

RAPPORT ANNUEL 18

Le niveau d'eau du Rhin extrêmement bas a contraint les bateaux à réduire nettement leur charge. Les importateurs de pétrole ont fait de gros efforts pour maintenir les importations en utilisant d'autres voies.

Contenu

- C** Chiffres clés
- C** L'Union Pétrolière en bref
- 1** Repères
- 2** Editorial
- 4** Vue d'ensemble de l'année
- 6** Article phare: Contre le pessimisme de la politique climatique
- 10** Entretien entre Peter Schilliger, copropriétaire et président du conseil d'administration de l'entreprise Herzog Haustechnik AG, et Daniel Hofer, président de l'UP

LE PÉTROLE EN SUISSE

- 16** Ventes de carburants stables, part croissante de biocarburants
- 20** La politique climatique sous le signe de l'été record
- 25** Impact important sur l'approvisionnement par bateau
- 28** Baisse des importations
- 32** La branche maîtrise son outil de travail

LE PÉTROLE AU NIVEAU INTERNATIONAL

- 34** Fortes fluctuations du prix du brut, réserves et production solides

ORGANISATION

- 38** Comité de direction, bureau et membres
- 43** Glossaire

STATISTIQUES

- 44** Tableaux

Chiffres clés

	2017	2018	2017/2018
en tonnes			%
Ventes intérieures	10 373 189	9 997 900	-3,6
Ventes de carburants diesel et essence	5 159 007	5 198 735	0,8
Ventes d'huiles de chauffage	2 878 713	2 350 247	-18,4
Ventes d'autres produits	580 425	593 548	2,3
Importations de brut et de produits pétroliers	10 573 735	9 950 906	-5,9
Importations de brut	2 837 636	3 030 841	6,8
Importations de produits pétroliers	7 736 099	6 920 065	-10,5
Exportations de produits pétroliers	1 031 480	1 117 524	8,3
Production de la raffinerie	2 836 287	2 947 982	3,9

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'Union Pétrolière 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.

27,9%

Les ventes de biocarburants se sont élevées à 195 997 tonnes et ont à nouveau fortement augmenté (+27,9%).

9,99

Les ventes totales de produits pétroliers se sont élevées à 9,99 millions de tonnes.

3367

Au 1^{er} janvier 2019, le nombre de stations-service accessibles au public était de 3367.

99,9

En 2018, la production mondiale de pétrole s'est élevée à environ 99,9 millions de barils par jour.

17,5%

Les importations par le Rhin ont ainsi chuté d'environ 700 000 tonnes pour atteindre 17,5% des importations de produits pétroliers.

1

L'Union Pétrolière a présenté en 2018 pour la première fois son propre stand de la «station-service du futur» au Salon international de Genève.

82

Le relevé en hiver a été consacré au carburant diesel dont 138 échantillons au total ont été analysés. 82% des échantillons présentaient du biodiesel.

26,3%

La raffinerie de Cressier a de nouveau joué un rôle central dans l'approvisionnement énergétique de la Suisse. Elle a fourni 26,3% de tous les produits pétroliers vendus en Suisse.

99%

de toutes les importations provenaient de l'UE.

Et la joie de vivre?

Chères lectrices,
chers lecteurs,

Au cours d'une longue croisière sur l'océan Antarctique, à la question de savoir comment il abordait personnellement le CO₂, l'un des guides, diplômé en biologie et maître de cabine d'une compagnie aérienne de profession, a répondu sans détour: «Je vis avec des contradictions.»

De manière aussi décontractée, une connaissance, professeur en biologie d'une Haute Ecole Spécialisée des plus réputées, a répondu au sujet de la nouvelle voiture qu'il venait d'acheter. A ma remarque qu'il s'était sans doute acheté une tesla, il a répondu spontanément: il se



serait offert un puissant moteur diesel tant qu'on peut encore le faire.

Ces deux anecdotes montrent clairement qu'en matière de thèmes comme l'environnement et la protection du climat, l'être humain opte aussi pour la joie de vivre.

C'est ce qui manque précisément au tournant énergétique, respectivement à l'approche suisse de la Stratégie énergétique. Le tournant énergétique transmet en premier lieu un état d'abattement profond et développe un potentiel d'intimidation qui n'est pas du tout perceptible pour l'homme de la rue. Dans le pire des cas, il lui transmet une mauvaise conscience, sans provoquer pour autant, à peine ou pas du tout, un changement de comportement. Tant que cela restera en l'état,

une protection du climat imposée par l'Etat n'aura aucun succès. Cela vaut aussi bien pour la Suisse que mondialement.

La vie c'est l'énergie et la joie de vivre signifie encore plus d'énergie, quelle que soit la forme.

C'est pourquoi un tournant énergétique réussi ne peut se réaliser qu'avec la promesse de disposer d'encore plus d'énergie. En cela, cette énergie devra être produite et utilisée si possible sans effet secondaire pour l'environnement.

Cela ne signifie pas qu'il faille atteindre cet objectif sans de gros efforts et des investissements élevés. Ces efforts seront accomplis, si cette perspective présente encore plus d'énergie avec moins de charges environnementales.

Il y a une énergie qui promet un avenir énergétique prospère avec peu d'impact sur l'environnement: l'hydrogène.

Il serait souhaitable que les revenus générés par la vente des énergies fossiles affluent davantage dans ce système énergétique plein d'avenir, et cela sans aucune aide financière directe de l'Etat. A l'appui de ce principe, plusieurs membres de notre association sont devenus actifs en fondant, avec des entreprises d'autres branches, l'association pour la promotion de la mobilité à l'hydrogène, laquelle est ouverte à toutes les sociétés résolument intéressées à une mobilité à l'hydrogène. Cela montre combien notre branche est innovatrice et alerte et qu'elle peut réagir aux changements du marché, quand les portes s'ouvrent pour construire un marché plein d'avenir qui promet plus au lieu de moins de joie de vivre.



DANIEL HOFER
PRÉSIDENT DE L'UNION PÉTROLIÈRE

Vue d'ensemble de l'année 2018

Janvier

Pas de majoration d'impôt sur les carburants

Malgré les milliards d'investissement dans la construction des routes, le Conseil fédéral renonce pour le moment à l'augmentation annoncée de la surtaxe sur les huiles minérales, vu que la mise en œuvre des projets en cours prend du retard.

Février

CCT pour les shops de stations-service

Au 1^{er} février, le Conseil fédéral déclare la nouvelle convention collective de travail d'application générale. La CCT définit, entre autres, les salaires minimaux et les heures de travail du personnel des shops.

Loi sur le CO₂, volet 1

La Commission de l'environnement du Conseil national (CEATE) commence à délibérer sur la révision totale de la Loi sur le CO₂ (voir aussi décembre).

Mars

Station-service du futur

Au Salon international de Genève, l'Union Pétrolière présente pour la première fois un propre stand «station-service du futur» et montre au public le ravitaillement en hydrogène des voitures électriques.



Allègement fiscal pour les biocarburants

La Commission de l'environnement du Conseil national et celle du Conseil des Etats donnent suite à une initiative parlementaire de Thierry Burkart, conseiller national argovien PLR. Il réclame en substance une prolongation de l'allègement fiscal pour les carburants biogènes.

Avril

Restitution

Comme il faut réduire les réserves obligatoires de mazout, Carburants a reçu de la Confédération l'autorisation de restituer aux clients les contributions du Fonds de garantie. Depuis avril 2018, le mazout est moins cher pour le consommateur, de 1,5 centime.

Mai

Avenir de l'hydrogène, volet 1

D'ici 2023, la Suisse doit disposer d'un réseau de stations-service vendant de l'hydrogène. Sept entreprises, dont quatre membres de l'Union Pétrolière, ont fondé dans ce but l'Association suisse pour la promotion de la mobilité à l'hydrogène. Dans le courant de l'année, d'autres entreprises y adhéreront (voir aussi novembre).

Conférence sur le climat, volet 1

La Conférence sur le climat de Bonn, appelée en fait à faire avancer les décisions prises à la Conférence de Paris sur le climat (COP21), n'aboutit à aucun progrès notable (voir aussi décembre).

Assemblée des délégués de Swissoil

L'Assemblée des délégués de Swissoil se tient le 25 mai au Zoo de Zurich. La conseillère d'Etat, Carmen Walker Späh, est invitée en qualité de conférencière.

Juin

Ordonnance sur la protection de l'air révisée

L'OPair révisée entre en vigueur le 1^{er} juin. Dès le 31 mai 2023, les chauffages au mazout de moins de 5 MW ne doivent plus utiliser le «mazout Euro», mais seulement le «mazout Eco».

Soleure rejette le MoPEC ...

Le 10 juin, les Soleurois disent non à 70,5% à la révision partielle de la législation cantonale sur l'énergie, qui aurait ainsi mis en application le modèle de prescriptions énergétique des cantons (MoPEC).

... Lucerne l'accepte

Par contre le même jour, les Lucernois disent oui par 58,7% des voix à la révision totale de la Loi lucernoise sur l'énergie.

Assemblée générale

La 61^e assemblée générale de l'Union Pétrolière se tient à Zurich le 29 juin. Le conférencier, Philipp Aerni, directeur du Centre pour la responsabilité entrepreneuriale et la durabilité (CCRS), développe le thème «Rhétorique du changement climatique en tant qu'obstacle à une politique énergétique innovante».



Juillet

Référendum à Berne

Dans le canton de Berne, le référendum contre la loi révisée sur l'énergie du groupement économique et des propriétaires fonciers aboutit.

Journée marketing

Le 4 juillet, l'Union Pétrolière organise, à Olten, une autre édition de la Journée marketing; occasion pour le commerce de mazout de s'informer sur les développements politiques et économiques relatifs au mazout.

Août

Pas d'introduction en Bourse d'Aramco

L'introduction planifiée en Bourse d'Aramco, groupe pétrolier étatique d'Arabie saoudite, est mise au placard.

Ecologistes

Le 10 août, quelques douzaines de jeunes écologistes barrent l'accès des installations portuaires de Birsfelden, afin de manifester pour davantage de protection climatique. Le port reste complètement fermé durant deux jours par mesures de sécurité.

Septembre

Explosion dans une raffinerie allemande

Le 1^{er} septembre, une explosion se produit sur l'aire d'une raffinerie près d'Ingolstadt, suivie d'un grand incendie. Au moins dix personnes ont été blessées.

Concours station-service du futur

L'Union Pétrolière lance en collaboration avec l'Ecole en arts appliqués de Zurich, un concours de design en posant la question: quelle sera la station-service en l'an 2030?

Octobre

Prix du pétrole brut au sommet

Le prix du brut atteint en octobre presque 85 dollars le baril. Il n'a jamais été aussi élevé depuis quatre ans.

Déblocage des réserves obligatoires

Du fait du bas niveau d'eau persistant du Rhin, d'où la navigabilité restreinte sur le fleuve, la branche des huiles minérales en Suisse est autorisée à couvrir provisoirement les carences d'importation de carburant diesel et d'essence en puisant dans les réserves obligatoires.

Nouvelle prescription pour carburants

Le 12 octobre, l'UE introduit une nouvelle prescription pour carburants. Pour une meilleure compréhension au niveau international, les noms connus, comme «Diesel» ou «Sans plomb» sont complétés par un sigle. La Suisse n'adhère pas à cette mesure pour le moment.

Journée de la branche de l'Union Pétrolière

Le 31 octobre, la journée de la branche a lieu pour la troisième fois. Sous la conduite de Reto Brennwald, des spécialistes de la science et de l'économie discutent, avec des politiques, sur la politique climatique de 2030.



Novembre

Sanctions

Les sanctions des Etats-Unis contre l'Iran entrent en vigueur le 5 novembre.

Avenir de l'hydrogène, volet 2

H2 Energy et Hyundai, section véhicules utilitaires, annoncent que d'ici 2023, 1000 camions équipés de piles à combustible rouleront en Suisse.

Bas niveau d'eau, prix élevés

Le bas niveau d'eau du Rhin fait que les importations coûtent bien plus cher que d'habitude.

Construction du pipeline Keystone reportée

Un juge fédéral américain a stoppé, dans un premier temps, l'achèvement du pipeline pétrolier controversé, Keystone, entre le Canada et les Etats-Unis.

Décembre

Conférence sur le climat, volet 2

Dans la ville polonaise Katowice se tient la 24^e conférence de l'Onu (COP), à laquelle participent des représentants de près de 200 Etats.

Loi sur le CO₂, volet 2

Le 13 décembre, après quatre jours de délibérations, le Conseil national rejette la Loi révisée sur le CO₂ lors du vote final.

Contre le pessimisme de la politique climatique

Les mesures de protection du climat prises par l'économie sont plus efficaces et prometteuses que les réglementations et interdictions à caractère idéologique.

Le 7 mai 2007, un homme influent se présentait devant le Detroit Economic Club et évoquait les plus grands succès du 20^e siècle: la défaite des tyrannies du fascisme et du communisme. Dans la foulée, il a parlé du plus grand défi du 21^e siècle: la défaite de la «tyrannie du pétrole». Le pétrole menacerait de détruire notre mode de vie en raison des atteintes à l'environnement, du changement climatique et de notre dépendance à l'égard des despotes des pays producteurs de pétrole, imposant une action immédiate et décisive. L'orateur était Barack Obama¹, au début de sa campagne pour la présidence.

L'industrie pétrolière serait donc responsable des plus grands crimes et errements du 20^e siècle.

¹ <https://www.presidency.ucsb.edu/documents/remarks-the-detroit-economic-club-o>



La branche continue de rechercher et de développer des vecteurs d'énergie en vue d'une mobilité future sans émissions. Les mots-clés sont l'hydrogène et les carburants synthétiques. L'Union Pétrolière a présenté ces développements au Salon de l'auto 2019.

C'est peut-être une ironie de l'histoire qu'elle ait initié à ce moment précis un développement révolutionnaire qui devrait faire apparaître les préoccupations d'Obama sous un autre jour. Il est bien connu que l'exploitation du pétrole de schiste, au cours de sa présidence, a non seulement réduit de manière significative la dépendance énergétique des Etats-Unis, mais a également permis la réduction la plus importante des gaz à effet de serre d'un pays industrialisé en remplaçant le charbon. Les réserves mondiales de pétrole ont augmenté à pas de géant grâce à la fracturation hydraulique et le «pic pétrolier» a été effacé des agendas pratiquement d'un jour à l'autre. Les prix du pétrole brut ont chuté et se sont stabilisés, le pouvoir du cartel de l'OPEP s'est affaibli et les pays exportateurs mal gouvernés sont partis en vrille.

Les craintes des sociétés repues

Le discours de l'ex-futur président américain montre à quel point le négatif domine obstinément la discussion sur le pétrole. Les combustibles fossiles ont-ils déjà eu des vertus? Les Coréens du Nord, les Syriens ou les Haïtiens répondraient probablement par l'affirmative à cette question. Une société repue, par contre, préfère se tourner vers des crises fantômes et n'apprécie que modérément les réalisations technologiques et leur potentiel. L'auteur britannique Matt Ridley a récemment décrit²

Le fait est qu'en Suisse, les émissions de CO₂ diminuent, alors qu'elles ne cessent d'augmenter dans le monde entier.

² Neue Zürcher Zeitung, 26 février 2019 (<https://www.nzz.ch/feuilleton/pessimismus-es-ist-alles-viel-besser-als-wir-denken-ld.1460194>)

L'industrie suisse est peu énergivore. C'est notamment le résultat d'années d'efforts et d'auto-organisation de la part de l'économie. Les quelque 4000 entreprises qui se sont fixées des objectifs par l'intermédiaire de l'Agence de l'énergie pour l'économie ont économisé au total 2,3 millions de tonnes de CO₂ par an grâce aux mesures mises en œuvre depuis 2001.

cette tendance à croire que l'on a atteint un tournant dans l'histoire. Le progrès (qui, soit dit en passant, n'a fait que nous induire en erreur) est derrière nous, devant nous il n'y aurait que le déclin. Il n'y a qu'à voir les adolescents, avec leurs «grèves climatiques»! Leur colère et leur frustration sont constamment réalimentées par les objectifs inatteignables et impossibles à atteindre que la société pense devoir se fixer.

Nous débattons actuellement de la poursuite de la Loi sur le CO₂. Elle menace également d'être marquée par ce pessimisme à connotation idéologique; un peu d'objectivité et de sang-froid ne feraient pas de mal. Ce qui est et sera écrit dans cette loi sur le CO₂ n'aura aucun effet sur le climat mondial. Le rôle supposé de modèle suisse est un solo relevant d'une politique purement symbolique. Il est malhonnête de tromper la population d'un pays qui ne contribue qu'à raison de 1‰ aux émissions de CO₂ mondiales en lui faisant croire le contraire. Le fait est qu'en Suisse, les émissions de CO₂ diminuent, alors qu'elles ne cessent d'augmenter dans le monde entier. Cette vérité est peut-être difficile à entendre, mais elle devrait nous inciter à réaliser des analyses coûts-bénéfices plus prosaïques sur la protection du climat made in Switzerland.

La Suisse sait protéger le climat

Il n'y a pas non plus de raisons objectives d'imposer de nouvelles taxes à l'économie nationale au titre de la protection du climat. Les véritables progrès, en matière de réduction des émissions de CO₂, ne proviennent pas des interdictions et des restrictions, mais de la combinaison du progrès technologique et des efforts de l'économie.

L'industrie suisse est peu énergivore. La consommation d'énergie par valeur ajoutée brute, par exemple, est trois fois inférieure à celle de l'Alle-



Le rôle supposé de modèle de la Suisse est un solo relevant d'une politique purement symbolique.

magne et dix fois inférieure à celle de la Finlande. C'est notamment le résultat d'années d'efforts et d'auto-organisation de la part de l'économie. Les quelque 4000 entreprises qui se sont fixées des objectifs par l'intermédiaire de l'Agence de l'énergie pour l'économie ont économisé au total 2,3 millions de tonnes de CO₂ par an grâce aux mesures mises en œuvre depuis 2001. Par rapport à 1990, ces entreprises émettent plus de 30% de CO₂ en moins, malgré une forte croissance économique³.

Les émissions de CO₂ du trafic sont souvent montrées du doigt. Avec 16 millions de tonnes en 2017, elles étaient en fait légèrement supérieures à celles de 1990⁴, année de référence. Au cours de cette période, cependant, la mobilité privée et la croissance économique ont augmenté de 30%, passant de 77 à 100 milliards de personnes-kilomètres⁵. Les émissions de CO₂ par personne-kilomètre sont ainsi passées de 200 à 160 grammes pendant cette période. Certains, cependant, ne considèrent pas la demande de mobilité d'une population croissante comme une bonne chose, mais simplement comme un objectif climatique manqué. ►

³ Agence de l'énergie pour l'économie, rapport annuel 2018

⁴ Statistique CO₂, Office fédéral de l'environnement

⁵ Routesuisse, Vademecum 2018

Même les carburants se décarbonent

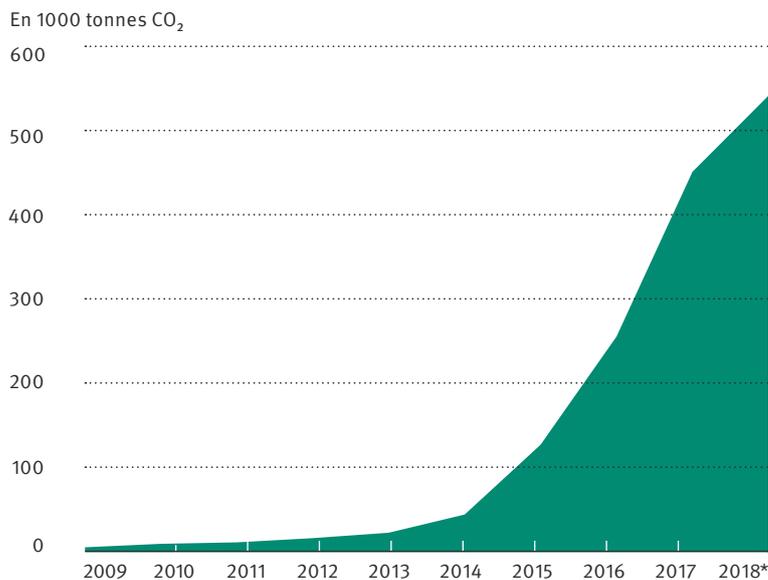
Depuis 2013, la branche pétrolière n'a cessé d'investir dans la logistique des carburants biogènes renouvelables. Les ventes de biocarburants en Suisse n'atteignaient alors que 11,3 millions de litres. En 2018, ce chiffre était déjà passé à environ 231 millions de litres. Par rapport au volume total de carburants, qui est d'environ 6,5 milliards de litres, cela représente une quote-part de l'ordre de 3,5%⁶. A moyen terme, les biocarburants devraient permettre d'éviter l'émission d'un million de tonnes de CO₂ par an.

