

RAPPORT ANNUEL

AVENERGY SUISSE

**En 2019, l'Union
Pétrolière est devenue
Avenergy Suisse.**

Contenu

- 2** Editorial
- 4** Vue d'ensemble de l'année
- 8** Activités Avenenergy Suisse

LE PÉTROLE EN SUISSE

- 12** Agents énergétiques en Suisse
- 14** Politique énergétique en Suisse
- 16** Mobilité
- 18** Chauffage, ventes en Suisse
- 20** Charges fiscales et taxes
- 22** Emissions CO₂ en comparaison
- 24** Importations et stocks
- 26** Provenance des produits
- 28** Qualité et normalisation

LE PÉTROLE AU NIVEAU INTERNATIONAL

- 30** Evolutions internationales

ÉNERGIES COMPLÉMENTAIRES POUR LA MOBILITÉ

- 32** Hydrogène

ORGANISATION

- 34** Bureau, comité de direction, membres

STATISTIQUES

- 38** Tableaux

Chiffres clés

	2018	2019	2018/2019
En tonnes			%
Ventes intérieures	9 997 900	10 286 446	2,9
Ventes de carburants diesel et essence	5 198 735	5 203 238	0,1
Ventes d’huiles de chauffage	2 350 247	2 666 425	13,5
Ventes d’autres produits	593 548	542 355	−8,6
Importations de brut et de produits pétroliers	9 951 842	10 929 718	9,8
Importations de brut	3 030 841	2 738 910	−9,6
Importations de produits pétroliers	6 921 001	8 190 808	18,3
Exportations de produits pétroliers	1 117 531	1 126 328	0,8
Production de la raffinerie	2 947 982	2 765 887	−6,2

Avenergy Suisse en bref

Avenergy Suisse représente les intérêts des importateurs de combustibles et de carburants liquides. Les 27 membres d'Avenergy Suisse garantissent la sécurité d'approvisionnement en vecteurs énergétiques qui sont les plus importants du pays. Ils traitent entre autres environ 95% des importations suisses de pétrole brut et de produits pétroliers.

La mission d'Avenergy Suisse consiste, d'une part, à être une plaque tournante pour l'information du grand public et de la branche elle-même quant aux vecteurs énergétiques liquides. Pour toutes les questions concernant le transport, la transformation et l'utilisation de ces produits, Avenergy Suisse est le premier point de contact en Suisse. D'autre part, Avenergy Suisse représente, auprès du monde extérieur, les préoccupations de ses membres pour toutes les questions relatives à la branche.

Avenergy Suisse s'engage à maintenir ou à créer la libre concurrence entre les vecteurs énergétiques, à traiter les projets législatifs et les questions de mise en application dans le domaine énergétique, environnemental et fiscal, à normaliser qualitativement les vecteurs énergétiques liquides et à fournir des informations sur les produits pétroliers. En outre, nous soutenons et encourageons les vecteurs énergétiques innovants et neutres en CO₂, tels que les combustibles et carburants biogènes, les carburants de synthèse et l'hydrogène.

Avenergy Suisse défend un ordre économique fondé sur la démocratie, le libéralisme et le droit privé et n'interfère en aucune façon dans la concurrence régnant au sein de la branche. Avenergy Suisse est politiquement neutre, n'exerce pas d'activité commerciale et ne vise pas le profit.



94,4

La production mondiale a augmenté en 2019 pour atteindre 94,4 millions de barils par jour (année précédente: 93,8).

10,3 millions

En 2019, les ventes totales de produits pétroliers en Suisse se sont élevées à environ 10,3 millions de tonnes.



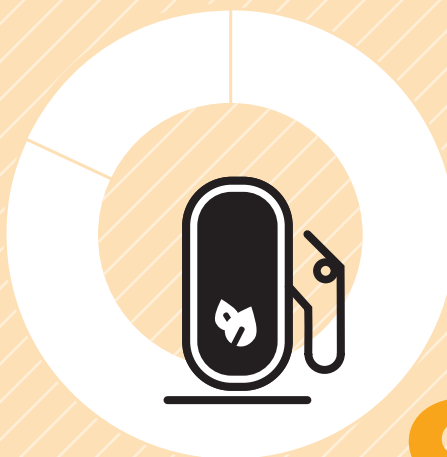
58 ans après sa fondation en 1961, l'Union Pétrolière devient Avenergy Suisse en 2019.

