiants	2462	4153	4069	-2,0
Autres produits pétroliers	5241	16631	18127	9,0
Total	2215361	3436272	2992663	-12,9

Source: ports rhénans des deux Bâles

15_ Stations de marques ouvertes au public au 1^{er} janvier 2014

Marque	Type de station			Type de shop		Part des stations avec shop aux ventes (%)	Total 1.1.13	Total 1.1.14	dont sur auto-route	avec diesel
	Stations sans personnel	Stations libre-service	Stations avec service	Shop moins de 50 m ²	Shop plus de 50 m ²					
AGROLA	366	87	–	4	83	41	435	453	–	442
AVIA	461	107	69	26	85	40	659	637	8	622
BP	207	148	7	31	115	72	390	362	22	358
CITY	2	24	–	4	20	98	26	26	2	26
COMBUSTIA	30	–	–	–	–	–	30	30	–	29
COOP	8	212	–	1	203	98	207	220	–	220
ENI SUISSE ¹	5	236	–	19	92	76	252	241	9	241
ERG	–	15	1	9	7	100	16	16	–	14
JUBIN	74	22	–	14	8	38	91	96	–	96
MIDLAND	9	–	–	–	–	–	10	9	–	7
MIGROL	162	145	–	41	104	80	282	307 ²	2	305
MOSER	12	–	–	–	–	–	13	12	–	11
OELTRANS	13	2	1	2	2	27	15	16	–	16
OIL!	19	5	–	2	3	29	24	24	–	24
POCO	3	–	–	–	–	–	3	3	–	3
RUEDI RÜSSEL ³	296	25	–	7	18	17	314	321	–	313
SHELL	85	134	69	82	111	90	303	288 ⁴	10	285
SOCAR	37	108	3	22	86	91	157	148	10	146
SPURT	5	4	9	1	3	39	17	18	–	16
TAMOIL	180	121	–	27	94	72	306	301	2	301
VOEGLIN-MEYER	17	2	–	–	2	25	18	19	–	19
Total	1991	1397	159	292	1036	72	3568	3547	65	3494

¹ AGIP jusqu'en 2010² Dont 62 stations-service avec logo et carburants Shell³ Incl. Miniprix⁴ Dont 123 avec shops migrolino

Source: UP

16_Caractéristiques des stations-service

	2011	2012	2013
Nombre total des stations	3595	3568	3547
Stations avec diesel	3524	3503	3495
Stations sur autoroute	67	64	65
Stations sans personnel	2015	1991	1991
Stations libre-service	1397	1410	1397
Stations avec service	183	167	159
Stations avec shop de moins de 50 m ²	330	316	292
Stations avec shop de plus de 50 m ²	999	1017	1036
Ventes	Mio. l	Mio. l	Mio. l
Par station	1,425	1,433	1,428
Par station sur autoroute	3,775	3,488	3,394
Par station sans personnel	0,673	0,664	0,642
Par station libre-service avec caisse	2,430	2,444	2,472
Par station avec service	2,024	2,061	2,092
Par station avec shop de moins de 50 m ²	1,640	1,663	1,614
Par station avec shop de plus de 50 m ²	3,070	3,068	3,073

Source: UP

17_Parts des raffineries aux ventes intérieures¹

	2011	2012	2013
	%	%	%
Essence	41,9	35,2	49,3
Kérosène	5,3	2,1	2,3
Carburant diesel	46,3	34,5	46,7
Total carburants	35,4	27,6	37,8
Mazout	34,4	25,3	35,1
Huiles de chauffage moyenne et lourde	100,0	100,0	100,0
Total combustibles	43,2	30,2	42,7
Gaz liquéfiés	76,7	57,0	81,7
Bitumes	0,0	0,0	0,0
Total	38,4	29,2	40,1

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	2012			2013		
	Marché intérieur ²	Exportation	Total	Marché intérieur ²	Exportation	Total
	t	t	t	t	t	t
Gaz liquéfiés	100283	19015	119298	140241	52875	193116
Naphta	7350	3528	10878	144	23392	23536
Essence	1033791	17288	1051079	1381211	15122	1396333
Kérosène	32060	8	32068	36456	16	36472
Pétrole lampant	3	-	3	-	-	-
Carburant diesel	867689	-	867689	1226690	16	1226706
Mazout	858168	424	858592	1372916	-	1372916
Huile de chauffage moyenne	-	-	-	-	-	-
Huile de chauffage lourde	175452	14655	190107	306998	66522	373520
Bitumes	-	-	-	-	-	-
Soufre	5606	-	5606	8953	-	8953
Benzène	-	10814	10814	-	29216	29216
Total des produits	3080402	65732	3146134	4473609	187159	4660768
Consommation propre	197945	-	197945	252877 ³	-	252877
Total	3278347	65732	3344079	4726486	187159	4913645

²Ventes aux dépôts pétroliers et aux consommateurs

³Dont: gaz de raffinerie 226983 tonnes, huile de chauffage moyenne 878 tonnes, huile de chauffage lourde 25894 tonnes