Ni les biocarburants, ni les batteries n'ont le potentiel de remplacer complètement l'essence et le diesel. La branche continue de rechercher et de développer des vecteurs d'énergie en vue d'une mobilité future sans émissions. Les mots-clés sont l'hydrogène et les carburants synthétiques. Plutôt que d'utiliser des batteries rechargeables, les véhicules électriques de demain tireront l'électricité dont ils ont besoin d'une pile à combustible (voir

⁶ Carbura

Compensation de CO₂

Grâce à l'utilisation de biocarburants, l'émission d'importantes quantités de CO₂ a pu être évitée (2018*: estimé, source: Biofuels).



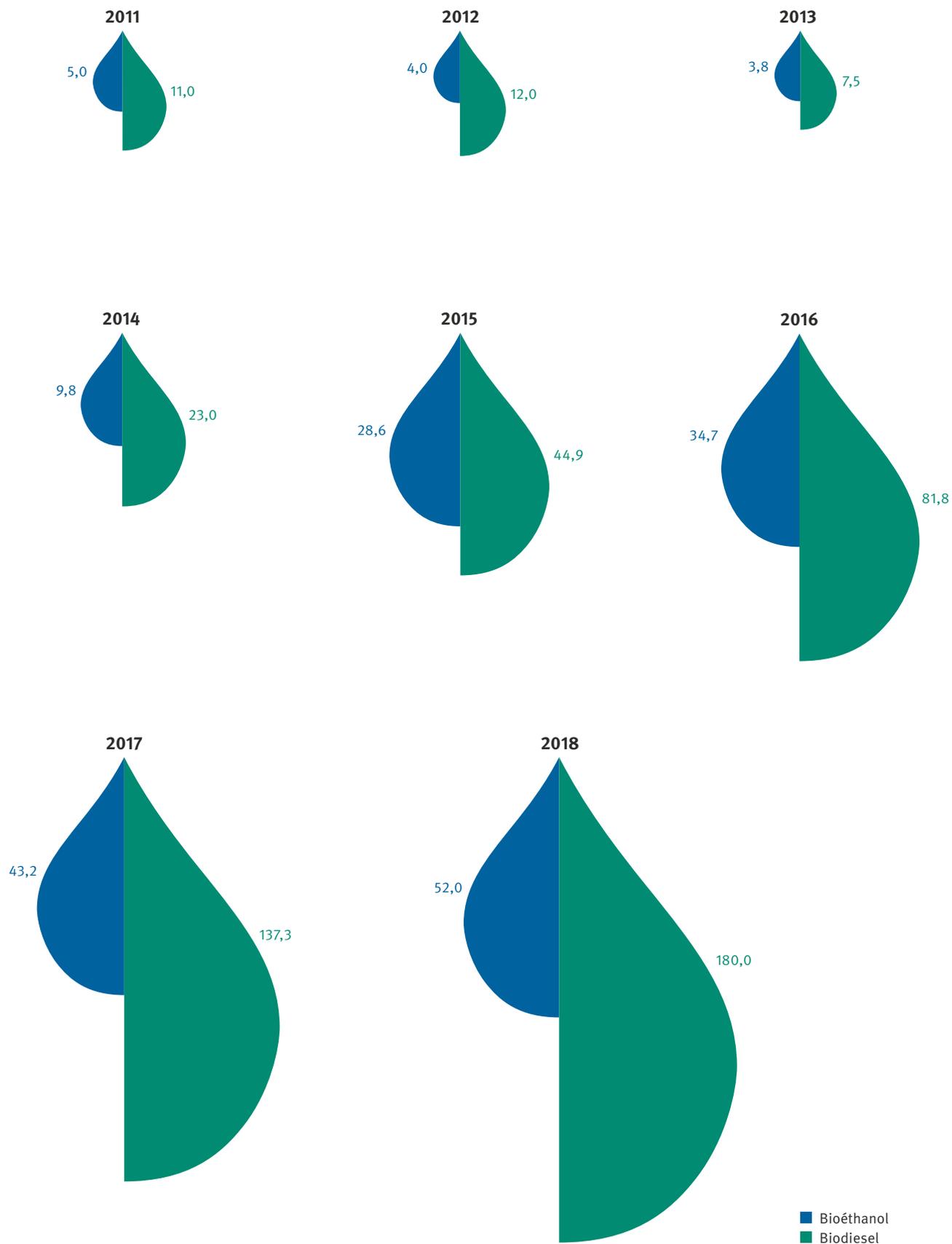
Les approches économiques sont beaucoup plus prometteuses que le pessimisme médiatique surjoué des pouvoirs publics et des partis politiques.

l'interview en page 10). Et non seulement du biodiesel, mais de plus en plus aussi du diesel synthétique provenant de sources renouvelables seront ajoutés au diesel fossile.

Les objectifs climatiques idéalistes, qui ne tiennent pas compte du contexte économique, social et politique, génèrent de la frustration. Les mesures prises par l'économie de marché libérale sont beaucoup plus prometteuses que le pessimisme médiatique surjoué des pouvoirs publics et des partis politiques. L'histoire nous l'a enseigné bien avant Obama. ■

Ventes de biocarburants en Suisse

Depuis l'introduction d'une obligation de compenser en 2013, les ventes de biocarburants augmentent de manière fulgurante (en millions de litres, source: Carbura).



Nous ne pouvons pas nous permettre de tabouiser les agents énergétiques fossiles

Peter Schilliger et Daniel Hofer discutent de l'avenir du chauffage à mazout, de la sécurité d'approvisionnement, de la protection du climat et du financement des transports.

Monsieur Schilliger, vous êtes chef d'une entreprise de technique du bâtiment. A votre avis, les négociants en mazout doivent-ils se faire du souci pour leur avenir?

PETER SCHILLIGER: Nous devons faire la différence entre les nouvelles constructions et le parc immobilier existant. Les nouveaux immeubles sont si bien isolés que les dépenses en énergie thermique deviennent secondaires. Par contre, les besoins énergétiques pour le refroidissement représentent bien plus un défi. Il n'en résulte guère encore un besoin en mazout. Il en va autrement du parc immobilier existant. Trois quarts des immeubles ont plus de 25 ans et ne sont souvent pas

PETER SCHILLIGER

est copropriétaire et président du conseil d'administration de l'entreprise Herzog Haustechnik AG à Lucerne. Il est conseiller national PLR et membre de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CEATE. Il est, entre autres, membre de la chambre de l'Union suisse des arts et métiers et membre de la direction auprès de l'Union patronale suisse. Il est aussi président d'honneur de l'Association de la technique du bâtiment, suissetec, et président du TCS section Waldstätte.

DANIEL HOFER

est président de l'Union Pétrolière, depuis l'été 2016, avec siège à Zurich. Depuis 2003, il est CEO de Migrol SA et, dans cette fonction, aussi membre du comité de l'UP. A partir de 2014, il a fonctionné en plus en tant que vice-président. Depuis mai 2018, Daniel Hofer a aussi assumé la fonction de vice-président de l'Association pour la promotion de la mobilité à l'hydrogène en Suisse.

❶ MOPEC

Plus d'informations ▶ p. 43

encore assainis, d'où un très grand potentiel d'amélioration, aussi bien dans l'enveloppe du bâtiment que dans le système de chauffage. Pour moi, en tant qu'entrepreneur et homme politique, la liberté de décision du propriétaire est primordiale sur ce point, il n'a pas besoin de mise sous tutelle lors du choix en la technique du bâtiment.

DANIEL HOFER: Le mazout perd progressivement son rôle dominant. Par le passé, le pétrole était imbattable pour chauffer des immeubles, compte tenu du prix et de sa manipulation. Il a ainsi supplanté rapidement le charbon. Aujourd'hui, nous voyons une multitude de technologies qui apporteront, dans certains cas, un plus grand avantage au consommateur final que le mazout. Le marché changera, le commerce ne peut pas se soustraire à cette évolution. Mais sans intervention politique qui avantage quelques systèmes par rapport à d'autres. Tous les agents énergétiques doivent être mis sur un pied d'égalité. Ce qui n'est pas toujours garanti dans les cantons qui ont introduit le MoPEC ❶.

SCHILLIGER: La question est de savoir où passe la frontière entre incitation et distorsions du marché. Depuis janvier 2019, dans le canton de Lucerne, 10% d'énergie doit provenir d'énergies renouvelables lors d'un remplacement de chaudière. Le canton accompagne cela par une série de mesures subventionnelles, ce qui influence grandement l'utilisateur lorsqu'il se décide pour le produit: on essaye de l'empêcher de rester au mazout.

HOFER: Dans ce cas apparemment, les alternatives ne seront attrayantes que sur la base de l'intervention étatique par rapport à la solution actuelle. De toute façon, il n'est pas question ici de parler d'expropriation, cela mènerait trop loin. ▶



Pour Daniel Hofer et Peter Schilliger, l'Etat doit définir des conditions cadres neutres en termes de technologie. Il est discutable que Berne se focalise autant sur la mobilité basée sur les batteries.



SCHILLIGER: La protection des acquis est une valeur primordiale dans notre pays. Elle ne doit pas être entamée au nom de la protection du climat. Viennent également au bénéfice des nouvelles technologies, les expériences récoltées entre-temps durant plusieurs décennies. Notamment les pompes à chaleur ont vraiment fait leurs preuves dans de nombreux cas. Mais il est cependant indispensable de toujours considérer le cas isolé spécifique au bien immobilier. Dans des immeubles plus anciens qui nécessitent des températures d'entrée de plus de 60 degrés, les pompes à chaleur atteignent la limite d'exploitation.

Comment la politique évalue-t-elle le fait qu'avec le remplacement croissant des combustibles fossiles, le besoin en électricité augmente?

SCHILLIGER: Bien que l'efficacité énergétique continuera à s'améliorer pour diverses applications, nous devons compter à l'avenir avec une consommation d'électricité plus élevée. Il faut alors se poser la question de sa provenance: nous dépendrons, de toute évidence, des importations d'électricité dans les prochaines années, comme aussi notre voisin du nord. Nous devons changer pour un système de réserves de capacités payantes...

HOFER: ... ce que l'économie pétrolière connaît depuis longtemps sous la forme de réserves obligatoires!

SCHILLIGER: Tout juste. Par exemple, nous devrions toujours disposer, à l'intérieur du pays,

«Le principe de l'espoir est dangereux en politique énergétique; on ne pourrait pas, en tout cas, diriger une entreprise de cette façon.»

DANIEL HOFER

«La protection des acquis est une valeur primordiale dans notre pays. Elle ne doit pas être entamée au nom de la protection du climat.»

PETER SCHILLIGER

d'une réserve de production d'électricité de deux mois. Je me représente que divers modèles vont se superposer, comme dans le domaine du couplage chaleur-force. Bref: nous ne pouvons pas aussi nous permettre, dans l'optique de l'approvisionnement en électricité, de tabouiser les agents énergétiques fossiles.

HOFER: Une pure stratégie d'importation dans le domaine de l'électricité relève de la naïveté quand on réfléchit, aussi, combien sont mauvaises nos relations avec l'UE. Depuis des années, on attend en vain des progrès concrets en matière d'accord sur l'électricité. Le principe de l'espoir est dangereux en politique énergétique; on ne pourrait pas en tout cas diriger une entreprise avec une telle stratégie.

SCHILLIGER: On devrait avoir l'impression à l'évidence que, ces derniers temps, la sécurité d'approvisionnement n'a pas joui d'une importance particulièrement grande dans le département responsable. De nombreux acteurs politiques font confiance au progrès technique, ce qui pourrait aussi être, en quelque sorte, le principe de l'espoir. Avec la loi sur l'approvisionnement en électricité, qui se trouve actuellement en révision, des règles très claires doivent maintenant être élaborées: comment maîtriser un goulet dans l'approvisionnement et, dans le pire des cas, qui endosse la responsabilité d'une interruption de courant.

Dès lors que le courant renouvelable sera en surabondance en été, un autre défi consiste à devoir transférer l'énergie en hiver.

HOFER: Ici, la technologie de l'hydrogène pourrait offrir une bonne solution ou aussi des technologies comme Power-to-Gas et Power-to-Liquid. La branche pétrolière mise sur l'avenir de l'hydrogène: en mai 2018, plusieurs membres de l'Union Pétrolière et d'autres entreprises

se sont associés pour la promotion de la mobilité à l'hydrogène en Suisse. Le but de l'association consiste à créer d'ici 2023 en Suisse un marché pour le ravitaillement en hydrogène. A cette fin, nous nous concentrons sur le trafic poids lourd.



«Nous devrions
accepter les besoins
individuels de
mobilité des gens.»

PETER SCHILLIGER

Hyundai a annoncé qu'elle va livrer en Suisse 1000 camions équipés de piles à combustible. Avec ces véhicules, on pourrait exploiter quelques douzaines de stations-service vendant de l'hydrogène, sans augmentation des coûts. Cela pourrait encore une fois servir de base pour l'entrée sur le marché des voitures de tourisme avec piles à combustible. L'hydrogène est produit avec du courant renouvelable excédentaire. Ce concept est bien, son application doit encore se confirmer.

SCHILLIGER: Voilà un autre exemple pour que la politique définisse absolument des conditions cadres neutres en matière de technologie. Pour l'instant et à mon avis, Berne encourage trop fortement la mobilité électrique avec batteries. La politique et l'administration se sont trop vite engagées sur cette voie. Car il est clair que les batteries ne peuvent pas résoudre chaque problème, particulièrement dans le transport des marchandises et des personnes. Je le dis en tant que quelqu'un qui roule aussi avec une voiture à batterie et qui sait apprécier assurément les avantages de la mobilité électrique dans la circulation urbaine.

HOFER: En Allemagne, l'Etat encourage aussi la technologie d'hydrogène. On entend aussi que les Chinois changent en faveur de l'hydrogène, au Japon et en Corée du Sud, le marché est déjà en train de s'établir.

«Une pure stratégie
d'importation dans
le domaine de
l'électricité relève de
la naïveté quand on
réfléchit combien
sont mauvaises nos
relations avec l'UE.»

DANIEL HOFER

② TARIFICATION DE
LA MOBILITÉ

La tarification de la mobilité a pour objectif d'utiliser plus efficacement les capacités routières et ferroviaires existantes et de réduire les pics d'affluence. La tarification de la mobilité s'applique à tous les modes de transport; la route et le rail sont donc concernés.

Quelle évolution prendront l'aménagement
et le financement de l'infrastructure des trans-
ports?

SCHILLIGER: J'aimerais relever d'abord que nous devons accepter les besoins individuels de mobilité des gens. Dans notre région, deux tiers des employés font la navette avec la voiture personnelle et la capacité des transports publics est en même temps largement épuisée. Je ne pense pas pour autant que l'infrastructure va s'effondrer. Nous devons par exemple essayer de mieux utiliser les heures creuses avec de nouveaux modèles. Cela doit reposer sur le volontariat. Notre entreprise évite, aujourd'hui déjà, si possible les heures de pointe, car nous ne pouvons pas nous permettre à long terme de payer trop d'heures à rester bloqués dans des bouchons.

HOFER: Je suis heureux d'entendre que ce n'est pas une tarification de la mobilité ② qui est à l'ordre du jour pour réguler le comportement de mobilité. Ce serait une punition et une contrainte pour beaucoup qui ne peuvent tout simplement pas éviter les heures de pointe.

SCHILLIGER: Par ailleurs, la conduite autonome mènera ensuite à une meilleure exploitation de la capacité. Mais finalement, nous ne pourrons pas éviter non plus d'aménager ponctuellement notre réseau autoroutier.

HOFER: Il faut maintenant se saisir de la question du financement. Les recettes de l'impôt sur les huiles minérales n'augmenteront définitivement pas à long terme. J'anticipe que d'ici dix ans, les ventes de carburants fossiles diminueront d'environ un tiers, en premier lieu en raison des véhicules plus efficaces, qui doivent satisfaire à des prescriptions CO₂ de plus en plus rigoureuses. Nous avons besoin d'un nouveau modèle de financement qui fonctionne indépendamment de l'agent énergétique.

SCHILLIGER: J'estime aussi que d'ici une dizaine d'années, le financement de l'infrastructure deviendra critique. Le recul des ventes des carburants fossiles en est certainement un facteur. Quand on pense, combien de taxes viendront s'ajouter à la mobilité pour d'autres causes, ►



«Nous devons essayer de mieux utiliser les heures creuses avec de nouveaux modèles. Cela doit reposer sur le volontariat.»

PETER SCHILLIGER

«Il faut maintenant se saisir de la question du financement des transports. Les recettes de l'impôt sur les huiles minérales n'augmenteront définitivement pas à long terme.»

DANIEL HOFER

telles des mesures climatiques et environnementales, on doit alors se demander si suffisamment de moyens seront disponibles pour l'aménagement et l'entretien de l'infrastructure.

C'est faire allusion à la révision de la Loi sur le CO₂, qui continuera à nous préoccuper au cours des prochaines années et qui prévoit des taxes nettement plus élevées au nom de la protection du climat.

SCHILLIGER: Si un objectif national fixe pour des mesures de réduction devait être introduit dans la loi, cela se répercuterait peut-être sur une obligation de compensation ③ plus élevée pour les carburants en Suisse. Cela aurait certainement, encore une fois, des incidences sur les coûts. Alors, pour que la loi soit susceptible de réunir une majorité, il faudrait y insérer un plafonnement des coûts des mesures de compensation.

③ OBLIGATION DE COMPENSATION

En Suisse, les importateurs de carburants fossiles sont soumis depuis le 1^{er} janvier 2013 à l'obligation de compenser le CO₂. Cela signifie qu'ils doivent compenser, entre 2013 et 2020, en moyenne 5% des émissions provenant de la combustion de carburants fossiles par des mesures de réduction du CO₂ mises en œuvre exclusivement dans le pays.

HOFER: On ne devrait pas se faire des illusions: si les coûts pour remplir l'obligation de compensation sont plus élevés que le plafonnement, on ne pourra plus remplir l'obligation, mais s'acquitter des pénalités. Cela mènera soit à des cessations d'activité, soit à des fermetures d'entreprises, ou bien les fournisseurs transfèrent les coûts sur la marge du prix du carburant.

SCHILLIGER: De toute façon, ce sont les automobilistes qui payeront.

HOFER: Les possibilités de compensation à l'étranger sont peut-être aussi surestimées. Avec l'accord sur le climat de Paris, tous les pays ont leurs engagements de réduction. On verra quelles mesures seront laissées aux autres pays, comme nous.