3362

Au 1^{er} janvier 2020, le nombre de stations-service ouvertes au public en Suisse était de 3362.

18%

ne contenaient pas de biodiesel significatif.



82%

contenaient du biodiesel.

Le relevé en hiver a été consacré au diesel dont 139 échantillons au total ont été analysés. 82% des échantillons contenaient du biodiesel, soit exactement la même proportion que l'année précédente.

CO₂ -500 000 t

L'utilisation de carburants biogènes permet à elle seule d'économiser plus de 500 000 tonnes de CO₂ par an.

Responsabilité sociale

Chères lectrices, chers lecteurs, Les grandes compagnies pétrolières font de plus en plus d'efforts pour réduire leur empreinte CO₂. Certaines ont même annoncé l'objectif de zéro net d'ici à 2050, sur l'ensemble de la chaîne de valeur ajoutée. A cette échéance, cela signifie de fait l'abandon de la vente de combustibles et carburants fossiles ou la séquestration du dioxyde de carbone généré par l'utilisation de ces produits. C'est une décision très courageuse, compte tenu de l'importance des combustibles et carburants fossiles pour l'approvisionnement énergétique actuel. Il ne reste que 30 ans pour atteindre cet objectif. Dans l'intervalle, les milliers d'actionnaires de ces entreprises s'attendent à des versements de dividendes réguliers et ne sont guère prêts, sans pression extérieure en tant que consommateurs, à payer plus pour leur approvisionnement en énergie. Cette question n'a pas été résolue.

En Suisse, de plus en plus d'entreprises se fixent le même objectif, à savoir le zéro net d'ici à 2050. Parmi elles, les groupes dont les filiales sont membres de notre association.

Il est désormais possible de se retirer de la vente de vecteurs énergétiques fossiles. Cela devrait permettre d'atteindre le zéro net d'ici à 2050. Mais est-il responsable de laisser cette activité à d'autres et de continuer à bénéficier de clients captifs dont la mobilité n'est assurée que par ces vecteurs énergétiques fossiles tant décriés?

Ce simple exemple montre que la mise en réseau de notre société va très loin et que les mesures prises dans un domaine ont toujours des effets ailleurs. Mettre ces interactions en évidence fait autant partie de notre responsabilité sociale que le fait de prendre des mesures visant à protéger le climat et l'environnement.

Il est inutile que la politique impose aux entreprises des objectifs qu'elles ne peuvent pas atteindre parce que les gens ne jouent plus le jeu. Par exemple, les constructeurs automobiles allemands sont pénalisés pour ne pas avoir atteint leurs objectifs CO₂ en raison du faible



DANIEL HOFER
PRÉSIDENT

niveau des ventes de véhicules électriques. Même les primes à l'achat financées par l'Etat – donc par le contribuable – ne peuvent rien y changer.

Le fossé entre gouvernants et gouvernés ne pourrait pas être plus grand. Il faut plus de sobriété et d'expertise dans ce domaine. Dans le système politique suisse, ce fossé entre les citoyens et l'Etat se creuse également, même s'il est parfois comblé par un référendum. Reste donc à espérer que le peuple aura également le dernier mot au sujet de la loi sur le CO₂. Ce n'est qu'alors que nous verrons à quel point le changement de direction exprimé lors des dernières élections au Conseil national est réellement cohérent.

En attendant, les membres de notre association continueront d'assurer l'approvisionnement en énergie de notre pays selon leurs méthodes entrepreneuriales habituelles. Ce faisant, ils ne miseront pas seulement sur les combustibles et carburants fossiles, qui ont certes fait leurs preuves, mais aussi, de plus en plus, sur des vecteurs d'énergie renouvelables tels que les matières biogènes, l'hydrogène vert et l'électricité destinée aux véhicules électriques à batterie. En tant qu'interface entre les citoyens et l'Etat, les entrepreneurs prennent en tout cas leur responsabilité sociale très au sérieux.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Hofer', written in a cursive style.

2019

Janvier

1 Les Etats-Unis imposent des sanctions au Venezuela

L'Amérique augmente la pression sur le Venezuela. Les compagnies pétrolières d'Etat PDVSA et Citgo sont concernées, de même que leurs filiales américaines.

Février

Berne torpille la nouvelle loi sur l'énergie

Dans le canton de Berne, les exigences énergétiques des bâtiments ne sont pas renforcées. Lors d'un vote référendaire, les citoyens torpillent le projet.