Source: Carbura

19_ Recettes fiscales¹

	2011	2012	2013
	mio. CHF	mio. CHF	mio. CHF
Impôt sur les huiles minérales			
Essence	1734,735	1678,239	1600,007
Carburant diesel	1220,106	1286,287	1348,080
Kérosène	38,415	38,768	38,376
Huiles de chauffage et autres produits	19,061	21,929	24,551
Total des impôts	3012,317	3025,223	3011,014
Surtaxe sur l'essence	1204,438	1165,062	1110,602
Surtaxe sur le diesel	773,563	813,995	856,201
Surtaxe sur le kérosène	26,216	26,447	25,899
Commission de perception	76,444	76,629	76,176
Taxe sur la valeur ajoutée ²	1203,951	1281,927	1291,515
Total recettes fiscales	6296,929	6389,283	6371,407

¹ Recettes nettes après les rétrocessions, sans le Liechtenstein

² Valeur estimée

Source: Direction générale des douanes

20_ Charge fiscale et autres redevances

	Essence	Carburant diesel	Mazout
Au 1 ^{er} janvier 2014	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	127,41	137,78	81,04
Charge par 1000 litres	861,91	899,78	243,34
Charge en ct./l	86,191	89,978	24,334

¹ Y compris contribution pour réserves obligatoires

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

Sources: loi sur l'imposition des huiles minérales, Carburants et nos propres calculs

21_Consommation brute d'énergie¹

	2011		2012	
	TJ	%	TJ	%
Pétrole brut et produits pétroliers	493 650	43,7	503 540	43,8
Force hydraulique	121 660	10,8	143 660	12,5
Combustibles nucléaires	278 840	24,7	265 580	23,1
Gaz	111 770	9,9	122 520	10,7
Charbon	5 990	0,5	5 470	0,5
Bois et charbon de bois	35 720	3,2	40 080	3,5
Ordures et déchets industriels	55 900	4,9	56 320	4,9
Autres énergies renouvelables	16 820	1,5	19 780	1,7
Electricité, solde import/export	9 310	0,8	-7 920	-0,7
Consommation brute	1 129 660	100,0	1 149 030	100,0

¹ Chiffres définitifs de l'année précédente

Source: Office fédéral de l'énergie (OFEN); Statistique globale suisse de l'énergie 2012

22_Consommation finale d'énergie¹

	2011		2012	
	TJ	%	TJ	%
Produits pétroliers	455 610	53,6	470 060	53,3 ²
Electricité	210 960	24,8	212 300	24,1
Gaz	103 890	12,2	113 950	12,9
Charbon et coke	5 990	0,7	5 470	0,6
Bois et charbon de bois	33 480	3,9	37 040	4,2
Déchets industriels	10 530	1,2	10 260	1,2
Chaleur à distance	15 860	1,9	16 880	1,9
Autres énergies renouvelables	14 200	1,7	16 320	1,8
Consommation finale	850 520	100,0	882 280	100,0

¹ Chiffres définitifs de l'année précédente

² Combustibles liquides 19,3%, carburants liquides 33,9%

Source: Office fédéral de l'énergie (OFEN); Statistique globale suisse de l'énergie 2012

23_Bilan pétrolier suisse 2013

	Pétrole brut	Carburants				Huiles de chauffage		Autres produits			Total
	Brut, spikes et add.	Essence pour automobiles	Essence d'aviation	Kérosène	Carburant diesel	Mazout	Moyenne et lourde	Coke de pétrole	Autres produits énergétiques ¹	Produits non énergétiques	
	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t
	3 455	1 914	7	1 534	1 866	2 379	19	43	79	417	8 258
Importation	4 935	1 405	4	1 568	1 628	2 348	8	33	36	417	7 447
		19			17	47	168	0	20	45	316
Exportation		15	2		22	52	363	0	55	66	575
Production des raffineries (excl. pertes 19)	3 423	1 028		38	857	846	275	56	196	127 ³	3 423
	4 914	1 388		38	1 234	1 359	365	53	333	144 ³	4 914
							30	56	168		254
Consomm. propre des raffineries							27	53	227		307
				0	-151	152			0	0	1
Changement de produits		0		0	-216	217			0	0	1
	-2	14	-4	-16	-40	57	-60	0	0	0	-49
Stocks commerce en gros ²	-2	25	2	-34	2	39	38	0	0	12	84
		2 937	3	1 556	2 515	3 387	36	43	87	499	11 063
Ventes en gros		2 803	4	1 572	2 626	3 911	21	33	87	507	11 564
					2	17	0				19
Transformation d'énergie					2	17 ⁴	0 ⁴				19
		2 937	3	1 556	2 513	3 370	36	43	87	499	11 044
Achat consommateurs		2 803	4	1 572	2 624	3 894 ⁴	21 ⁴	33	87	507	11 545
		0	0	0	0	228	0	0	0	0	228
Stocks consommateurs ²		0	0	0	0	-109 ⁴	0 ⁴	0	0	0	-109
		2 937	3	1 556	2 513	3 598	36	43	87	499	11 272
Consommation finale		2 803	4	1 572	2 624	3 785	21	33	87	507	11 436

2012 gris

2013 noir

¹ Dont gaz liquéfiés, autres pétroles, White Spirit² += réduction, -= augmentation³ Soufre, benzène inclus⁴ Données provisoires

Sources: Carburants, 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