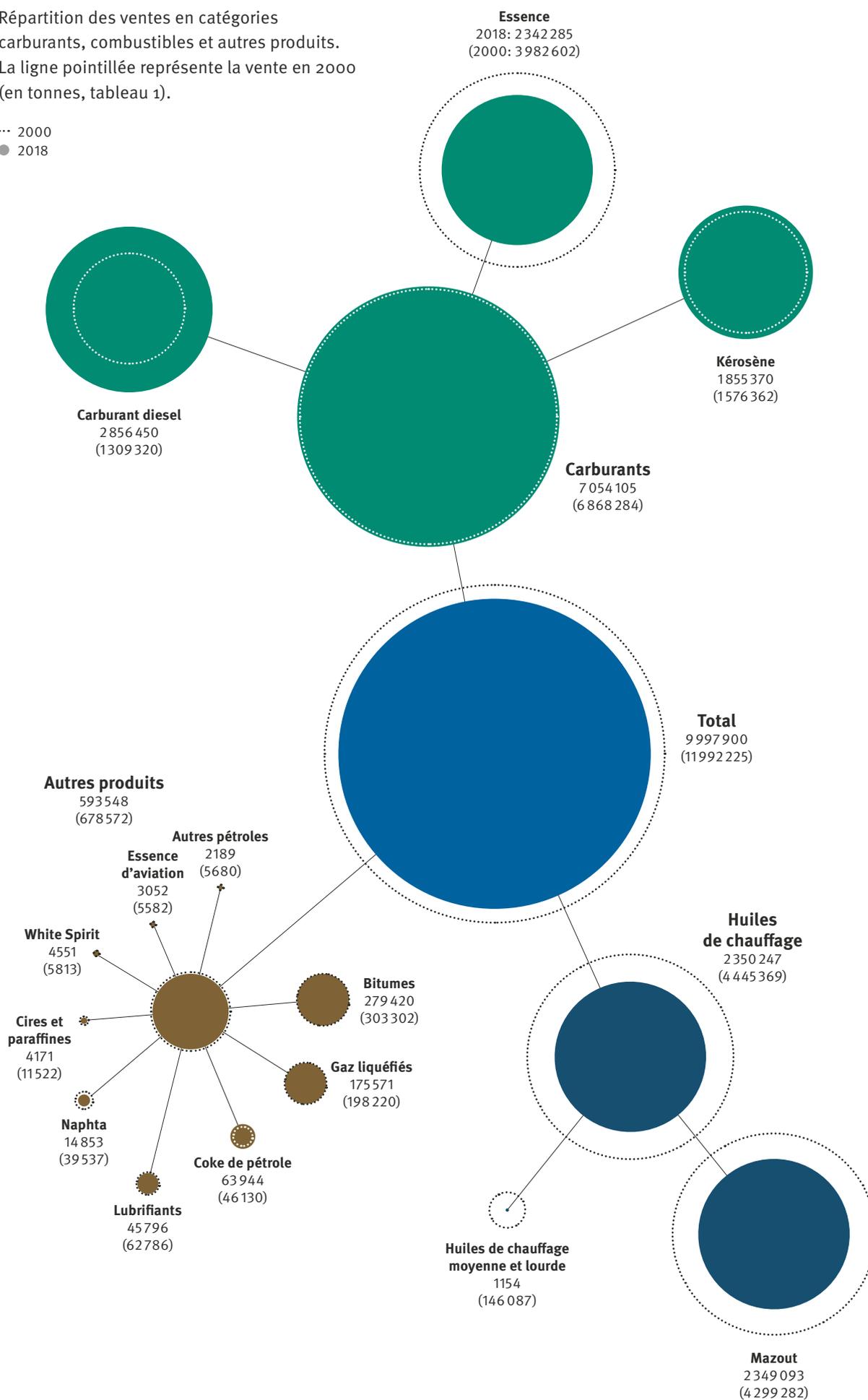
SCHILLIGER: Après la délibération au Conseil national, la Loi sur le CO₂ était sur le bon chemin. Je pense que les critiques ne se sont pas assez occupés de cette matière complexe. On ne peut pas prendre des mesures individuelles comme critère pour une loi réussie. En tout cas pas celles qui, pour une bonne raison, ne sont pas dans le projet de loi du Conseil fédéral, comme la taxe CO₂ sur les carburants ou la taxe sur les billets d'avion. Une politique sérieuse se compose de projets de loi et de procédures de consultation et non de politique symbolique!

La discussion a eu lieu le 20 février 2019 à Lucerne. ■

Ventes nationales

Répartition des ventes en catégories carburants, combustibles et autres produits.
La ligne pointillée représente la vente en 2000
(en tonnes, tableau 1).

--- 2000
● 2018



Ventes de carburants stables, part croissante de biocarburants

Les ventes de carburants ont légèrement augmenté en 2018; néanmoins, les ventes totales de produits pétroliers ont baissé à 9,99 millions de tonnes.

Les ventes de produits pétroliers ont diminué en 2018, notamment en raison de la baisse des ventes de mazout. En revanche, les ventes de carburants (essence et diesel) sont restées globalement stables (+0,8%).

5 198 735 tonnes de diesel et d'essence ont été vendues en Suisse (2017: 5 159 007). L'efficacité accrue des nouveaux véhicules a amorti la hausse de consommation résultant de la nouvelle augmentation du nombre de personnes-kilomètres.

Proportion croissante de biocarburants et de mazout Eco

Les ventes de biocarburants se sont élevées à 195 997 tonnes et ont de nouveau fortement augmenté (+27,9%). Les carburants biogènes ont représenté 3,8% des ventes de carburants.

Les aéroports de Genève et Zurich ont enregistré davantage de mouvements d'avions. Les ventes de kérosène ont progressé de 5,7% par rapport à 2017.

L'augmentation des volumes de ventes de diesel et de kérosène a entraîné une hausse des ventes totales de carburants, bien que les ventes d'essence aient encore diminué.

① STOCKS OBLIGATOIRES

Les stocks obligatoires sont des réserves de biens essentiels (aliments et médicaments, produits pétroliers) permettant de faire face aux crises et pénuries d'approvisionnement. Ils couvrent la demande pendant un certain temps.

L'augmentation des volumes de ventes de diesel et de kérosène (respectivement 2,5% et 5,7%) a entraîné une hausse de 2% des ventes totales de carburants, bien que les ventes d'essence aient encore diminué (-1,3%).

Pour leur part, les ventes de mazout ont reculé de 18,3%. Cette fluctuation fait suite à la hausse enregistrée en 2017, attribuable à l'augmentation de la taxe CO₂ sur le gaz et le mazout entrée en vigueur début 2018. De plus, 2018 ayant été une année chaude, les clients ont dû chauffer moins. La part de mazout Eco a continué d'augmenter, représentant 48% des ventes de mazout.

En 2018, le prix moyen de 100 litres de mazout extra-léger s'élevait à CHF 95.52 pour une quantité de 3000 à 6000 litres, ce qui correspond à une hausse de 21% par rapport à l'année précédente. Un litre d'essence sans plomb 95 coûtait CHF 1.63 en moyenne annuelle, soit 12 centimes de plus que l'année précédente. Le prix moyen du litre de mazout en 2018 était de CHF 1.74 (+16 centimes).

En 2018, l'inflation annuelle en Suisse a été de 2,4% en moyenne. Cette progression s'explique notamment par la hausse des prix des produits pétroliers.

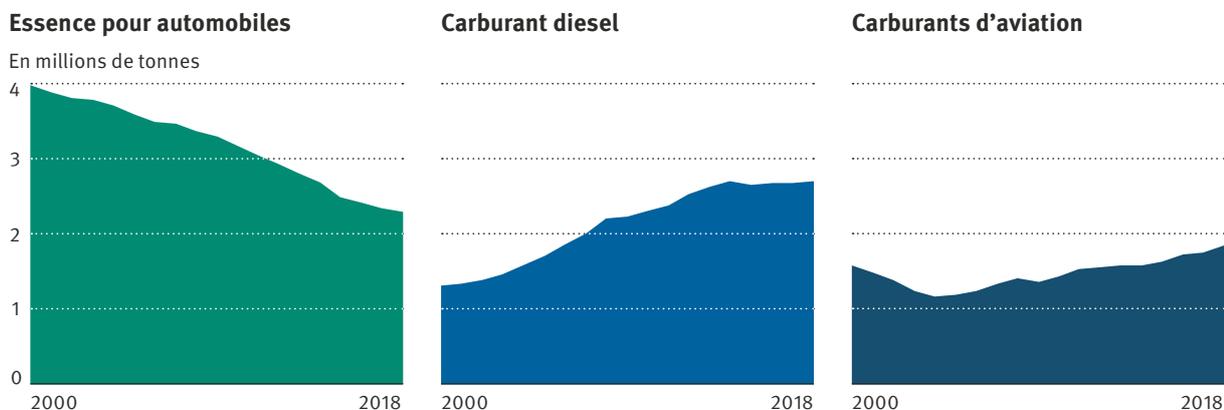
Baisse des recettes fiscales sur les huiles minérales

La baisse des recettes issues de l'impôt sur les huiles minérales s'est poursuivie en 2018. Les recettes fiscales provenant de la vente de produits pétroliers se sont élevées à 5,6 milliards de CHF en 2018 (7,7% des recettes de la Confédération).

Depuis le 1^{er} avril 2018, l'organisation suisse de stockage obligatoire ① Carburants rembourse à ses clients une part des contributions au stockage obligatoire de mazout. L'objectif de cette mesure est de réduire l'excédent de couverture du fonds de garantie pour le mazout. En conséquence, la charge fiscale sur le mazout a diminué en 2018. ■

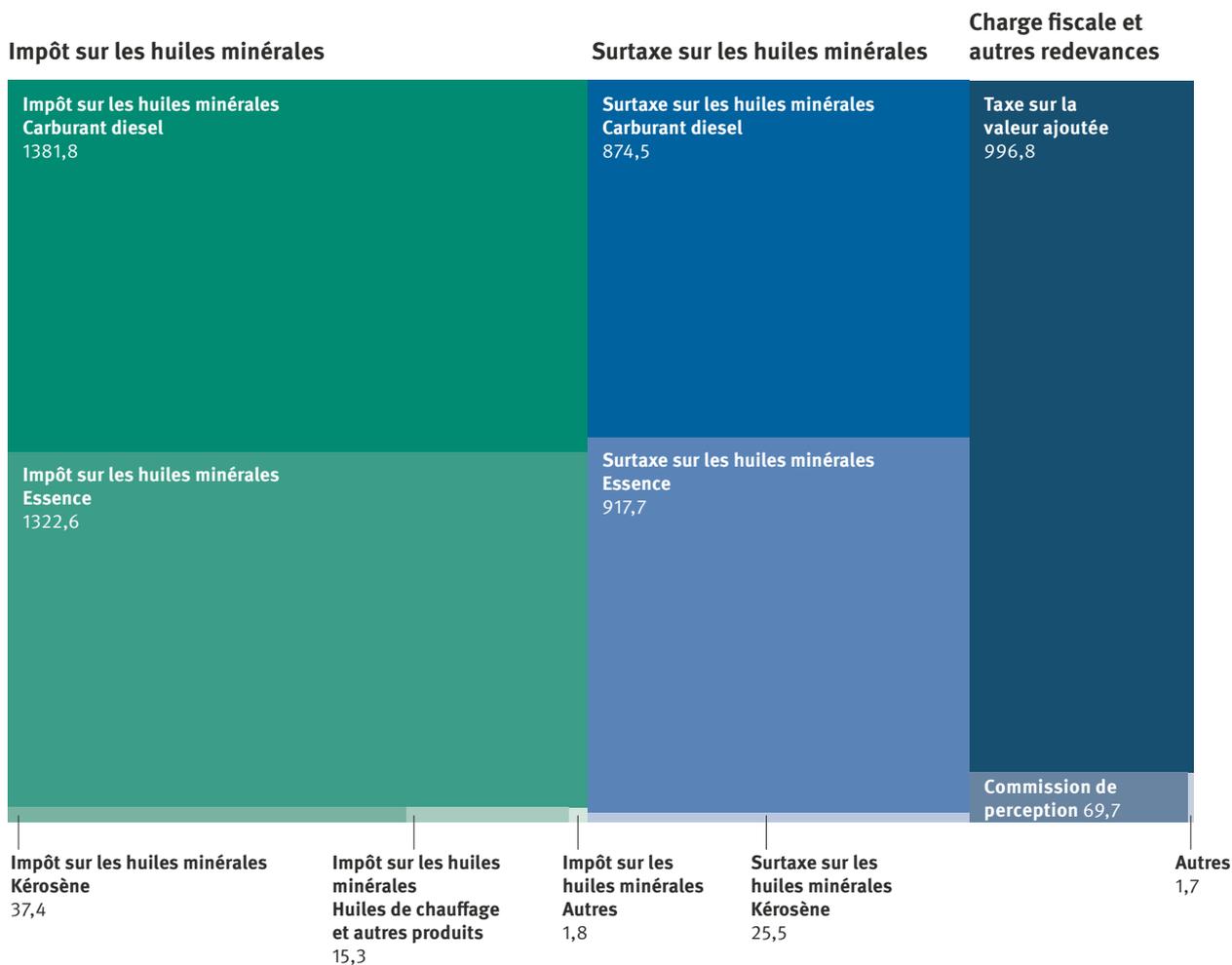
Consommation de carburant en Suisse

Evolution de la consommation selon le type de carburant; la consommation de carburant totale a légèrement reculé depuis 2000 (tableau 22).



Recettes fiscales des carburants et combustibles

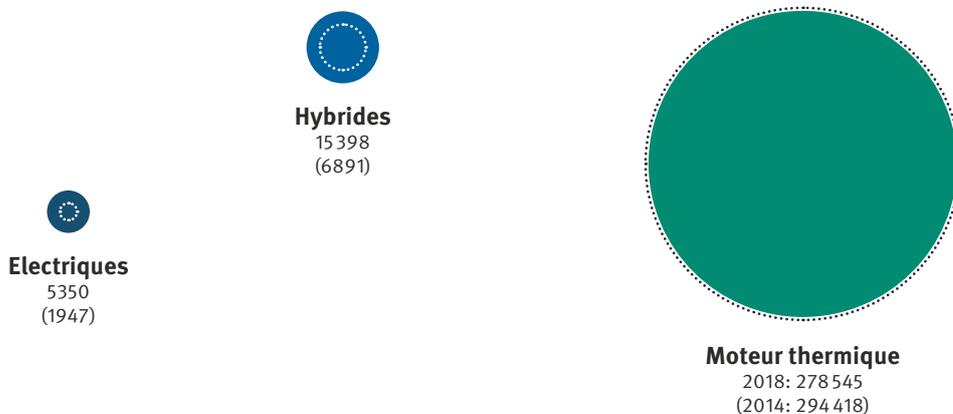
La Confédération prélève environ 7,7% de ses recettes via la taxe sur les huiles minérales, la surtaxe sur les huiles minérales, les commissions de perception et la taxe sur la valeur ajoutée (en millions de francs suisses, tableau 18).



Nouvelles mises en circulation

Les véhicules routiers avec moteur thermique ou hybride constituent la plus grande partie des nouvelles immatriculations (source: OFS).

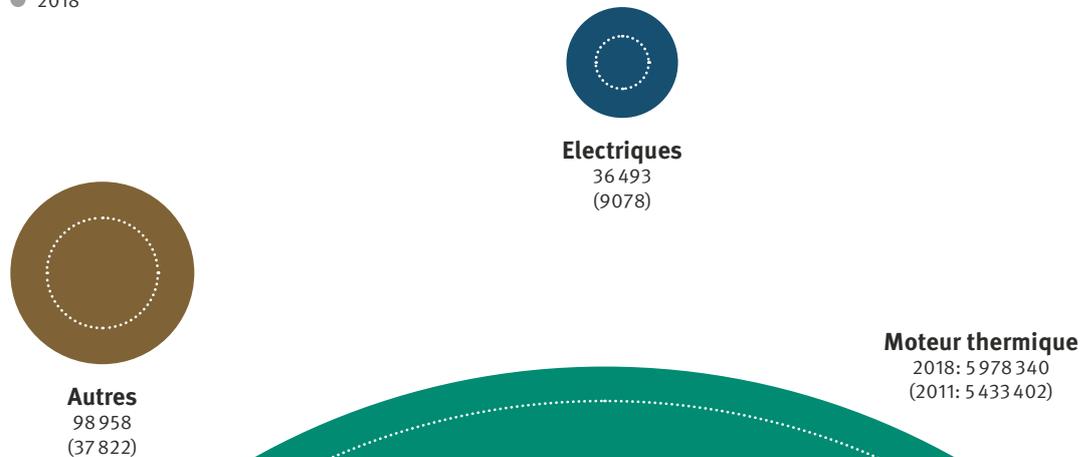
--- 2014
● 2018



Parc de véhicules routiers

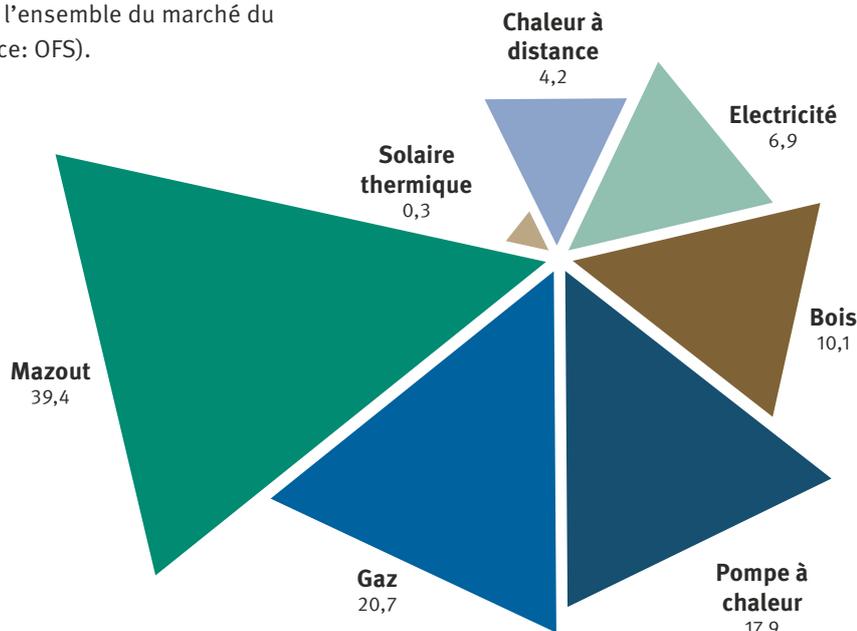
Le parc de véhicules routiers connaît une évolution, mais pas de révolution: les véhicules à essence ou diesel constituent plus de 99% du parc (source: OFS).