L'«urgence» climatique

Le Grand Conseil bâlois déclare l'«urgence» climatique. En cours d'année, de nombreux responsables politiques d'autres cantons, notamment Vaud, Lucerne et Zurich, de même que la ville de Thoune, suivent le mouvement. Londres, Paris, Munich et même l'UE déclarent également l'«urgence» climatique.



© Keystone, Georg Gerster

Mars

2 La station-service du futur

Pour la deuxième fois, Avenergy Suisse (alors l'Union Pétrolière) présente la station-service du futur au Salon de l'automobile de Genève. La pompe de ravitaillement en hydrogène en est un élément important. Les quatre projets gagnants du concours de design «La station-service du futur 2030» sont également présentés.

Avril

Assemblée générale de l'AESS, à Olten

Lors de la réunion annuelle de l'Association suisse des exploitants de shops de stations-service suisses (AESS), le 10 avril à Olten, les membres soutiennent la ligne du partenariat social adoptée par la direction. Sous la direction de Dominik Feusi («Tages-Anzeiger»), les conseillers nationaux Hans-Ulrich Bigler (PLR), Thomas Burgherr (UDC) et Adrian Wüthrich (PS) débattent des avantages et inconvénients de ce partenariat social.



Mai

3 Annonce du démantèlement de la raffinerie du Bas-Valais

Tamoil Suisse informe: la raffinerie Tamoil désaffectée de Collombey-Muraz, dans le Bas-Valais, sera démantelée à partir de 2020. Il n'y aura définitivement pas de reprise d'activité.

Blocage d'un oléoduc russe

L'oléoduc Droujba (l'amitié) est bloqué pendant des semaines. Motif: le pétrole est pollué par des chlorures. A partir de mai, le pétrole circule à nouveau dans l'oléoduc.

Réunion des délégués de Swissoil, à Lucerne

Lors de l'assemblée des délégués de Swissoil, l'association nationale des négociants en combustibles, le 3 mai à Olten, le conseiller national Albert Rösti est brillamment élu à la présidence de l'association pour un nouveau mandat de deux ans.



© Keystone, Martin Rütschi



Juin

Pétrolier attaqué dans le golfe d'Oman

Les attaques contre les pétroliers dans le golfe d'Oman font la une des journaux avec le prix du pétrole. En Suisse, les prix ne changent guère et ne font rapidement plus les gros titres.

La Nagra recherche des fournisseurs pour 3,5 millions de litres de diesel

La Société coopérative nationale pour le stockage des déchets radioactifs (Nagra) a besoin d'énergie pour le premier forage profond réalisé dans le Weinland zurichois. «La Nagra a besoin de diesel pour produire l'électricité nécessaire au forage de ce puits et recherche donc un fournisseur», écrit la société dans son appel d'offres. Il est question de jusqu'à 3,5 millions de litres de diesel.

Les délégués du PLR soutiennent la démarche de la présidente du parti en faveur du climat

Lors de la réunion des délégués du PLR suisse, le 22 juin, une prise de position dans laquelle le parti s'engage à mieux protéger le climat est adoptée. Même l'interventionnisme de l'Etat n'est plus tabou. Il est question d'une augmenta-

tion du prix des carburants et d'une taxe sur les billets d'avion. Le libéralisme retourne ainsi une grande partie de l'économie contre lui-même.

4 L'Union Pétrolière devient Avenergy Suisse

Le 28 juin, les membres de l'Union Pétrolière décident de rebaptiser leur vénérable association Avenergy Suisse. Cela met fin aux quelque 60 ans d'histoire de l'Union Pétrolière et un nouveau chapitre s'ouvre. Ce changement de nom s'explique par le fait que, depuis un certain temps, les membres de l'association ne font plus uniquement commerce de produits pétroliers, mais investissent de plus en plus et avec succès dans les carburants alternatifs – notamment dans la mobilité à l'hydrogène – qui, à côté des carburants bio et synthétiques, doivent assurer la mobilité future.

Juillet

Les tensions avec l'Iran s'intensifient

Les gardiens de la révolution iraniens tentent de détourner un pétrolier britannique dans le détroit d'Ormuz, sur fond de différend sur l'accord nucléaire avec l'Iran. Le président américain Donald Trump avait annoncé, en mai 2018, que les Etats-Unis se retireraient de l'accord.