--- 2011
● 2018



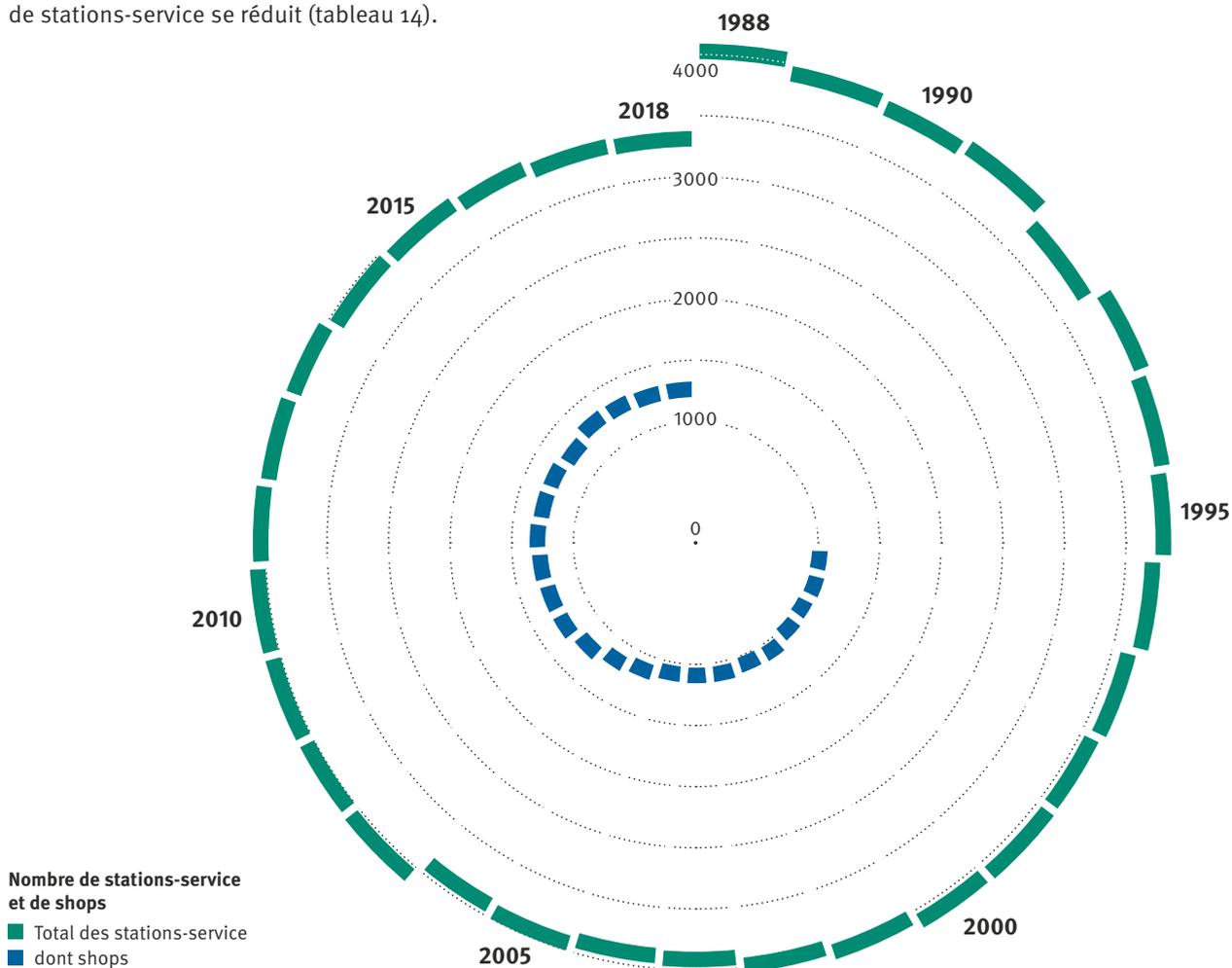
Vecteurs énergétiques dans les bâtiments

Le mazout joue un rôle essentiel dans toutes les régions suisses (données de 2017, pourcentage de l'ensemble du marché du chauffage, source: OFS).



Les stations-service de Suisse

Evolution du marché des stations-service en Suisse: dans un marché saturé, le nombre de stations-service se réduit (tableau 14).



La politique climatique sous le signe de l'été record

En 2018, le débat public a été tout particulièrement dominé par le changement climatique. La mise en pratique traîne toutefois.

«Canicule», «été record», «été du siècle», voilà seulement quelques-uns des superlatifs qui ont été utilisés dans les médias pour qualifier l'été 2018. Des températures douces dès avril et jusqu'en octobre, un été tropical avec d'innombrables nuits tièdes, peu de pluie – ce qui a été perçu par Monsieur et Madame Suisse comme un heureux changement par rapport à une saison souvent pluvieuse a provoqué une véritable hystérie dans une grande partie de la sphère politique. D'après les ténors du monde politique et journalistique, cette vague de chaleur ne laisse plus de doutes quant à la réalité du changement climatique.

L'été 2018 a effectivement été exceptionnel à plus d'un titre et son impact s'est fait particulièrement sentir dans l'agriculture: des champs se sont asséchés, l'eau a dû être acheminée par hélicoptère dans les alpages et les vaches ont dû être

abattues plus tôt que d'habitude, car l'eau manquait. Mais tous les agriculteurs n'ont pas souffert de la chaleur: la récolte d'abricots a, par exemple, été supérieure à la moyenne et plus d'un vigneron a pu se réjouir d'une année 2018 exceptionnelle en raison des températures.

Baisse du niveau d'eau, pression politique

La branche pétrolière a également ressenti l'impact de l'été caniculaire 2018 à deux niveaux différents: la sécheresse a provoqué d'importantes baisses du niveau du Rhin jusqu'en automne. Les navires transporteurs ont dû prendre une charge nettement moins importante, ce qui a renchéri le transport des produits pétroliers. En conséquence, le prix du mazout a augmenté, ce qui a compliqué

les choses pour les négociants en mazout, du moins les premières semaines d'automne.

D'autre part, l'été record et la discussion publique qui en a résulté ont augmenté la pression sur la politique pour enfin voter des lois plus strictes en faveur de la protection du climat. C'est dans ce contexte que le Conseil national s'est attelé à la révision intégrale de la Loi sur le CO₂ ❶ durant la session d'hiver. Celle-ci a prévu, dans la première version du Conseil

fédéral, des objectifs de compensation CO₂ beaucoup trop ambitieux pour la Suisse, une interdiction effective de chauffages fossiles à partir de 2027 et une multiplication par deux de la taxe CO₂ sur les combustibles. Pour les partis écologistes et de gauche, ces exigences n'étaient pas assez ambitieuses. Ils ont donc exigé également une taxe sur les billets d'avion et l'extension de la taxe CO₂ à l'essence et au diesel.

Une loi améliorée – et pourtant rejetée

Les partis de droite PLR et UDC qui, au Conseil national, réclamaient une loi sur le CO₂ favorable à l'économie et aux consommateurs, se trouvaient dans le camp opposé. Grâce à une courte majorité, ils ont réussi à améliorer des points importants du projet de loi afin de favoriser l'économie et les consommateurs et d'éviter de nets durcissements – ainsi, par exemple, un objectif national de

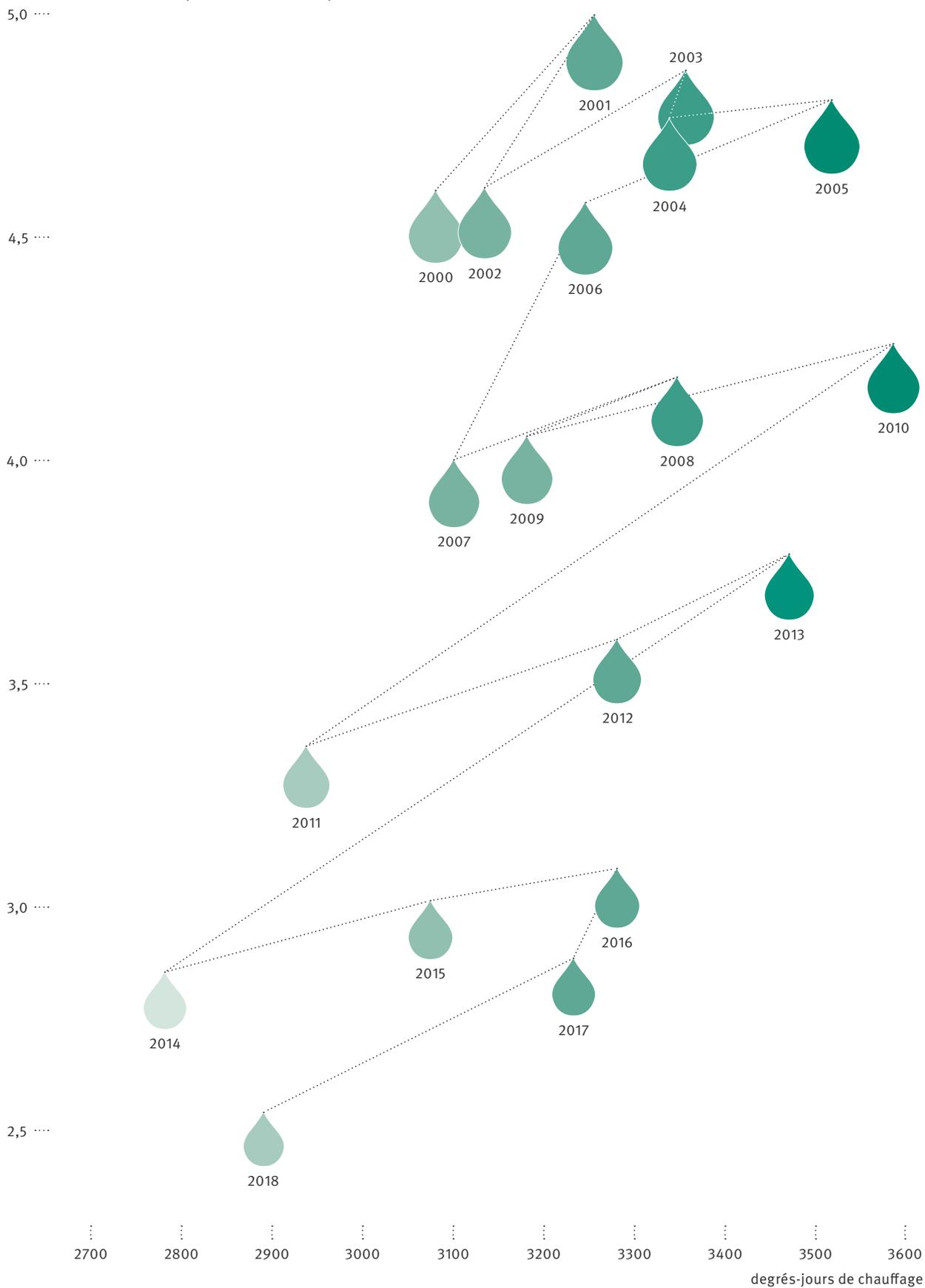
Un été tropical avec d'innombrables nuits tièdes – pour Monsieur et Madame Suisse un heureux changement par rapport à une saison souvent pluvieuse.

❶ **LOI SUR LE CO₂**
Plus d'informations ►
p. 43

Consommation de combustibles et degrés-jours de chauffage

A court terme, la consommation de mazout dépend du temps, comme la relation entre degrés-jours de chauffage et consommation de mazout l'illustre clairement (tableau 2).

Consommation de mazout (en millions de tonnes)



Quant à savoir dans quelle mesure la population serait prête à supporter les efforts pour la protection du climat exigés si urgemment, cette question n'est pas encore tranchée.

compensation du CO₂ a été abandonné. Une décision raisonnable, si l'on considère qu'économiser une tonne de CO₂ à l'étranger est beaucoup moins cher à réaliser qu'en Suisse.

Au cours du vote final, une alliance contre nature entre la gauche et la droite a rejeté la loi. Le Conseil des Etats a commencé en 2019 les débats sur la loi.

Une protection du climat contestée

De plus, le débat public sur la Loi sur le CO₂ et la protection du climat a été alimenté les dernières semaines de l'année par les grèves scolaires pour le climat dans plusieurs villes du pays. Quant à savoir dans quelle mesure la population serait prête à supporter les efforts pour la protection du climat qu'exigent si urgemment les politiciens, les scientifiques, les médias et les élèves en grève, cette question n'est pas encore tranchée. Les décisions en votation prises jusqu'à présent sur ce sujet ne donnent pas en tout cas d'image claire.

De ce point de vue, le 10 juin 2018 a constitué une date importante, lorsque le Modèle de prescriptions énergétiques des cantons MoPEC ^② a fait l'objet de votations dans les Cantons de Soleure et de Lucerne. La population a pour la première fois eu la possibilité de voter au sujet de mesures de protection du climat concrètes et en partie coûteuses dans le domaine du bâtiment – ceci alors qu'un an auparavant la stratégie énergétique 2050 avait été clairement approuvée par la population.

Une fois oui, une fois non

Les résultats du vote ont offert un tableau remarquable: tandis que la population du canton de Lucerne a approuvé à 58% les prescriptions du MoPEC, celle de Soleure a rejeté une loi quasiment identique le même jour à 70%. Ces résultats de vote fortement divergents peuvent être expliqués par les différents fronts dans chaque canton:

Dès que la population réalise que la protection du climat n'est pas gratuite, l'enthousiasme pour celle-ci fond comme neige au soleil.

② MOPEC

Le Modèle de prescriptions énergétiques des cantons constitue une loi modèle qui peut être reprise dans les législations de chaque canton. Il prévoit notamment des prescriptions pour le remplacement des systèmes de chauffage et doivent harmoniser la législation entre les cantons.

à Lucerne, l'UDC était le seul parti en faveur du non et ne bénéficiait pas du soutien du secteur économique. A Soleure en revanche, une large coalition composée du secteur économique, des propriétaires, du PLR, de l'UDC et des communes a combattu la nouvelle loi.

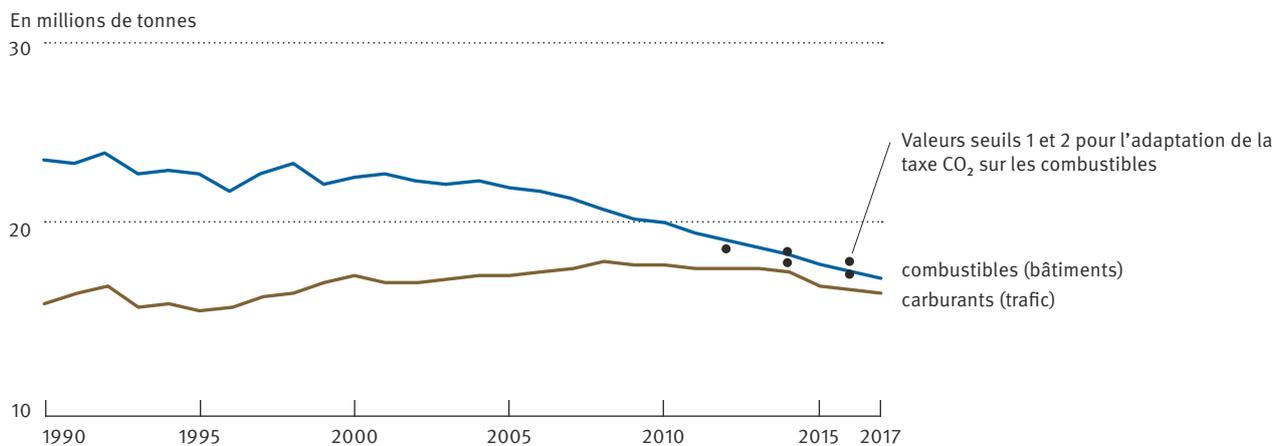
La conclusion de ces deux votations: dès que la population réalise que la protection du climat n'est pas gratuite et que les surcoûts correspondants doivent être payés par les consommateurs, les propriétaires et les locataires, l'enthousiasme pour la protection du climat retombe.

Ordonnance sur la protection de l'air renouvelée

En dehors des grandes discussions sur l'énergie, l'ordonnance sur la protection de l'air a également été révisée en 2018 – une pure formalité administrative, mais d'une grande influence sur la branche du mazout. Grâce à de bons contacts dans les administrations correspondantes, l'Union Pétrolière a réussi à obtenir une ordonnance acceptable à la fois pour la branche et pour les clients: une obligation d'assainir prévue initialement a pu être évitée. D'autre part, il a été décrété que le mazout de qualité Euro ne pouvait être consommé que jusqu'au 31 mai 2023 et que le mazout de qualité Eco serait donc défini comme niveau de qualité standard. Une étape qui, du point de vue de la branche, est logique. ■

Emissions de CO₂ des carburants et combustibles en Suisse

Contrairement à la tendance globale, les émissions suisses sont en baisse (données: OFEV).



Emissions de CO₂ en Suisse comparées aux émissions globales

Les émissions de CO₂ en Suisse dans le domaine du bâtiment et de la circulation représentent 1‰ des émissions globales (données: OFEV et AIE).

... 1990
● 2017

Emissions globales
2017: 32500 millions de tonnes
(1990: 20500 millions de tonnes)

Combustibles en Suisse
17,2 millions de tonnes
(23,4 millions de tonnes)

Carburants en Suisse
16,0 millions de tonnes
(15,5 millions de tonnes)

Charge fiscale des produits pétroliers

Pour les carburants, les taxes représentent plus de la moitié du prix à la pompe. Pour le mazout, cela représente plus d'un tiers (données de janvier 2019 en centimes, tableau 19).



Impact important sur l'approvisionnement par bateau

En 2018, le niveau du Rhin a été très bas. Les pipelines ont été le plus important moyen de transport pour les importations.

La longue période d'étiage a nui aux importations sur le Rhin. Près de 10% de toutes les importations de marchandises vers la Suisse empruntent ce fleuve. Cet itinéraire joue également un rôle stratégique pour la branche pétrolière, car un quart de tous les produits pétroliers est généralement importé par le Rhin.

La sécheresse a fait baisser le Rhin entre mi-juin et fin novembre 2018. Le niveau extrêmement bas a contraint les bateaux à réduire nettement leur charge. Les importations par le Rhin ont ainsi chuté d'environ 700 000 tonnes pour atteindre 17,5% des importations de produits pétroliers. Dans l'ensemble, ces importations par le Rhin ont chuté de près de 30%.

Les importateurs de pétrole ont fait de gros efforts pour maintenir les importations en utilisant d'autres voies. Les autres modes de transport étaient cependant aussi en partie saturés, ce qui a beaucoup compliqué le transfert des importations vers ces derniers.

Libération des réserves obligatoires

Pour compenser ces restrictions, la Confédération a décidé de puiser dans les réserves obligatoires, tout en débloquant plus de réserves de diesel que d'essence. Les réserves de kérosène ont été également sollicitées.

La situation difficile du Rhin a également entraîné une hausse des coûts d'importation. L'importation d'une tonne d'essence par le Rhin a parfois dépassé CHF 200, alors qu'on oscille généralement autour de CHF 20 par tonne.

La raffinerie transforme plus de pétrole brut

La raffinerie de Cressier a de nouveau joué un rôle central dans l'approvisionnement énergétique de la Suisse. Sa contribution à l'approvisionnement du marché suisse est restée stable par rapport à l'année passée. La raffinerie a aussi mélangé plus de biocarburants. La production de la raffinerie a globalement augmenté, ce qui a surtout accru les exportations.

La raffinerie de Cressier a de nouveau joué un rôle central dans l'approvisionnement énergétique de la Suisse.

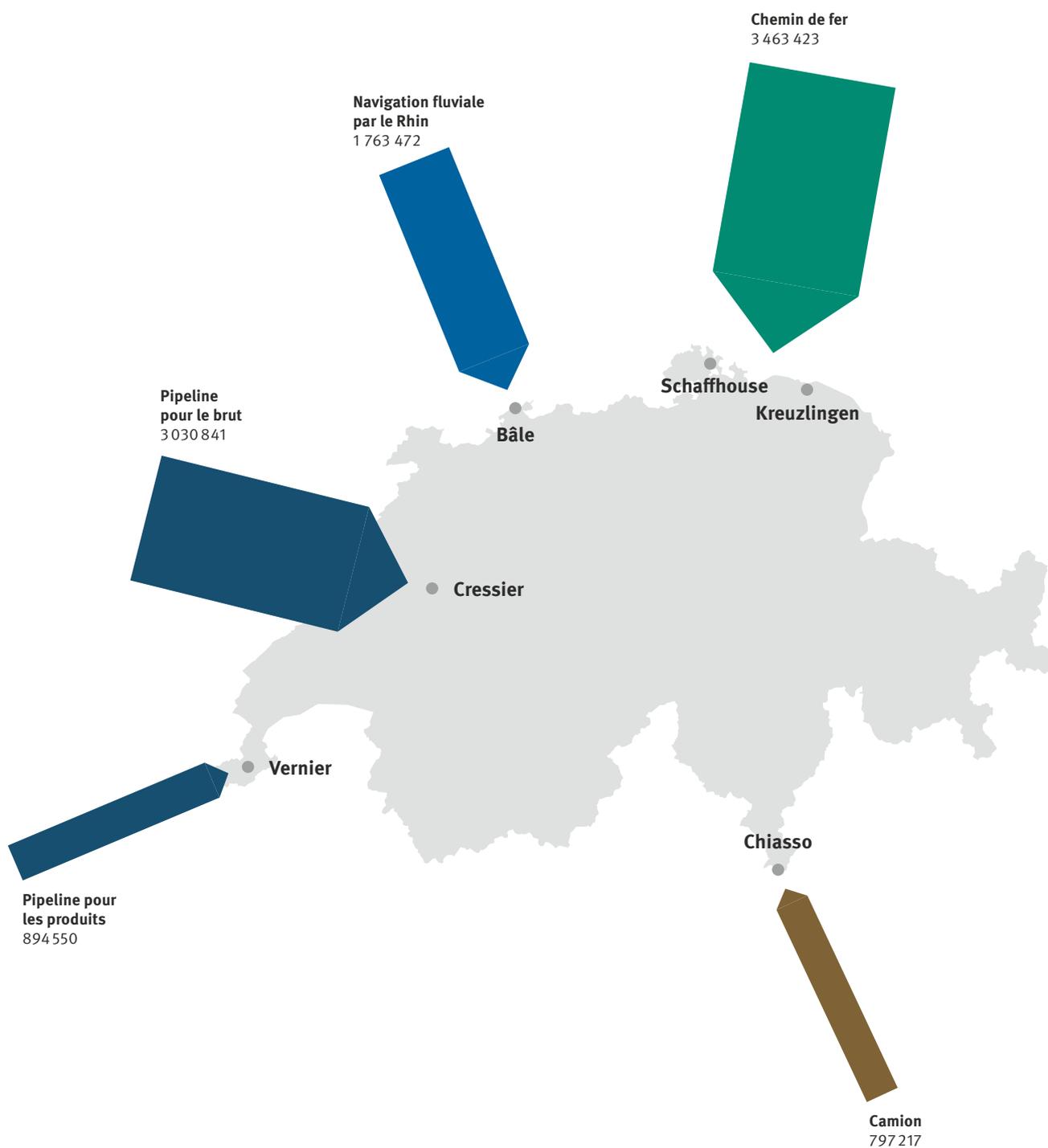
Cette hausse de la production s'est accompagnée d'importations plus importantes de pétrole brut par les pipelines. En conséquence, les pipelines ont acheminé en tout 39% du pétrole vers la Suisse en 2018. Les autres moyens de transport (train, camion, avion) ont également joué un rôle plus important que l'année passée en raison de la sécheresse.

Moins de stations-service

Le 1^{er} janvier 2019, le nombre de stations-service accessibles au public était de 3367. Cela correspond à un recul de 15 installations par rapport à l'année passée. Les ventes par station-service ont atteint en moyenne 1,39 million de litres. Environ un tiers des stations-service propose de l'AdBlue à la pompe ou en jerrican. ■

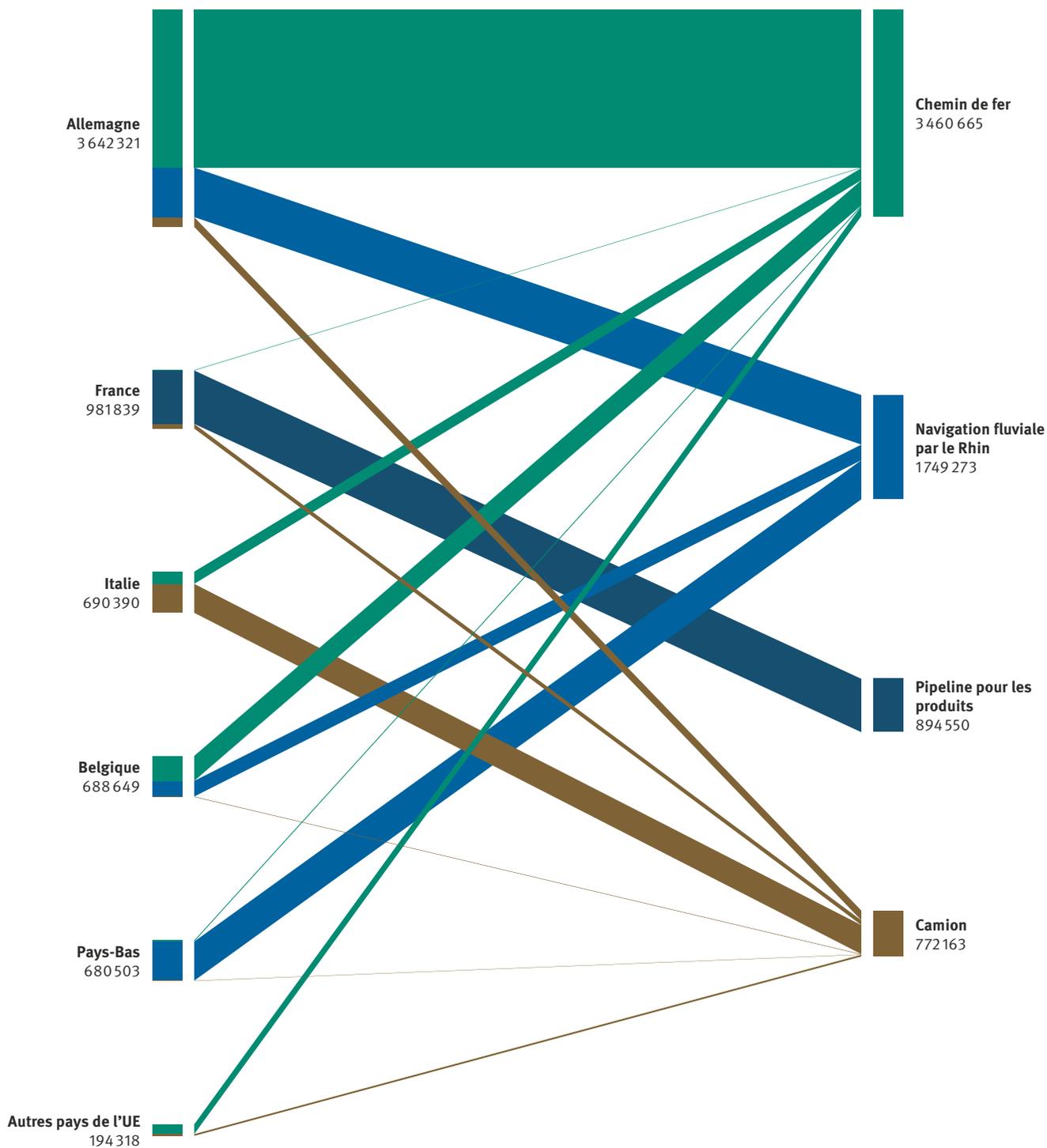
Principales routes du pétrole vers la Suisse

Les principaux itinéraires du pétrole brut et des produits pétroliers vers la Suisse en 2018 (en tonnes, tableaux 10 et 11).



Quels modes de transport acheminent les produits finis en Suisse et depuis où?

99,4% des produits finis importés provenaient en 2018 de l'UE¹ (en tonnes, tableau 11).



¹ Le moyen de transport utilisé pour traverser la frontière suisse est déterminant. Les importations par voie aérienne ne sont pas représentées sur ce graphique.

Baisse des importations

Le volume global des importations descend pour la première fois depuis 1970 sous le seuil des 10 millions de tonnes.

En tout, les importations de pétrole brut et de produits pétroliers en Suisse ont baissé de 5,9% pour atteindre 9,95 millions de tonnes.

L'Allemagne continue de fournir plus de la moitié de tous les produits pétroliers (52,6%). La France, l'Italie, la Belgique et les Pays-Bas fournissent 44% et les autres pays de l'UE 2,8 % des produits. L'UE continue ainsi de jouer un rôle essentiel pour l'approvisionnement avec 99% de toutes les importations.

Par rapport à l'année passée, l'Italie et les Pays-Bas ont augmenté leur part dans les importations de produits pétroliers. A l'inverse, l'Allemagne, la France et la Belgique ont moins exporté vers la Suisse qu'en 2017.

Les quantités importées ont baissé pour tous les fournisseurs de mazout. L'Italie avait exporté les plus grandes quantités de mazout vers la Suisse ces dernières années. Cela a changé en 2018: les

importations de mazout d'Italie ont chuté de 150 000 tonnes pour atteindre 198 445 tonnes. La France a pris la place de l'Italie comme principal fournisseur.

Davantage de pétrole brut importé

La production plus élevée de la raffinerie suisse a également entraîné une augmentation importante des importations de pétrole brut (+6,8%). Le Nigeria et le Kazakhstan restent, comme l'année dernière, les deux principaux fournisseurs de pétrole brut. La Libye a fourni en 2018 23,7% du pétrole brut traité. Ce pays joue traditionnellement un rôle important dans l'approvisionnement en pétrole brut.

L'augmentation des prix de pétrole brut a renchéri le coût des importations de pétrole. Cette augmentation a augmenté de près de 20% pour atteindre 6,5 milliards de francs. Les produits ont coûté par tonne 27,3% de plus et le pétrole brut 33,5% de plus que l'année passée.

Augmentation des exportations de kérosène

Les exportations de kérosène ont encore augmenté en 2018. Cette évolution est due à l'augmentation de la demande dans le transport aérien.

Les ravitaillements effectués par des sociétés étrangères dans le transport aérien international constituent le vecteur principal de l'augmentation des exportations de ce produit.

La Suisse exporte traditionnellement de petites quantités de carburant. Ce fut également le cas en 2018: 16 411 tonnes d'essence et de diesel ont été exportées.

Ces dernières années, la Suisse a exporté nettement plus de gaz liquide: +172% par rapport à 2016. Cette augmentation coïncide avec la production plus importante de gaz liquide dans la raffinerie. ■

La production plus élevée de la raffinerie suisse a également entraîné une augmentation importante des importations de pétrole brut.

Valeur d'importation de pétrole brut et de produits finis

Plus la goutte est importante, plus les coûts d'importation (en millions de francs, tableau 8) sont élevés.

Pétrole brut



3798,9



3543,0



1183,4



930,0



1135,9



1619,8

Produits finis



6982,4



5454,5



4492,8



3506,3



4289,2



4884,6

2013

2014

2015

2016

2017

2018

Origine du pétrole brut importé en Suisse

Répartition des importations de pétrole brut selon le pays d'origine 2018 (en tonnes et %, tableau 6).

Nigeria 1142663 t
37,7%

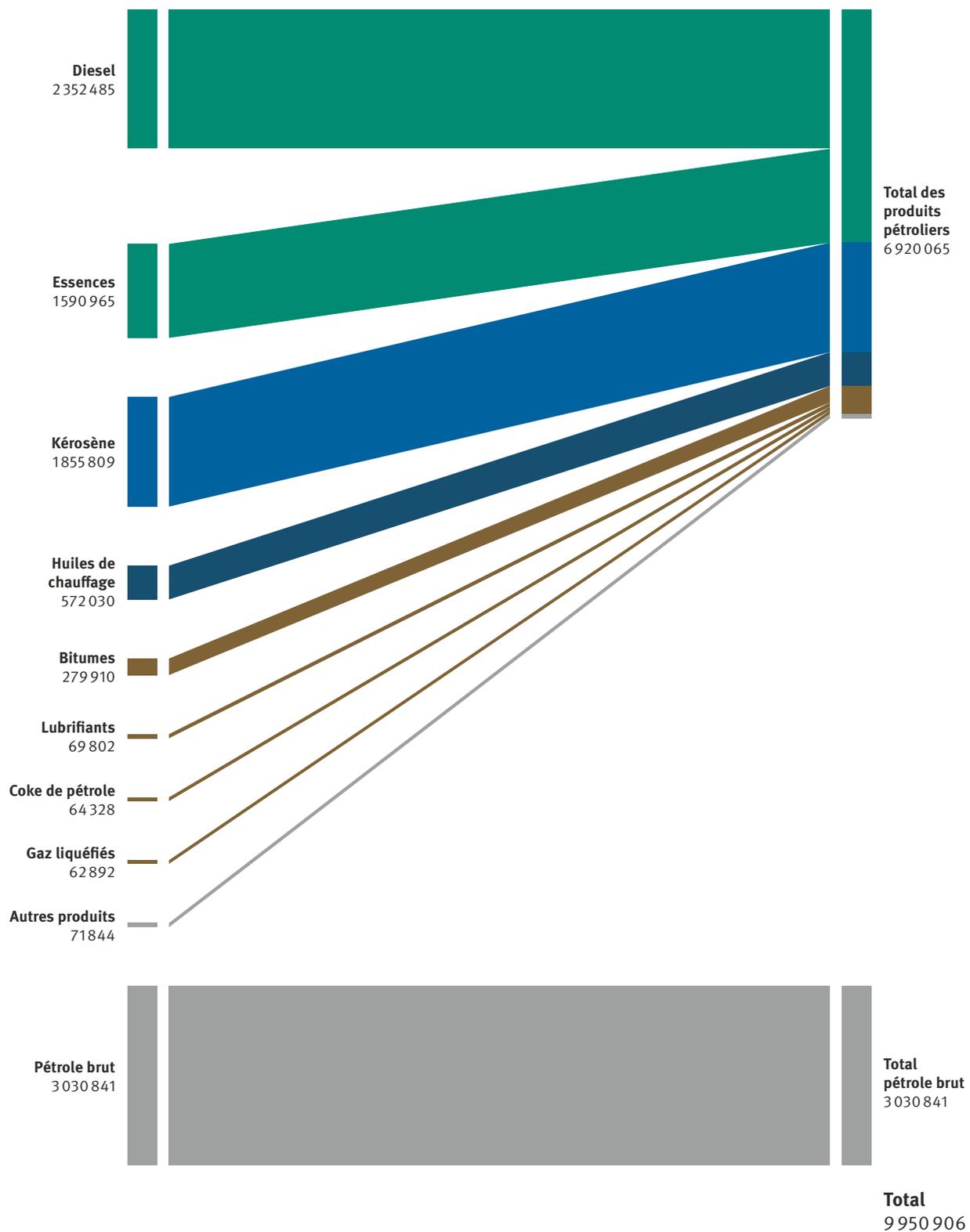
Kazakhstan 1141601 t
37,7%

Libye 718656 t
23,7%

Algérie 27921 t
0,9%

Importations de produits finis et de pétrole brut

Structure des importations en 2018 selon le produit (en tonnes, tableau 4).



La branche maîtrise son outil de travail

Les contrôles réguliers de la qualité se reflètent sous forme d'une plus grande qualité des produits aux stations-service de la branche.

Le travail au niveau technique, en collaboration entre association et autorités, s'est développé de façon extrêmement positive. La branche déploie de gros efforts, notamment dans le domaine de la prévention des accidents majeurs, afin de remplir les conditions de l'ordonnance et renforcer sa propre surveillance.

Domaine des normes

Par le passé, les entreprises suisses ont été de plus en plus mises au défi d'acquiescer, sur le marché européen, du diesel d'hiver de la classe 0 avec un comportement spécifique de distillation qu'exige la norme. Afin de faciliter l'accès au marché, l'Union Pétrolière s'est efforcée pour une adaptation de l'annexe nationale dans la norme SN EN 590, afin de promouvoir le comportement de distillation du diesel des classes non arctiques. Le comité national des normes (CN) a approuvé cette requête. La publication est attendue au début de l'été 2019.

La norme EN 15293 «Carburant pour automobiles éthanol (E85) – exigences et méthodes de contrôle» a été publiée au niveau européen. Chaque pays est appelé maintenant à déterminer une classe hiver. Cela sera fait en Suisse en 2019.

L'accès facilité au marché européen est d'une grande importance pour les membres de l'Union Pétrolière. Les normes jouent ici un rôle important.

Sur proposition de la commission technique, l'Union Pétrolière a soumis une requête auprès du CN, pour adapter la norme huile de chauffage SN 181160-2. Pour le mazout Eco, la teneur limite en azote devrait être éliminée de la norme. Le CN a également approuvé cette requête, dont la publication est attendue au printemps 2019.

Dans le cadre de l'homologation harmonisée des produits, des citernes peuvent aussi être vendues sur le marché suisse si elles disposent d'un dispositif anti-débordement avec prises bipolaires selon EN 13616, alors que jusqu'à présent les prises à trois pôles étaient standards en Suisse. L'Union Pétrolière a participé à l'élaboration d'un avant-propos national, afin de régler le sujet proprement au niveau normatif. Toutefois la publication définitive de la SN EN 13616 ne se fera qu'en 2019.

Qualité des produits

En 2018, l'Union Pétrolière a, de nouveau, procédé à des contrôles de qualité pour le diesel et l'essence. Cette année aussi, la branche a pu remplir ses hautes exigences en matière de qualité. Dans le relevé de l'été, des échantillons d'essence ont été contrôlés en laboratoire sur l'observation de la norme dans globalement 139 stations-service de Suisse. 45% de tous les échantillons présentaient une part significative (>0,5% vol.) d'éthanol. L'éthanol n'est pas utilisé dans une même mesure dans toute la Suisse. Alors que dans le Plateau, presque 80% de tous les échantillons contenaient de l'éthanol, au Tessin on n'en comptait que quelque 15%. Pour les petites stations particulièrement, le passage de l'essence d'été à l'essence d'hiver est un défi. Après le mois de transition en avril, environ un tiers présentait encore en mai des dépassements de pression de vapeur. C'est pourquoi la commission technique de l'Union Pétrolière s'est occupée aussi de possibles mesures pour sensibiliser les exploitants et arriver au changement dans les délais impartis.

Le relevé en hiver a été consacré au carburant diesel dont 138 échantillons au total ont été analysés. L'utilisation d'ester méthylique d'acides gras (EMAG) a continué de progresser. 82% des échantillons présentaient des parts d'EMAG de >0,5% vol. Tous les échantillons respectaient ainsi la part maximale approuvée d'EMAG (7% vol.) Quelques échantillons présentaient des écarts au niveau du point d'éclair, ainsi que du comportement au froid. Dans l'ensemble néanmoins, 92% de tous les échantillons étaient en ordre, ce qui représente une très bonne valeur et montre que la branche garde bien sous contrôle l'utilisation des composants biogènes.

Environnement et sécurité

Dans le domaine de l'environnement et de la sécurité, ce sont surtout les conteneurs de transport qui étaient le point central en 2018. Les clients qui remplissent leur jerricane de carburant à la station ne connaissent pas toujours les règles de sécurité et les prescriptions de transport. Raison pour laquelle, le groupe de travail stations-service de l'Union Pétrolière a recueilli les principales informations sur le thème «Remplir correctement les jerricanes». On a ainsi conçu des modèles d'information sous forme d'autocollant et de papillon que les exploitants de stations-service peuvent se procurer auprès de l'Union Pétrolière.

L'application de la Loi sur la protection des eaux présente continuellement une source de confusion, car l'exécution de la Loi sur la protection des eaux et la délimitation de la Loi sur la sécurité des produits est différente d'un canton à l'autre. Pour l'entreposage et le transbordement d'AdBlue, une adaptation du fil guide «Drainage

L'Union Pétrolière cherche à soutenir la branche par le biais des cantons lors de pratiques différentes d'application.

des stations-service» a pu être réalisée pour les cantons, en collaboration avec Biofuels et quelques représentants des cantons. Une base a ainsi été trouvée pour la manutention uniforme dans les nouvelles installations de stockage d'AdBlue.

La manutention avec autorisations d'installations stationnaires ou semi-stationnaires appartient également à cette thématique. Ici, certains cantons n'ont malheureusement pas encore adapté leur pratique d'exécution à la législation actuelle, ce qui conduit encore une fois à des demandes des entreprises concernées. Ici, l'Union Pétrolière s'emploie à conseiller individuellement et à présenter des possibilités d'action.