5 La Confédération présente son offensive climatique

Selon Simonetta Sommaruga, la ministre concernée, l'administration fédérale devrait être climatiquement neutre d'ici à 2030. Elle devrait réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 2006.

Août

6 Avenergy Suisse à l'Elmar

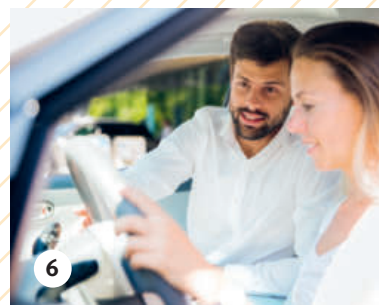
A l'Elmar, la première exposition nationale sur la mobilité du futur, au Musée Suisse des Transports de Lucerne, Avenergy Suisse présente la station-service du futur avec le modèle d'une pompe de ravitaillement en hydrogène. Le stand d'Avenergy intéresse beaucoup le public.



5



4



6

2019

Septembre

Attaques de sites pétroliers en Arabie saoudite

Les attaques de drones sur deux sites touchent sévèrement l'industrie pétrolière saoudienne. Les installations de la compagnie pétrolière d'Etat d'Abkaik et le champ pétrolifère de Khurais sont la cible de tirs. Les craintes d'une augmentation durable des prix du pétrole s'avèrent infondées.

Le Conseil des Etats veut une valeur limite de CO₂ pour les bâtiments dès 2023

Dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂, le Conseil des Etats décide d'une valeur limite de CO₂ pour les bâtiments anciens lorsque le système de chauffage doit être remplacé. Pour de nombreux bâtiments, cela signifie une interdiction de facto du chauffage à mazout. En outre, la chambre haute prévoit une augmentation drastique de la taxe CO₂ appliquée aux combustibles, des mesures visant à augmenter le prix de l'essence et une taxe sur les billets d'avion. Partout, les médias spéculent déjà sur un éventuel référendum.

Les Etats-Unis deviennent exportateur net

Pour la première fois depuis près de 70 ans, les Etats-Unis exportent en septembre 2019 davantage de pétrole brut qu'ils n'en importent, sur une base mensuelle.

7 Conseil Mondial de l'Energie à Abu Dhabi

En tant que membre du Conseil suisse de l'énergie, Avenergy Suisse assiste au Congrès Mondial de l'Energie à Abu Dhabi. L'abandon des vecteurs énergétiques fossiles est un sujet majeur. Finalement, il en ressort la prise de conscience du fait qu'il n'y a pas moyen de contourner les énergies fossiles pendant de nombreuses années encore, si la justice sociale et la prospérité pour tous doivent figurer parmi les objectifs primordiaux.



Photo: World Energy Council

Octobre

8 Cours sur l'industrie pétrolière pour les apprentis

Comment le pétrole brut a-t-il vu le jour? Comment est-il raffiné? Quels sont les produits qui en sont tirés? Et comment sont-ils vendus? Les réponses à ces questions et à d'autres, relatives à l'industrie pétrolière, seront données aux apprentis du réseau d'entreprises formatrices lors du cours sur la branche qui se déroule les 7 et 8 octobre à Macolin.

9 La journée de la branche d'Avenergy sous le signe de la mobilité à l'hydrogène

A l'avenir, l'hydrogène sera un complément important aux carburants fossiles. Et la Suisse progresse rapidement dans son développement. Telles sont les principales conclusions de la journée de la branche d'Avenergy Suisse, le 30 octobre 2019 au restaurant Metropol, à Zurich. Plus de 200 représentants de l'industrie s'y informent sur l'avenir de l'hydrogène en tant que vecteur énergétique de mobilité.

10 Avenergy pour la première fois à Auto Zürich

Avec le soutien de l'Empa, Hyundai et Toyota, ses partenaires, Avenergy Suisse propose pour la première fois à Auto Zürich des essais de véhicules à hydrogène. Les visiteurs découvrent l'agrément de conduite d'une voiture à pile à combustible dans une Toyota Mirai ou un Hyundai Nexo.



Novembre

Présentation de l'Initiative pour les glaciers

L'Initiative pour les glaciers, qui totalise un peu plus de 112 000 signatures, est déposée à la Chancellerie fédérale. L'objectif est d'inscrire dans la Constitution la protection du climat et les objectifs de la Conférence de Paris de 2015. Les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse devraient être réduites à zéro d'ici à 2050.