Accord de coopération relatif aux grands dépôts

En 2018, 37 dépôts de 11 cantons faisaient partie de l'accord de coopération de la prévention des accidents majeurs dans les grands dépôts pétroliers. Dans cinq dépôts, l'organisation spécialisée a effectué des inspections de répétition et, dans deux dépôts, une première évaluation complète. Aussi dans des entreprises industrielles avec des citernes individuelles, l'intérêt pour une participation à l'accord de coopération grandit. Au printemps 2018, l'installation industrielle des Services industriels de Genève (SIG) au Lignon a adhéré à la solution de la branche. En septembre 2018, le troisième congrès ERFA a eu lieu à Olten, où les exploitants des dépôts, la branche et l'organisation spécialisée ont pu échanger leurs connaissances en ce qui concerne l'accord de coopération.

Approvisionnement économique du pays

A côté de la constitution de réserves obligatoires, la branche s'est engagée en 2018, aussi dans un autre domaine de thèmes de l'approvisionnement économique du pays, à savoir l'approvisionnement en carburants en cas de panne de courant. Dans le groupe de travail sur l'alimentation électrique de secours, des discussions ont eu lieu sur des scénarios et des mesures de prévention possibles en cas d'une panne de courant sur tout le territoire. Comment maintenir un approvisionnement en carburants pour les autorités et la population dans le cas d'interruption de courant de longue durée? Cela fera l'objet de discussions approfondies dans le courant de l'année prochaine. ■

Fortes fluctuations du prix du brut, réserves et production solides

Après une envolée, début octobre, à près d'USD 85 le baril de Brent, les prix du pétrole brut ont chuté à nouveau au niveau d'USD 50 jusqu'à la fin de l'année. L'OPEP n'a pas réussi à soutenir le prix par des réductions de production. L'influence politique des Etats-Unis et son rôle de producteur de compensation s'accroissent en revanche.

Le prix du pétrole brut de nouveau sous pression

Depuis le milieu de 2017, le prix du pétrole brut a grimpé presque linéairement, pour atteindre un maximum début octobre 2018. Ainsi, le Brent a atteint temporairement la barre d'USD 85, soit le plus haut niveau sur quatre ans. Le prix élevé a aussi suscité des craintes susceptibles d'animer les producteurs de pétrole de schiste à augmenter leur production. Raison pour laquelle, au milieu

Après une envolée, le prix du pétrole a chuté, en l'espace de quelques semaines, de 85 dollars à tout juste 50 dollars le baril.

❶ OPEP
Plus d'informations ►
p. 43

❷ SPREAD
Plus d'informations ►
p. 43

de l'année, l'Arabie saoudite et la Russie ont décidé d'accroître leur production, ce qui a entraîné une rapide chute des prix au quatrième trimestre. Le Brent a alors coté temporairement près d'USD 50 le baril en décembre. Les inquiétudes au sujet de la stabilité géopolitique et le ralentissement de la conjoncture mondiale ont suscité la crainte d'un recul imminent de la demande globale. L'administration Trump a autorisé de nombreux Etats importateurs à acheter du pétrole en Iran, en dépit de l'embargo pétrolier imposé à ce pays. En décembre, les Etats de l'OPEP ❶ et la Russie ont décidé, de nouveau, de réduire leur production de 1,2 million de barils par jour dans les six premiers mois de 2019, ce qui d'ailleurs n'a pas eu de répercussions immédiates sur le prix.

L'écart entre le Brent et le WTI (spread ❷) s'est situé en 2018, sur plusieurs années, nettement au-dessus d'USD 1 le baril. Dans la première moitié de l'année, cet écart a oscillé entre USD 2 et 8, puis est retombé brièvement dans le négatif en milieu d'année, pour atteindre début octobre la valeur maximale de plus d'USD 12.

Production stable¹

En 2018, la production mondiale de pétrole s'est élevée à environ 99,9 millions de barils par jour.

L'augmentation de quelque 2,5% par rapport à l'année précédente revient, en premier lieu, aux pays producteurs hors OPEP.

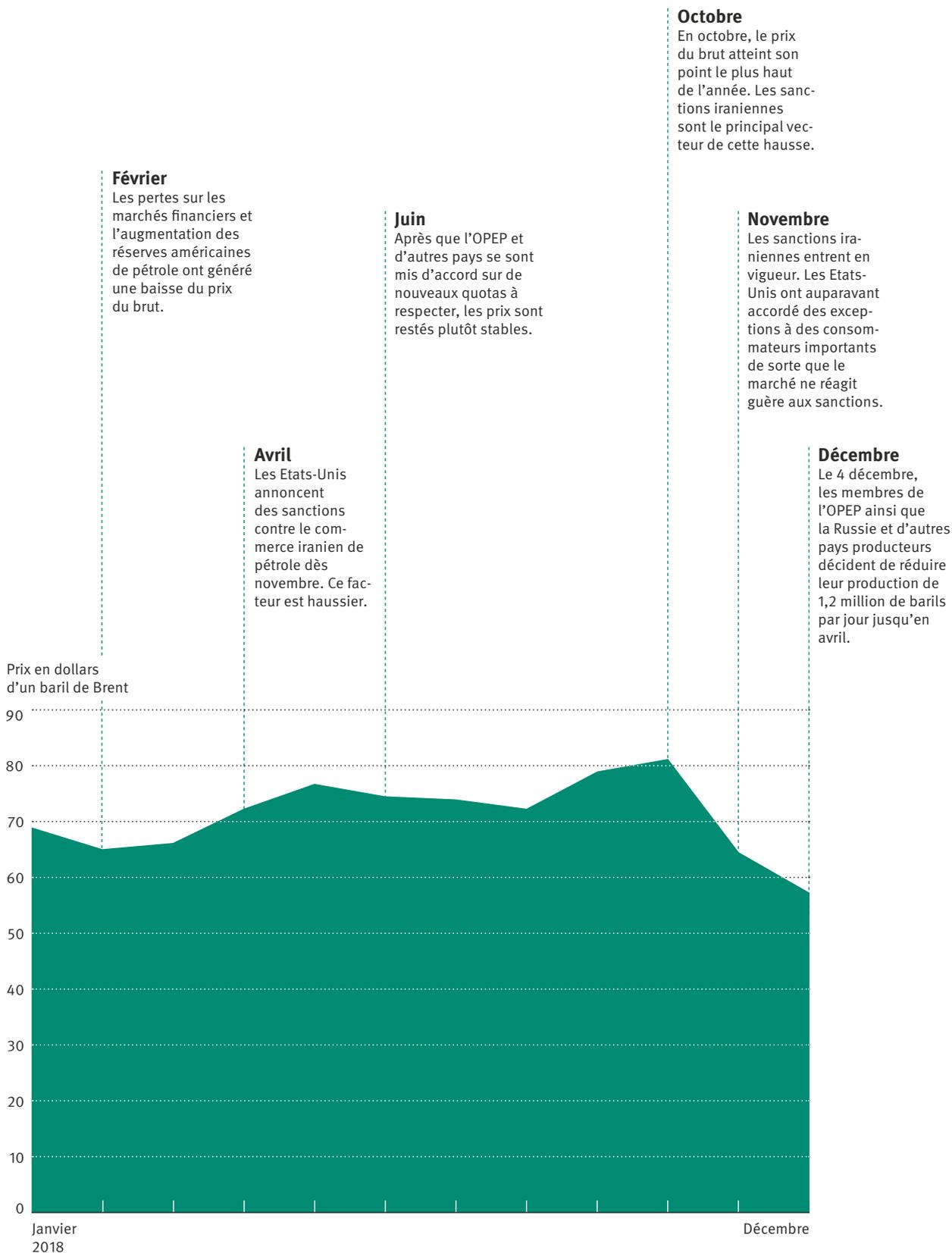
L'OPEP a produit quelque 0,3 million de barils par jour de moins que l'année précédente. Le Venezuela a de nouveau perdu un tiers de sa production, d'à peine 1,6 million de barils par jour en début d'année, pour atteindre tout juste 1,1 million à

la fin de l'année. Politique désastreuse, mauvaise gestion et corruption ont entraîné la plus basse production de pétrole du pays depuis 70 ans. D'autre part, plusieurs Etats africains, l'Irak et l'Arabie saoudite ont contribué à la stabilisation de la production de l'OPEP. ►

¹ Oil & Gas Journal, décembre 2018

Evolution du prix du pétrole

Ce graphique montre comment le prix du pétrole a évolué en fonction d'événements importants.



Venezuela est le pays avec les plus grandes réserves de pétrole; du fait de troubles politiques et économiques, elles n'ont pas pu être extraites.

La production aux Etats-Unis a été exceptionnelle; elle a affiché une croissance de 16%, malgré des difficultés dans l'infrastructure et les investissements. La production américaine s'est élevée à 10,9 millions de barils par jour (9,4 l'année précédente). Si l'on y ajoute les 4,37 millions de barils par jour de gaz naturel liquide (NGL), les Etats-Unis sont le plus grand producteur de pétrole, devant l'Arabie saoudite et la Russie. Depuis le début de la réduction de production de l'OPEP, la production dans le Bassin permien (Permian Basin) a augmenté à elle seule de 1 million de barils par jour, en l'espace d'une année et demie. Des prévisions partent de l'hypothèse que l'augmentation de la production dans cette région passera d'aujourd'hui 3 à 7 millions de barils par jour d'ici le milieu de la prochaine décennie.

En 2018, le Canada a aussi accru sa production de pétrole, de 5 millions de barils par jour, soit 5,4% de plus que l'année précédente. Toutefois, faute de capacité suffisante d'exportation par pipeline, le brut lourd indigène (heavy crude oil), a augmenté sous la pression du prix. Le Kazakhstan et la Russie ont également augmenté leur production en 2018 par rapport à l'année précédente, ainsi que le Royaume-Uni. Par contre, le Danemark et la Norvège ont réduit leur production.

Croissance constante de la demande mondiale²

Selon les estimations de l'OPEP, la demande mondiale s'est accrue en 2018, de nouveau, de 1,5 million de barils par jour par rapport à l'année précédente. Au dernier trimestre de 2018, elle a atteint pratiquement la barre des 100 millions de barils par jour, soit 98,8 millions (année précédente: 97,3 millions) en moyenne annuelle, ce qui correspond à une augmentation de 1,54%. La part à la croissance de la Chine s'élève à 0,39 million de barils par jour et celle de l'Inde à 0,21 million. Dans

l'OCDE, le fort accroissement de 0,45 million de barils par jour aux Etats-Unis n'est pas passé inaperçu. Dans l'UE, celui-ci a été nettement plus faible avec 0,04 million de barils par jour de plus par rapport à l'année précédente.

Réserves de pétrole légèrement plus élevées³

A la fin de 2018, les réserves mondiales confirmées de pétrole ont été estimées à quelque 1670 milliards de barils, légèrement plus élevées que l'année précédente. La portée des réserves prouvées représente donc actuellement, comme auparavant, 50 à 60 années. Quelque 73% des réserves mondiales confirmées de pétrole se situent dans les Etats de l'OPEP. Avec ses 300 milliards de barils, le Venezuela est le pays le plus riche en pétrole. Toutefois, la quantité produite a baissé massivement au cours des années passées du fait de la situation politique et économique précaire dans le pays. L'Arabie saoudite est le pays qui détient la deuxième plus grande réserve de pétrole (266 milliards de barils), devant le Canada (170 milliards). Entre 2016 et 2017, les réserves confirmées de pétrole aux Etats-Unis affichent un plus de près de 20%. Elles se montent actuellement à quelque 50 milliards de barils. Dans le Bassin permien, on présume l'un des plus grands gisements de pétrole du monde.

Les Etats-Unis sont les plus gros producteurs de pétrole brut et de gaz liquide du monde.

Raffineries⁴

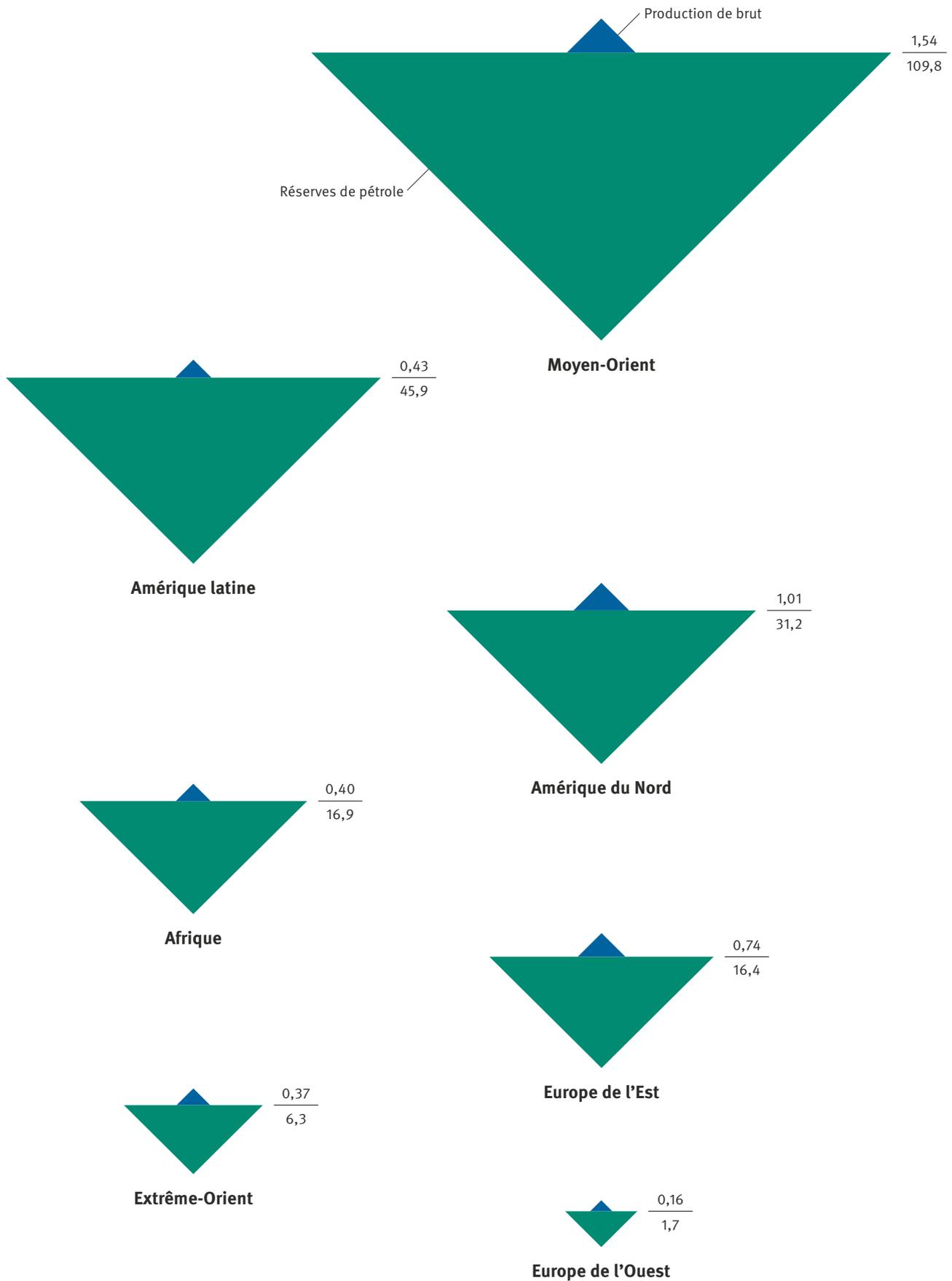
Au 1^{er} janvier 2019, la capacité mondiale de raffinage a atteint 91,8 millions de barils par jour, légèrement plus élevée que l'année précédente (91,1 millions). Ces données du Oil & Gas Journal appellent toutefois à la prudence, dès lors que la base de données est constamment élargie. Mentionnons l'ouverture de la raffinerie STAR à Izmir, un projet d'une filiale de Socar en Turquie. Sa pleine capacité de production doit atteindre 200 000 barils par jour d'ici le milieu de 2019. Elle doit un jour couvrir 25% des besoins de la Turquie. Des fermetures de raffineries ont eu lieu durant l'exercice, à Trinidad et Tobago, à Hawaii et en Arabie saoudite. ■

² Opec Monthly Oil Market Report, janvier 2018

^{3,4} Oil & Gas Journal

Où se trouvent les réserves de pétrole internationales et où extrait-on et combien?

Extraction de pétrole brut et réserve de pétrole 2018
(en milliards de tonnes, source: Oil & Gas Journal).



Comité de direction, bureau et membres

Assemblée générale

La 61^e assemblée générale de l'Union Pétrolière s'est tenue le 29 juin 2018 à Zurich. La politique climatique et le tournant énergétique en ont été les principaux thèmes. Dans son allocution introductive, le président, Daniel Hofer, a souligné que le peuple suisse a approuvé, l'année passée, la «Stratégie énergétique 2050» ainsi nommée. Néanmoins, l'Administration fédérale n'est pas en mesure de démontrer le chemin qui mène au but. Toutes les conséquences qui auraient pu être perceptibles pour le citoyen, ont été sorties du projet de loi, par mesure de précaution.

M. Philipp Aerni a relevé ce point dans sa conférence. Le directeur du Centre pour la responsabilité entrepreneuriale et la durabilité de l'université de Zurich a démontré comment l'actuelle rhétorique du changement climatique entrave les solutions innovantes. A l'appui des leçons de l'échec du dernier accord sur le climat (protocole

de Kyoto), il a souligné le rôle d'une économie innovante afin de maîtriser les défis en matière de politique climatique. Concernant l'accord de Paris, Philipp Aerni critique la politique, qui n'a partiellement pas tiré les leçons de cet échec. «Avec des promesses, de bonnes intentions, mais sans programme concret, le monde doit être sauvé», dit Aerni.

Séances du comité et des groupes de travail

Six séances du comité de direction ont eu lieu durant l'exercice. La commission technique en a tenu deux, de même que le groupe de travail stations-service, ainsi que le groupe de travail opérations de paiements électroniques.

Mesures de communication dans le secteur des carburants

La communication a focalisé sur le lancement de la campagne de réputation des stations-service avec pour titre «Votre station – toujours en mouvement». Elle a démarré au printemps par une campagne d'affichage et s'est poursuivie en octobre par l'annonce d'un concours de design de la station de l'avenir.

Un autre grand projet a été la présence, pour la première fois, de l'Union Pétrolière au Salon international de Genève en mars 2018. La «station-service du futur» ainsi nommée a présenté à un large public le ravitaillement en hydrogène des voitures à piles à combustible.

La présence a eu lieu en collaboration avec l'Empa et Hyundai. Elle a été honorée par la visite du conseiller fédéral Guy Parmelin.

Les membres de l'UP ont été invités à visiter, à Hunzenschwil, la station-service Coop de ravitaillement en hydrogène. L'adaptation technique de la technologie de l'hydrogène dans la pratique a été au centre de cette séance d'information organisée par la société H2 Energy.

Centre Information Mazout

Les collaborateurs du service extérieur avaient à leur disposition des feuilles volantes d'information sur divers thèmes d'actualité. En plus, des brochures ont été actualisées, avec des informations approfondies sur cinq thèmes, mettant de nouveau l'accent sur le Modèle de prescriptions énergétiques des cantons (MoPEC). La brochure «Infoil» est parue deux fois en 100 000 exemplaires. Les collaborateurs du service extérieur ont tenu, dans diverses régions de Suisse, des réunions d'information sur le MoPEC et ont pris part aux foires professionnelles «Chauffer au Mazout» à la «Swissbau» de Bâle, à «Habitat & Jardin» à Lausanne, à «Bauen und Wohnen» à Wettingen et «Bauen und Modernisieren» à Zurich.

A quatre de ces foires, les collaborateurs du service extérieur ont donné des exposés sur le MoPEC. D'autre part, des publiereportages ont paru sur cinq thèmes différents dans les médias online et offline. A cela s'ajoutent des articles dans des magazines spécialisés et grand public sur des solutions de chauffage économique et respectueux de l'environnement, tels le mazout et le solaire, en plus des informations de fond sur la rénovation des chauffages, des analyses, ainsi que des conseils pour un usage économe de l'énergie.

L'ordonnance révisée sur la protection de l'air est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2018. Grâce à la précédente collaboration étroite avec les autorités et à la prise de position claire de la branche, une solution tout à fait acceptable a

été trouvée pour les propriétaires de chauffages au mazout. Le changement le plus important consiste en l'obligation d'utiliser le mazout Eco, mesure qui entrera en vigueur après une période transitoire de cinq ans. A cette fin, l'Union Pétrolière, avec Swissoil, a lancé une campagne de communication.

Publications et séances

Le magazine «Pétrosphère» avec des informations actuelles sur le thème du pétrole a paru en 2018 de nouveau quatre fois, en allemand et en français. Le tirage total par édition atteint quelque 45 000 exemplaires. De plus, le bureau entretient la présence dans les médias online et les canaux d'information Twitter et Facebook.

Le 4 juillet, l'Union Pétrolière a organisé une journée marketing pour le commerce des combustibles et, le 31 octobre, de nouveau la journée annuelle de la branche, dédiée cette année à la politique climatique.

Protection de la jeunesse

En 2018 aussi, des cours ont été organisés à l'intention du personnel et des gestionnaires des shops de stations-service, avec pour objectif de faire cesser la vente illégale de tabac et d'alcool aux mineurs. Après la réorganisation des achats-tests en 2017, on pouvait au cours de l'exercice recenser à nouveau les mesures prises pour la protection de la jeunesse sur l'ensemble du territoire.

Travaux en matière politique

Avec la délibération, dans la CEATE et au Conseil national, de la Loi révisée sur le CO₂, l'Union Pétrolière a entretenu, durant toute l'année 2018, des relations intenses avec les décideurs politiques. Les faits marquants pour la branche dans la Loi révisée sur le CO₂ ont été les objectifs d'émission dans le secteur du bâtiment, la hauteur de la taxe CO₂ sur les combustibles, les parts de l'obligation de compensation de CO₂ en Suisse et à l'étranger pour les rejets de CO₂ des carburants, ainsi que le montant de l'amende en cas de manquement de l'objectif. La question, liée à la révision de la loi, a aussi été le maintien de l'allègement fiscal pour les carburants biogènes après l'été 2020. Pour plusieurs de ces points, la branche, avec d'autres représentants d'intérêts, a pu se faire entendre au Parlement. Dans le vote final cependant, le Conseil national a rejeté, le 13 décembre 2018, le projet élaboré. Avec des représentants de la Confédération, de l'industrie du gaz et de Biofuels Suisse, le bureau de l'UP s'engage, depuis le printemps 2018, pour la constitution d'un organe de compensation (clearing) pour les combustibles et carburants biogènes. Le but de ce projet consiste, d'une part, à empêcher le double comptage des certificats CO₂ et, d'autre part, à alléger le commerce avec des réductions d'émission.

En plus et à cette fin, le bureau a déposé auprès de l'Office fédéral de l'environnement, une prise de position sur les changements dans l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) et, dans ce contexte, sur l'aide révisée à l'exécution de l'Ordonnance.

Encouragement de la recherche

Durant l'exercice, l'Union Pétrolière a continué à entretenir le partenariat de plusieurs années avec l'Empa. Elle soutient ainsi des projets dans le cadre de la plateforme de recherches et de démonstration MOVE, notamment le développement de véhicules et de concepts énergétiques avec des carburants synthétiques et de l'hydrogène.

Association d'entreprises de formation (LBV)

Dans l'association LBV dirigée par l'Union Pétrolière, quatre entreprises de la branche pétrolière, de la région de Zurich et d'Argovie, se sont regroupées afin d'offrir la formation commerciale à des apprentis CFC. A la fin de 2018, trois apprentis en troisième année, et un en première année étaient sous embauche. En octobre 2018, l'Union Pétrolière a organisé, à Muttenz, le traditionnel cours de deux jours, consacré au domaine professionnel de la branche pour les apprentis en deuxième et troisième année, avec aussi la visite des installations portuaires de Varo à Birsfelden.

Membres du bureau de Zurich



ROLAND BILANG
Directeur



UELI BAMERT
Responsable des affaires publiques



FABIAN BILGER
Responsable HSSE



TÜLAY ERGIN
Responsable marketing



NATHALIE GEORGES
Responsable finances



SAMIRA ILG
Assistante de la direction



MARTIN JOSS
Chef de projet spécialisé en combustibles et carburants renouvelables



EDUARD RAMIZI
Apprenti



DENIS SCORZO
Responsable statistique



DAVID SUCHET
Responsable communication

Collaborateurs du service extérieur



GIORGIO BERGOMI
Centro d'informazione per l'olio combustibile



BEAT GASSER
Responsable génie thermique
Bureau régional (ZH, SH, GL, NW, OW, LU, SZ, ZG, UR)



PAUL-ANDRÉ KILCHENMANN
Centre Information Mazout Suisse romande



MARKUS SAGER
Bureau régional (BE, SO, BL, BS, AG)



MORENO STEIGER
Bureau régional (TG, SG, AI, AR, GR)



MARTIN STUCKY
Responsable bureau Suisse romande
Centre Information Mazout Suisse romande

Membres du Comité



DANIEL HOFER
Migrol AG, Zurich,
Président



ANDREAS FLÜTSCH
Varo Energy Marketing SA,
Vice-président



EDGAR BACHMANN
Socar Energy Switzerland GmbH



LORENZ BURKART
Shell Switzerland AG



MATTEO CENTONZE
ECSA Energy SA, Balerna



ALESSANDRO DINA
Eni Suisse SA



JÜRIG HORNISBERGER
Tamoil Suisse SA



ROGER OSER
Coop Mineraloel AG



URS SCHMIDLI
Schätzle AG



ALEXANDER STREITZIG
Agrola AG



MARTIN THOMSEN
BP Switzerland



RAMON WERNER
Oel-Pool AG

Membres de l'Union Pétrolière au 1^{er} janvier 2019

27 sociétés

Liste des sociétés membres

A.H. Meyer & Cie AG

Badenerstrasse 329,
case postale 120, 8040 Zurich,
tél 044 498 15 15, www.ahmeyer.ch

Agrola AG

Theaterstrasse 15a,
case postale 344, 8401 Winterthur,
tél 058 433 80 00, www.agrola.ch

Air Total (Suisse) SA

Route de l'Aéroport 10,
case postale 31, 1215 Genève Aéroport 15,
tél 022 790 29 00,
<http://www.totalsuisse.ch>

Benoil SA

Via Cercera,
casella postale 8, 6862 Rancate,
tél 091 640 02 00, www.benoil.ch

BP Europa SE

Hamburg, Zweigniederlassung BP
(Switzerland) Zug, Baarerstrasse 139,
case postale, 6302 Zoug,
tél 058 456 91 11, www.bpswitzerland.ch

Cica SA

Hochbergerstrasse 60A,
case postale 168, 4019 Bâle,
tél 061 638 85 00, www.cica.ch

City Carbueroil SA

Case postale 166, 6802 Rivera,
tél 091 935 93 63, www.citycarbueroil.ch

Coop Mineraloel AG

Hegenheimermattweg 65,
case postale, 4123 Allschwil,
tél 061 485 41 41, www.coop-mineraloel.ch

ECSA Energy SA

Via Luigi Favre 16, 6828 Balerna,
tél 058 211 95 00, www.ecsa.ch

Eduard Waldburger AG

Teufener Strasse 176,
case postale 2244, 9001 Saint-Gall,
tél 071 274 30 83, www.waldburger-oel.ch

Eni Suisse S.A.

Av. de Gratta-Paille 1,
1018 Lausanne,
tél 021 644 31 11, www.enisuisse.ch

Fritz Meyer AG

Sevogelstrasse 26,
4052 Bâle,
tél 061 317 86 86, www.fmag.ch

Grisard AG

Uferstrasse 90, 4019 Bâle,
tél 061 638 44 44, www.grisard.ch

Halter AG Wil

St. Galler Strasse 75,
case postale 638, 9501 Wil,
tél 071 913 33 33, www.halter-energie.ch

Lang Energie AG

Seestrasse 13, 8280 Kreuzlingen,
tél 071 677 12 12, www.langenergie.ch

Migrol AG

Badenerstrasse 569,
case postale, 8048 Zurich,
tél 044 495 11 11, www.migrol.ch

Oel-Pool AG

Spittelweg 1, 5034 Suhr,
tél 062 836 85 25, www.oel-pool.com

Oléoduc du Rhône SA

c/o Eni Suisse SA,
av. de Gratta-Paille 1, 1018 Lausanne,
tél 021 644 31 11, www.enisuisse.ch

Osterwalder St. Gallen AG

Oberstrasse 141,
case postale 270, 9013 Saint-Gall,
tél 071 272 27 27, www.osterwalder.ch/sg

Osterwalder Zürich AG

Neubrunnenstrasse 40,
case postale 635, 8052 Zurich,
tél 044 307 88 88, www.osterwalder.ch/zh

Sappro SA

Route de Vernier 143,
1219 Châtelaine,
tél 022 979 05 50, www.sappro.ch

Schätzle AG

Landenbergstrasse 35,
case postale 4539, 6002 Lucerne,
tél 041 368 60 00, www.schaetzel.ch

Shell (Switzerland) AG

Baarermatte, 6340 Baar,
tél 041 769 44 44, www.shell.ch

Socar Energy Switzerland GmbH

Nüscherstrasse 24, 8001 Zurich,
tél 044 214 41 11, www.socarenergy.ch

Suter, Joerin AG

Talstrasse 45, 4144 Arlesheim,
tél 061 705 15 15, www.suter-joerin.ch

Tamoil (Suisse) SA,

Route de Pré-Bois 29, case postale 816,
1215 Genève 15 Aéroport,
tél 022 791 83 11, www.tamoil.ch

Varo Energy Marketing AG

Riedstrasse 8, 6330 Cham,
tél 041 747 23 00, www.varoenergy.com

Organe de contrôle

PricewaterhouseCoopers AG,
Birchstrasse 160,
8050 Zurich

Adresse

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

Glossaire

Biocarburants

Carburants liquides ou gazeux, produits à partir de biomasse. L'Union Européenne impose un mélange de biocarburant 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 strictes. Selon la matière première et le procédé utilisé pour leur fabrication, les bilans écologiques et CO₂ sont susceptibles de diverger.

Degrés-jours de chauffage

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

Energies renouvelables

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

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 puits de forage, ce qui agrandit les fissures – ou en crée de nouvelles – 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 aussi utilisée en géothermie pour augmenter la perméabilité du sous-sol.

Loi sur le CO₂

Cette loi a pour but de réduire les gaz à effet de serre, notamment les émissions de CO₂ qui émanent de l'utilisation d'agents énergétiques fossiles (combustibles et carburants), afin d'abaisser l'élévation de la température mondiale et de la limiter sous la barre de 2 °C (source: www.bafu.admin.ch). Le Conseil fédéral veut réduire, d'ici 2030, les émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990. Au moins 30% de ces réductions doivent être réalisés par des mesures nationales et les 20% restants amenés par des projets à l'étranger.

Mazout

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

MoPEC

Le Modèle des prescriptions énergétiques de la conférence des directeurs cantonaux de l'énergie sont, pour l'essentiel, des prescriptions énergétiques pour le bâtiment. Elles comprennent, entre autres, des mesures recommandées pour le renforcement de l'efficacité énergétique dans le secteur des bâtiments. Les prescriptions révisées (MoPEC 2014) comprennent des recommandations de technique du bâtiment plus strictes. Ainsi, à l'avenir, lors du renouvellement des chauffages au mazout et au gaz, 10% des besoins de chaleur devront provenir d'énergies renouvelables ou économisés par isolation complémentaire. Ces prochaines années, les cantons devront toutefois encore insérer le MoPEC 2014 dans leur législation sur l'énergie (d'ici 2018 à 2020 au plus tard).

OPEP

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

Produits pétroliers à utilisation non énergétique

Ces produits pétroliers ne sont pas utilisés pour des applications énergétiques (production d'énergie). Ils englobent notamment le bitume, les lubrifiants, les cires, la paraf-

fine, le pétrole lampant, le gaz liquide destiné à des applications chimiques ainsi que le coke de pétrole servant à la production de graphite.

Raffinerie/raffinage

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

Réserves de pétrole

Gisements pétroliers prouvés, susceptibles d'être exploités de manière rentable selon les techniques et conditions cadres actuelles.

Ressources pétrolières

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

Spread

Le spread est un anglicisme utilisé pour désigner l'écart du prix du baril de deux sortes de pétrole comme par exemple le Brent de la mer du Nord et le West Texas Intermediate.

Stocks obligatoires

Les stocks obligatoires sont des réserves de biens essentiels (aliments et médicaments, produits pétroliers) permettant de faire face aux crises et pénuries d'approvisionnement. Ils couvrent la demande pendant un certain temps.

Stratégie énergétique 2050

Après l'accident nucléaire de Fukushima en 2011, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé la sortie progressive de la Suisse de l'énergie nucléaire. Pour aménager la transformation consécutive du système énergétique suisse, le Conseil fédéral a élaboré la Stratégie énergétique 2050. 58% des votants ont refusé le référendum contre la nouvelle loi sur l'énergie (1^{er} paquet de la stratégie énergétique) le 21 mai 2017. Avant cette votation, le Parlement avait rejeté un système incitatif en matière climatique et énergétique (2^e paquet de mesure).

Tarifcation de la mobilité

La tarification de la mobilité a pour objectif d'utiliser plus efficacement les capacités routières et ferroviaires existantes et de réduire les pics d'affluence. La tarification de la mobilité s'applique à tous les modes de transport; la route et le rail sont donc concernés. Ce concept se distingue du concept de road pricing (péage routier) qui concerne exclusivement la route.

Tableaux

1 Ventes intérieures de produits pétroliers¹

Produit	2016 t	2017 t	2018 t	2017/2018 %
Essence	2 439 508	2 372 708	2 342 285 ²	-1,3
Kérosène	1 713 583	1 755 044	1 855 370	5,7
Carburant diesel	2 746 299	2 786 299	2 856 450 ³	2,5
Total carburants	6 899 390	6 914 051	7 054 105	2,0
Mazout	2 575 355	2 876 244	2 349 093 ⁴	-18,3
Huiles de chauffage moyenne et lourde	3 339	2 469	1 154	-53,3
Total huiles de chauffage	2 578 694	2 878 713	2 350 247	-18,4
Gaz liquéfiés	169 541	176 096	175 571	-0,3
Bitumes	274 124	270 151	279 420	3,4
Coke de pétrole	55 971	52 289	63 944	22,3
Lubrifiants	51 149	49 969	45 796 ⁵	-8,4
Essence d'aviation	3 232	3 229	3 052	-5,5
Naphta	18 694	17 908	14 853	-17,1
Autres pétroles	2 330	2 070	2 189	5,7
Cires et paraffines	3 422	4 020	4 171	3,7
White Spirit	4 751	4 692	4 551	-3,0
Total autres produits	583 214	580 425	593 548	2,3
Total	10 061 298	10 373 189	9 997 900	-3,6

¹Ventes en libre pratique fiscale (excepté kérosène).

²Inclus biocarburants: 40 996 tonnes

³Inclus biocarburants: 155 001 tonnes

⁴Inclus mazout Eco pauvre en soufre: 1 130 801 tonnes

⁵Contrairement à l'année précédente, seule les ventes de l'Association de l'industrie suisse des lubrifiants sont comptabilisées (plus de 90% du total).

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

2 Facteurs influençant la consommation

	2016	2017	2018	2017/2018 %
PIB réel, en mio. CHF ¹ (année de référence 2010)	671 837	682 698	700 042 p	2,5
Population résidente permanente ² moyenne (en 1000)	8 420	8 484	v	–
Effectif total de logements (en 1000) ³	4 421	4 470	v	–
Degrés-jours de chauffage ⁴	3 281	3 233	2 891	–10,6
Consommation de mazout (par degré-jour, en tonnes)	940,26	892,05	878	–1,5
Taux de remplissage des citernes ⁵ de mazout (à la fin de l'année en %)	52,9	53,5	49,2	–8,1
Production industrielle (2015 = 100) ⁶	99,9	104,7	109,4 v	–
Effectif des véhicules à moteurs ⁷	5 260 100	5 324 100	5 374 500	0,9
Nombre des vols ⁸ (aéroports de Zurich, Genève; vols de ligne et charter)	385 211	385 159	390 216	1,3

p: données provisoires.

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

Sources:

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

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

⁴ Office fédéral de l'énergie (OFEN).

⁵ Oil Link SA.

⁷ routesuisse.

⁸ Direction de l'aéroport de Zurich.

3 Structure des ventes suisses de produits pétroliers¹

	2016 %	2017 %	2018 %
Essence	24,2	22,9	23,4
Kérosène	17,0	16,9	18,6
Carburant diesel	27,3	26,9	28,6
Huiles de chauffage	25,6	27,8	23,5
Autres produits	5,8	5,6	5,9
Total	100,0	100,0	100,0

¹ Sans la consommation propre de la raffinerie.

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

4 Statistique des importations

Produit	2016		2017		2018	2017/2018
	t	t	t	t		
Essences	1 734 120	1 643 442	1 590 965		-3,2	
Kérosène	1 670 820	1 732 783	1 855 809		7,1	
Diesel	3 051 540	2 965 692	2 352 485		-20,7	
Huiles de chauffage	743 697	850 598	572 030		-32,7	
Bitumes	276 798	270 626	279 910		3,4	
Coke de pétrole	56 235	52 586	64 328		22,3	
Lubrifiants	73 693	72 730	69 802		-4,0	
Gaz liquéfiés	71 803	69 993	62 892		-10,1	
Autres produits ¹	99 200	77 649	71 844		-7,5	
Total des produits pétroliers	7 777 906	7 736 099	6 920 065		-10,5	
Pétrole brut	2 875 500	2 837 636	3 030 841		6,8	
Total	10 653 405	10 573 735	9 950 906		-5,9	

¹ 2018 inclus 6505 tonnes de MTBE et 7674 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

	2016		2017		2018	
	t	%	t	%	t	%
UE	7 758 249	72,8	7 704 571	72,9	6 878 020	69,1
Russie	225 887	2,1	6 845	0,1	318	0,0
Autres pays d'Europe	72	0,0	1 653	0,0	1 531	0,0
Afrique	1 074 122	10,1	1 622 458	15,3	1 889 264	19,0
Asie/Océanie	606 405	5,7	996 595	9,4	1 148 939	11,5
Amérique	988 671	9,3	241 613	2,3	32 834	0,3
Autres pays	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total	10 653 406	100,0	10 573 735	100,0	9 950 906	100,0

¹ 2018 inclus 6505 tonnes de MTBE et 7674 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries).
Source: Administration fédérale des douanes.