Les Etats-Unis quittent l'Accord de Paris sur le climat

Le gouvernement américain notifie officiellement sa volonté de quitter l'Accord de Paris sur le climat à la première échéance possible. C'est ce qu'annonce le secrétaire d'Etat américain Mike Pompeo. Les Etats-Unis continueront de préconiser un «modèle réaliste et pragmatique» et à s'appuyer sur un mix énergétique incluant également les énergies fossiles, déclare-t-il.

Décembre

11 La Norvège inaugure un gigantesque gisement

Le gouvernement norvégien inaugure un gigantesque gisement pétrolier. Baptisé Johan Sverdrup, il s'agit du puits le plus productif d'Europe occidentale. Les fonds marins recèlent pour plus de 100 milliards de dollars de brut, à savoir 2,7 milliards de barils. Cela suffit pour continuer de produire du pétrole jusqu'après 2070.

L'OPEP+ réduit sa production

Après d'âpres négociations, un accord est conclu à Vienne. Les ministres des pays de l'OPEP et leurs alliés (l'OPEP+) décident de réduire leur production de brut de 500 000 barils/jour.

Saudi Aramco entre en bourse

Avec un volume d'émission de 29,4 milliards de dollars, il s'agit de la plus grande entrée en bourse de l'histoire. La compagnie pétrolière d'Etat saoudienne, Saudi Aramco, se risque à entrer en bourse. Elle devient l'entreprise ayant la plus grande valeur au monde.

Le Conseil des Etats adopte une solution de transition pour la loi sur le CO₂

Par 28 voix contre 13, le Conseil des Etats rejette les propositions de sa commission pour une «loi climatique light». La chambre haute ramène ainsi le projet de loi au point où il devait initialement être traité: l'allègement fiscal pour les carburants respectueux de l'environnement, qui est accordé depuis juillet 2008.



© iStock MariusLtu

En 2019, l'Union Pétrolière devient Avenergy Suisse

Repositionnement de l'Union Pétrolière

Lors de l'assemblée générale du 28 juin 2019 à Berne, à l'issue d'intenses préparatifs, les membres ont approuvé à l'unanimité la modification des statuts, donnant ainsi le feu vert au repositionnement de la vénérable Union Pétrolière, dans sa 58^e année d'existence. La nouvelle identité de l'association, Avenergy Suisse, a été mise en place par le truchement de tous les canaux à partir du 1^{er} juillet 2019. Le président, Daniel Hofer, a souligné la pertinence de cette nouvelle appellation: Avenergy Suisse exprime l'avenir de l'énergie en Suisse. Par cette position, la branche pétrolière souligne avec confiance et une bonne dose de combativité qu'elle prend une part active à l'évolution du paysage énergétique suisse.

Les orateurs conviés à l'assemblée générale ont également abordé le thème du «changement» à cette occasion. Thomas Bucheli, le responsable de la rédaction de SRF Meteo, a captivé son auditoire en expliquant comment les méthodes de prévision météorologique ont changé. Pierre-Alain Grichling, président du conseil d'administration de V+A Zwissig SA à Sierre, a donné un aperçu de sa riche expérience dans le domaine de la gestion du changement dans l'économie et des défis permanents qui y sont associés.

La dernière édition du magazine «Pétrosphère» est sortie fin mars. En phase avec le repositionnement de l'association, le magazine a été rebaptisé «Avenue». La première édition de ce périodique haut de gamme en langues allemande et française est sortie en octobre, avec un tirage total de 45 000 exemplaires. La présence sur Internet a aussi été entièrement renouvelée et présente des thématiques élargies. Le rôle des produits pétroliers comme garantie d'un approvisionnement énergétique sûr est toujours mis en évidence. Mais en même temps, la branche montre qu'elle s'engage activement à trouver des solutions pour l'ère post-fossile. Ces deux axes de communication sont également administrés de manière cohérente dans les réseaux sociaux d'Avenergy Suisse.