6 Statistique par pays de provenance

	2016		2017		2018	
	t	%	t	%	t	%
Pétrole brut¹						
Algérie	–	–	6 975	0,2	27 921	0,9
Libye	60 882	2,1	330 959	11,7	718 656	23,7
Nigeria	1 013 197	35,2	1 284 446	45,3	1 142 663	37,7
Total Afrique	1 074 079	37,4	1 622 380	57,2	1 889 240	62,3
Russie	225 596	7,8	6 312	0,2	–	0,0
Kazakhstan	465 145	16,2	991 129	34,9	1 141 601	37,7
Irak	135 121	4,7	–	0,0	–	0,0
USA	493 632	–	42 307	1,5	–	0,0
Mexique	481 927	16,8	175 508	6,2	–	0,0
Total pétrole brut	2 875 500	100	2 837 636	100	3 030 841	100
Produits finis²						
Allemagne	4 184 383	53,8	4 114 917	53,2	3 642 321	52,6
France	940 530	12,1	993 335	12,8	981 839	14,2
Italie	786 609	10,1	795 363	10,3	690 390	10,0
Pays-Bas	668 782	8,6	607 893	7,9	680 503	9,8
Belgique	1 092 065	14,0	1 067 548	13,8	688 649	10,0
Autres pays de l'UE	85 881	1,1	125 516	1,6	194 318	2,8
Total UE	7 758 249	99,7	7 704 571	99,6	6 878 020	99,4
Russie	291	0,0	533	0,0	318	0,0
Autres pays d'Europe	72	0,0	1 653	0,0	1 531	0,0
Afrique	44	0,0	78	0,0	24	0,0
Asie/Océanie	6 139	0,1	5 466	0,1	7 338	0,1
Amerique	13 112	0,2	23 799	0,3	32 834	0,5
Total produits finis	7 777 907	100,0	7 736 099	100,0	6 920 065	100,0
Total pétrole brut et produits finis	10 653 406		10 573 735		9 950 906	

¹ A chaque fois, le lieu de chargement a été enregistré.

² 2018 inclus 6505 tonnes de MTBE et 7674 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries).

Source: Administration fédérale des douanes.

7 Statistique de provenance par catégorie de produits

	Essence	Kérosène	Diesel	Huiles de chauffage	Bitumes	Coke de pétrole	Lubrifiants	Gaz liquéfiés	Autres produits ¹	Total
	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
	1 186 364	1 282 424	1 366 810	26 881	138 074	41 996	27 729	21 567	23 071	4 114 917
Allemagne	1 088 845	1 392 806	914 780	16 817	131 931	46 515	26 136	9 253	15 239	3 642 321
	79 158	409 273	161 478	269 060	60 738	0	5 382	1 449	6 797	993 335
France	60 959	411 567	181 191	245 488	62 504	0	4 891	8 274	6 964	981 839
	270 898	3 806	103 204	359 391	48 761	0	7 109	1 150	1 044	795 363
Italie	282 445	3 741	124 769	198 445	64 096	5 169	9 396	687	1 643	690 390
	8 659	26 520	532 859	15	8 849	26	3 580	4 870	22 515	607 893
Pays-Bas	10 369	47 694	592 629	–	1 541	801	3 818	4 671	18 979	680 503
	7 155	0	795 396	195 251	349	2 978	11 292	40 187	14 939	1 067 548
Belgique	7 314	0	510 619	111 280	234	–	7 630	39 825	11 746	688 649
	91 208	0	0	0	13 856	5 893	8 150	748	5 660	125 516
Autres pays de l'UE	141 033	0	3 444	–	19 603	10 245	9 196	133	10 663	194 318
	1 643 442	1 722 023	2 959 747	850 598	270 626	50 894	63 243	69 970	74 027	7 704 571
Total UE	1 590 965	1 855 808	2 327 431	572 030	279 909	62 730	61 067	62 844	65 234	6 878 020
	–	–	–	–	–	–	298	–	235	533
Russie	–	–	–	–	–	–	145	–	173	318
	–	–	–	–	–	1 620	23	–	10	1 653
Autres pays d'Europe	–	–	–	–	–	1 454	50	16	12	1 531
	–	–	–	–	–	–	1	–	77	78
Afrique	–	–	–	–	–	5	1	–	17	24
	–	–	–	–	–	5	2 982	20	2 460	5 466
Asie/Océanie	–	0	–	–	0	14	2 382	30	4 912	7 338
	–	10 760	5 944	–	–	66	6 183	4	841	23 799
Amérique	–	0	25 054	–	–	124	6 157	2	1 496	32 834
	1 643 442	1 732 783	2 965 692	850 598	270 626	52 584	72 730	69 994	77 649	7 736 099
Total	1 590 965	1 855 809	2 352 485	572 030	279 910	64 328	69 802	62 892	71 844	6 920 065

2017 gris
2018 noir

¹ 2018 inclus 6 505 tonnes de MTBE et 7 674 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries).
Source: Administration fédérale des douanes.

8 Valeur des importations

	2016	2017	2018	2017/2018
Valeur totale	mio. CHF	mio. CHF	mio. CHF	%
Produits pétroliers	3 506,3	4 289,2	4 884,6	13,9
Pétrole brut	930,0	1 135,9	1 619,8	42,6
Total	4 436,3	5 425,1	6 504,4	19,9
Valeur par tonne	CHF/t	CHF/t	CHF/t	%
Produits pétroliers	451,0	554,4	705,9	27,3
Pétrole brut	323,4	400,3	534,4	33,5
Total	416,4	513,1	653,6	27,4

Source: Administration fédérale des douanes.

9 Statistique des exportations

Produit	2016	2017	2018
	t	t	t
Essence	2 658	1 716	1 656
Carburant diesel	16 645	12 661	14 755
Kérosène ¹	641 477	684 148	721 321
Huiles de chauffage	368 034	293 049	321 102
Bitumes	2 674	475	489
Coke de pétrole	265	297	384
Lubrifiants	14 508	15 943	16 662
Gaz liquéfiés	7 721	14 556	20 972
Autres produits	19 158	8 635	20 182
Total	1 073 140	1 031 480	1 117 524

¹ Ravitaillement des compagnies aériennes étrangères dans le trafic aérien international; ces livraisons sont comprises dans les ventes intérieures (tabl. 1).

Source: Administration fédérale des douanes.

10 Importations de pétrole brut et de produits pétroliers par moyen de transport

Moyen de transport	2016		2017		2018	
	t	%	t	%	t	%
Voie fluviale	2 491 653	23,4	2 475 269	23,4	1 763 472	17,7
Rail	3 634 082	34,1	3 564 558	33,7	3 463 423	34,8
Route	785 934	7,4	786 735	7,4	797 217	8,0
Voie aérienne	369	0,0	294	0,0	1 404	0,0
Pipelines	3 741 368	35,1	3 746 879	35,4	3 925 391	39,4
Total	10 653 406	100,0	10 573 735	100,0	9 950 906	100,0

Source: Administration fédérale des douanes.

11 Statistique des moyens de transport par pays ¹

Pays	Rail t	Route t	Voie fluviale t	Voie aérienne t	Pipelines pétrole brut t	Pipelines produits t	Total t
	2 648 465	167 303	1 299 108	41	-	-	4 114 917
Allemagne	2 646 443	164 462	831 391	25	-	-	3 642 321
	2 574	81 276	-	237	-	909 249	993 335
France	8 209	78 851	-	229	-	894 550	981 839
	325 699	469 664	-	0	-	-	795 363
Italie	204 031	486 359	-	0	-	-	690 390
	7 990	4 447	595 454	1	-	-	607 893
Pays-Bas	19 632	4 715	656 156	0	-	-	680 503
	475 415	13 618	578 512	2	-	-	1 067 548
Belgique	418 805	8 117	261 725	2	-	-	688 649
	101 378	24 134	0	3	-	-	125 516
Autres pays de l'UE	163 546	29 658	0	1 113	-	-	194 318
	3 561 521	760 441	2 473 075	285	0	909 249	7 704 571
Total Europe UE	3 460 665	772 163	1 749 273	1 369	0	894 550	6 878 020
	86	447	-	-	6 312	-	6 845
Russie	-	318	-	-	-	-	318
	0	129	1 523	-	-	-	1 653
Autres pays d'Europe	16	61	1 454	0	-	-	1 531
	26	51	-	0	1 622 380	-	1 622 458
Afrique	-	22	-	2	1 889 240	-	1 889 264
	1 298	3 502	666	0	991 129	-	996 595
Asie/Océanie	978	5 245	1 113	3	1 141 601	-	1 148 939
	1 626	22 165	6	8	217 809	-	241 613
Amérique	1 764	19 407	11 632	31	-	-	32 834
	3 564 558	786 735	2 475 269	294	2 837 630	909 249	10 573 735
Total	3 463 423	797 217	1 763 472	1 404	3 030 841	894 550	9 950 906

2017 gris
2018 noir

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

12 Oléoducs

Nom	Type de produit		2016	2017	2018
Oléoduc du Jura Neuchâtelois	Pétrole brut	t	2 929 756	2 846 743	3 018 407
	Spikes	t	0	0	0
	Total	t	2 929 756	2 846 743	3 018 407
	Débit moyen par heure	t/h	490	458	479
Sapro	Essence	t	92 480	73 014	60 763
	Kérosène	t	411 015	408 076	414 478
	Mazout/diesel	t	390 048	430 658	430 431
	Total	t/h	893 543	911 748	905 672
	Débit moyen par heure	t/h	272	248	267

Sources: Oléoduc du Jura Neuchâtelois, Sapro.

13 Importations par les ports rhénans

Produits	2016	2017	2018	2017/2018
	t	t	t	%
Essences	336 470	380 802	342 062	-10,2
Autres carburants	35 759	40 752	46 191	13,3
Mazout et diesel	2 049 427	2 019 542	1 338 498	-33,7
Lubrifiants	2 168	439	-	-100,0
Autres produits pétroliers	1 954	1 938	2 051	5,8
Total	2 425 778	2 443 473	1 728 802	-29,2

Source: ports rhénans des deux Bâles.

14 Stations de marques ouvertes au public, au 1^{er} janvier 2019

Marque	Type de station			Type de shop		Part des stations avec shop aux ventes (%)	Total 01.01.18	Total 01.01.19	dont sur	
	Stations sans personnel	Stations libre-service	Stations avec service	Shop moins de 50 m ²	Shop plus de 50 m ²				auto-route	avec diesel
AGROLA	298	117	0	0	117	53	419	415	0	412
AVIA	481	109	6	18	95	43	600	596	5	593
BP	177	151	6	55	102	74	341	334	23	331
CITY	1	21	0	3	18	99	22	22	2	22
COMBUSTIA	32	0	0	0	0	0	32	32	0	32
COOP	6	243	0	0	240	99	240	249	0	249
ENI SUISSE ¹	131	127	0	38	100	81	258	258	9	254
JUBIN	87	26	0	13	13	36	112	113	0	111
MIDLAND	12	0	0	0	0	0	10	12	0	10
MIGROL	161	146	0	33	113	76	307	307 ²	2	307
OELTRANS	16	3	1	2	1	19	19	20	0	20
OIL!	18	5	0	2	3	29	23	23	0	23
POCO	2	0	0	0	0	0	2	2	0	2
RUEDI RÜSSEL ³	272	30	0	5	25	22	312	302	0	298
SHELL	60	92	30	49	73	90	196	182 ⁴	11	179
SIMOND	23	0	0	0	0	0	23	23	0	23
SOCAR	62	114	2	27	88	89	167	178	12	177
SPURT	13	3	2	1	2	21	17	18	0	16
TAMOIL	144	107	0	20	87	72	254	251	2	251
VOEGLIN-MEYER	27	3	0	0	3	26	28	30	0	30
Total	2023	1297	47	266	1080	73	3382	3367	66	3340

¹ AGIP jusqu'en 2010.

² Dont 65 avec logo Shell.

³ Incl. Miniprix.

⁴ Dont 65 avec shops migrolino (les 61 autres stations-service Shell avec migrolino appartiennent à Migrol).

Source: UP.

15 Caractéristiques des stations-service

	2016	2017	2018
Nombre total des stations; dont:	3 424	3 382	3 367
stations avec diesel	3 367	3 360	3 340
stations sur autoroute	65	65	66
stations sans personnel	1 957	2 049	2 023
stations libre-service avec caisse	1 402	1 270	1 297
stations avec service	65	63	47
stations avec shop de moins de 50 m ²	253	242	266
stations avec shop de plus de 50 m ²	1 082	1 077	1 080
Ventes	Mio. l	Mio. l	Mio. l
par station	1,352	1,379	1,391
par station sur autoroute	3,186	3,208	3,135
par station sans personnel	0,613	0,620	0,636
par station libre-service avec caisse	2,300	2,508	2,456
par station avec service	3,177	3,282	4,522
par station avec shop de moins de 50 m ²	1,461	1,583	1,514
par station avec shop de plus de 50 m ²	2,758	2,785	2,779

Source: UP.

16 Part de la raffinerie aux ventes intérieures¹

	2016	2017	2018
	%	%	%
Essence	29,6	29,4	28,5
Kérosène	2,6	0,7	0,3
Carburant diesel	31,8	29,7	31,8
Total carburants	23,8	22,2	22,5
Mazout	31,8	30,1	36,8
Huiles de chauffage moyenne et lourde	100,0	100,0	100,0
Total combustibles	38,2	33,8	38,8
Gaz liquéfiés	58,0	54,5	64,9
Bitumes	0,0	0,0	0,0
Total	27,1	25,3	26,3

¹ Ventes en libre pratique fiscale (excepté kérosène).

Source: Carbura.

17 Production de la raffinerie de Suisse destinée au marché intérieur et à l'exportation

Type de produit	2017			2018		
	Marché intérieur ¹ t	Exportation t	Total t	Marché intérieur ¹ t	Exportation t	Total t
Gaz liquéfiés	95 967	12 852	108 819	114 007	19 644	133 651
Naphta	9 355	–	9 355	8 506	6 979	15 485
Essence	697 427	13	697 440	668 542	41	668 583
Kérosène	12 375	11	12 386	6 447	30	6 477
Carburant diesel	827 894	–	827 894	909 230	1 297	910 527
Mazout	866 105	–	866 105	864 400	3 940	868 340
Huile de chauffage moyenne et lourde	106 877	169 900	276 777	46 885	253 702	300 587
Soufre	5 465	–	5 465	5 359	–	5 359
Autres distillats et produits	–	1 047	1 047	2 368	6 824	9 192
Benzène	3 665	27 334	30 999	–	29 781	29 781
Total	2 625 130	211 157	2 836 287	2 625 744	322 238	2 947 982

¹Ventes aux dépôts pétroliers et aux consommateurs.
Source: Carburas.

18 Recettes fiscales¹

	2016	2017	2018
	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF
Impôt sur les huiles minérales			
Essence	1 383,695	1 337,567	1 322,621
Carburant diesel	1 382,413	1 372,153	1 381,775
Kérosène	37,398	37,770	37,406
Autres ²	1,843	1,838	1,767
Huiles de chauffage et autres produits ²	17,207	18,176	15,283
Total des impôts	2 822,556	2 767,504	2 758,852
Surtaxe sur l'essence	960,114	927,996	917,662
Surtaxe sur le diesel	878,279	871,899	874,469
Surtaxe sur le kérosène	25,517	25,716	25,516
Autres ²	1,651	1,758	1,719
Commission de perception	71,402	69,958	69,748
Taxe sur la valeur ajoutée ³	855,455	958,138	996,830
Total recettes fiscales	5 614,974	5 622,969	5 644,796

¹ Recettes nettes après les rétrocessions, sans Liechtenstein.

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

³ Valeur estimée.

Source: Direction générale des douanes.

19 Charge fiscale et autres redevances

Au 1 ^{er} janvier 2019	Essence CHF/1000 litres	Carburant diesel CHF/1000 litres	Mazout 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			254,40
Redevances d'importations ¹	3,30	4,50	-15,00
Taxe sur la valeur ajoutée (7,7%) ²	110,82	123,69	60,77
Charge par 1000 litres	845,32	886,89	303,17
Charge en ct./l	84,532	88,689	30,317

¹ Y compris contribution pour réserves obligatoires.

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

Source: Carburant.

20 Consommation brute d'énergie

	2016		2017	
	TJ	%	TJ	%
Pétrole brut et produits pétroliers	451 910	41,8	445 030	41,2
Force hydraulique	130 770	12,1	132 000	12,2
Combustibles nucléaires	220 750	20,4	212 720	19,7
Gaz	125 460	11,6	125 990	11,7
Charbon	4 790	0,4	4 610	0,4
Bois et charbon de bois	42 460	3,9	42 690	4,0
Ordures et déchets industriels	58 940	5,5	60 850	5,6
Autres énergies renouvelables	32 010	3,0	36 400	3,4
Electricité, solde importations/exportations	14 120	1,3	19 980	1,8
Consommation brute	1 081 210	100,0	1 080 270	100,0

Source: OFEN; Statistique globale suisse de l'énergie 2017.

21 Consommation finale d'énergie

	2016		2017	
	TJ	%	TJ	%
Produits pétroliers	428 170	50,2	418 020	49,2 ¹
Electricité	209 660	24,6	210 540	24,8
Gaz	117 230	13,7	118 900	14,0
Charbon et coke	4 790	0,6	4 610	0,5
Bois et charbon de bois	38 980	4,6	38 610	4,5
Déchets industriels	10 790	1,3	12 500	1,5
Chaleur à distance	19 600	2,3	20 070	2,4
Autres énergies renouvelables	23 680	2,8	26 540	3,1
Consommation finale	852 900	100,0	849 790	100,0

¹ Combustibles liquides 31,8%.

Carburants liquides 68,2%.

Source: OFEN; Statistique globale suisse de l'énergie 2017.

22 Bilan pétrolier suisse 2018

	Pétrole brut	Carburants ¹				Huiles de chauffage		Autres produits			Total 1000 t
	Brut, spikes et add. 1000 t	Essence pour automobiles 1000 t	Essence d'aviation 1000 t	Kérosène 1000 t	Carburant diesel 1000 t	Mazout 1000 t	Moyenne et lourde 1000 t	Coke de pétrole 1000 t	Autres produits énergét. ² 1000 t	Produits non énergétiques 1000 t	
Importations, production nette de la raffinerie incluse ³	2 891	2 286	3	1 729	2 904	2 576	285	25	87	566 ⁴	10 461
	3 085	2 234	3	1 860	2 774	1 903	315	35	92	567 ⁴	9 784
	1	2	-	-	13	19	274	0	15	60	382
Exportation	7	2	-	-	15	17	304	0	21	66	431
Changement de produits	-	0	0	0	-193	193	-	-	0	0	0
	-	0		0	-157	157	-	-	0	0	0
Stocks commerce en gros ⁵	5	54	0	26	-31	126	-9	0	0	3	170
	-6	70	0	-5	99	306	-10		0	-18	442
	-	2 338	3	1 755	2 667	2 876	2	24	73	509	10 248
Ventes en gros	-	2 301	3	1 855	2 701	2 349	1	34	71	484	9 801
Transformation d'énergie	-	-	-	-	-3	-9	0	-	-	-	-12
	-	-	-	-	-3	-9	0	-	-	-	-12 ⁶
Achat consommateurs	-	2 338	3	1 755	2 664	2 867	2	24	73	509	10 236
	-	2 301	3	1 855	2 698	2 340	1	34	71	484	9 789
Stocks consommateurs ⁵	-	-	-	-	-	17	0	0	0	0	17
	-	-	-	-	-	199	0	0	0	0	199
Consommation finale	-	2 338	3	1 755	2 664	2 884	2	24	73	509	10 253
	-	2 301	3	1 855	2 698	2 539 ⁶	1	34	71	484	9 988 ⁶

2017 gris

2018 noir

¹ Sans biocarburants.² Dont gaz liquéfiés, autres pétroles, White Spirit.³ Le bilan ne fait pas état de la consommation propre de la raffinerie.⁴ Soufre, benzène inclus.⁵ + = réduction, - = augmentation.⁶ Données provisoires.

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

Editeur

Union Pétrolière

Concept/design

Linkgroup AG, Zurich
www.linkgroup.ch

Traduction

Acolad
Eric Zanetti, Denis Robert

Infographie

Hahn+Zimmermann GmbH, Berne
www.hahn-zimmermann.ch

Photos

P. 6–9:
nonophotography
P. 11–14, 41:
Carole Fleischmann, Wetzikon,
www.carolefleischmann.ch

Impression

Printlink AG, Zurich
www.printlink.ch