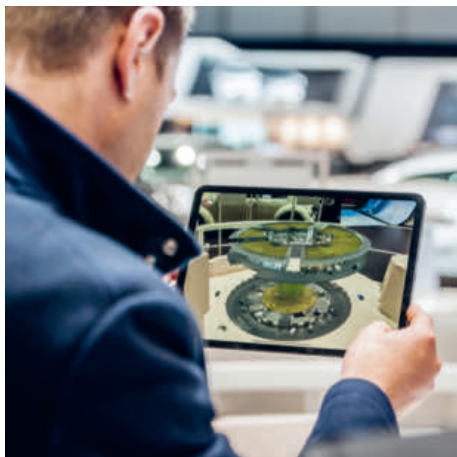
Conseil sur le marché du chauffage

Le repositionnement de l'association n'a pas empêché les activités sur le marché du chauffage de se poursuivre sous le label éprouvé «Chauffer au mazout». Outre deux éditions d'«Infoil», au printemps et à l'automne, quatre numéros thématiques ont été produits en français, allemand et italien. Le tirage total de ces imprimés très lus a été chaque fois d'environ 100 000 exemplaires. Deux thèmes principaux ont été abordés: l'impact du modèle de prescriptions énergétiques des cantons (MoPEC) et la possibilité d'exploiter à l'avenir les systèmes de chauffage au mazout avec du bio-mazout.

Un publiereportage consacré au chauffage au mazout à faibles émissions de CO₂, qui portait sur les innovations en matière de chauffage au mazout et sur l'utilisation future de combustibles d'origine biogène, a donné lieu à trois plaintes auprès de la Commission Suisse pour la Loyauté (CSL). Toutes ont été rejetées, les décisions de la CSL ne laissant pas place au doute: les informations contenues dans ledit reportage n'étaient en aucun cas trompeuses.



La nouvelle image de l'association, Avenergy Suisse, a été mise en place par le truchement de tous les canaux à partir du 1^{er} juillet 2019.



Le point fort lors de la présentation de la station-service du futur au Salon international de l'automobile 2019 à Genève était une installation de réalité augmentée. Les visiteurs ont pu découvrir l'avenir dès aujourd'hui sur leur tablette informatique.



L'intérêt du public pour les informations sur le MoPEC s'est nettement accru au cours de l'année. Les collaborateurs du service extérieur d'Avenergy Suisse ont organisé huit soirées d'information dans toute la Suisse, auxquelles ont participé chaque fois entre 100 et 220 personnes. Dans l'ensemble, les participants ont exprimé une grande incertitude quant à l'avenir du chauffage, causée par les différentes lois cantonales mises en œuvre à des degrés divers par le MoPEC 2014. Le centre d'information sur le mazout d'Avenergy Suisse a accompagné les événements tout au long de l'année en publiant des publiereportages sur les moyens possibles de répondre aux critères du MoPEC.

Le stand intitulé «Chauffer au mazout» a été tenu lors des expositions «Bauen und Modernisieren» à Zurich, «Bauen und Wohnen» à Wettingen et «Habitat Jardin» à Lausanne. Ces présences publiques ont été complétées par des forums de discussion et des exposés de nos collaborateurs externes.

Mesures de communication Mobilité

L'Union Pétrolière (comme s'appelait encore Avenergy) a présenté la «station-service du futur» au Salon international de l'automobile de Genève pour la deuxième fois en mars 2019. En collaboration avec l'Empa, Hyundai et AMAG, nous avons présenté les énergies de mobilité du futur, à savoir l'hydrogène et les carburants de synthèse (Synfuels). Le clou du stand était une installation de réalité augmentée. Cela a permis au public d'entrer dans le monde virtuel d'une station-service du futur. Le concept futuriste de Marco Brunori était visualisé sur le stand. Son idée lui a valu de remporter le concours de design organisé par l'Union Pétrolière, en coopération avec la Haute Ecole d'art de Zurich.

Tout au long de l'année, la technologie de l'hydrogène a été au centre de la communication d'Avenergy Suisse sur la mobilité. Un stand d'information avec une imitation de pompe de distribution d'hydrogène a été présenté lors de divers événements, comme la journée des familles du TCS à Weinfelden, Auto Zürich, l'exposition sur la mobilité Elmar du Musée Suisse des Transports à

Lucerne et l'Olma de Saint-Gall. En coopération avec Hyundai et Toyota, des essais de véhicules à pile à combustibles ayant rencontré un écho très positif auprès du public ont également été organisés à ces occasions.

Lors de la journée de la branche, le 30 octobre 2019 à Zurich, le thème de la mobilité à l'hydrogène a été approfondi devant plus de 200 invités intéressés. Des experts de toute l'Europe ont démontré l'énorme potentiel de cette technologie, soulignant également les nombreux défis qu'il reste à relever avant que la technologie ne fasse sa percée.

Evolution au niveau politique

Après le rejet par le Conseil national du projet de nouvelle loi sur le CO₂, en décembre 2018, les discussions du printemps 2019 au sein de la Commission de l'énergie du Conseil des Etats se sont déroulées en grande partie à huis clos. Ce n'est que lorsque les résultats des discussions ont été connus qu'Avenergy Suisse a pu se faire une idée de l'évolution de cette affaire. A la suite des débats généraux sur le climat, la commission a renforcé le projet de loi, notamment avec la menace d'une interdiction des systèmes de chauffage à combustibles fossiles et une augmentation significative du prix des combustibles. Dans la perspective des élections fédérales qui allaient suivre, le Conseil des Etats n'a plus voulu se distancer de ces mesures renforcées lors de la session d'automne 2019. Avec d'autres acteurs, Avenergy Suisse a soumis des propositions d'amélioration qui ont été acceptées par le Conseil national sous forme de motions minoritaires. La loi sera adoptée par les Chambres à l'été 2020.

Pendant plus d'un an, Avenergy Suisse, en collaboration avec Biofuels Suisse et l'industrie gazière, a travaillé à la mise en place d'un centre d'échange d'informations sur les carburants et combustibles biogènes, sur les conseils des autorités fédérales. L'objectif de ce projet aurait été d'éviter le double comptage des certificats CO₂ et de simplifier le commerce de réductions d'émissions. La Confédération ayant d'autres priorités, elle a mis le projet en stand-by à la fin de l'année 2019.

Protection des mineurs

Au cours de l'année sous revue, Avenergy Suisse a organisé deux campagnes d'achats-tests ayant couvert la plupart des shops de stations-service de Suisse. Les résultats des tests donnent aux entreprises une indication de la cohérence avec laquelle l'interdiction de vendre de l'alcool et du



tabac aux jeunes est appliquée. En comparaison avec d'autres secteurs, les shops de stations-service sont généralement organisés de manière irréprochable et l'ensemble de la branche s'améliore constamment. Les entreprises sont soutenues par les cours de formation proposés par Avenergy Suisse. En parallèle, Avenergy Suisse a développé un nouvel outil de formation en ligne pouvant être mis à la disposition des entreprises dès le premier semestre 2020.

Travaux des comités

Lors de la 62^e assemblée générale, le 28 juin 2019, les membres ont approuvé la révision des statuts de l'association. Cela concernait d'une part le changement de nom de l'Union Pétrolière en Avenergy Suisse et les modifications rédactionnelles inhérentes, et d'autre part, les catégories de membres et les règles de rémunération ont été mises à jour. L'assemblée générale a élu Gaetano Gradini, PDG et délégué du conseil d'administration d'Eni Suisse S.A., en tant que nouveau membre du comité. Il succède à Alessandro Dina, qui a accepté un nouveau défi professionnel.

Le comité s'est réuni à six reprises au cours de l'année écoulée. La commission technique, le groupe de travail sur les stations-service et celui sur les paie-



Au Salon international de l'automobile de Genève et à l'Elmar du Musée Suisse des Transports de Lucerne, le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche s'est présenté en tant que partenaire d'Avenergy Suisse respectivement de l'Union Pétrolière.

Par cette position, la branche pétrolière souligne avec confiance et une bonne dose de combativité qu'elle prend une part active à l'évolution du paysage énergétique suisse.



ments électroniques (Agez) ont tenu deux réunions chacun. En raison de la difficulté actuelle d'effectuer des transactions sans contact dans les zones extérieures des stations-service, certains représentants de l'Agez ont participé à plusieurs autres réunions avec les émetteurs de cartes.

Soutien à la recherche et au développement

Au cours de l'année sous revue, la coopération avec l'Empa a été poursuivie dans le cadre d'un accord de partenariat pluriannuel. Elle s'est intensifiée notamment à l'occasion de notre présence au Salon international de l'automobile de Genève (GIMS). L'échange d'informations dans le cadre de la technologie Power-to-Liquid a aussi été intensifié. En tant que partenaire, Avenergy Suisse soutient les projets de la plateforme de recherche et de démonstration MOVE de l'Empa, à Dübendorf.

Formation dans le réseau d'entreprises formatrices (REF)

Au sein du REF géré par Avenergy Suisse, quatre entreprises de la branche des combustibles et carburants de la région de Zurich/Argovie se sont associées pour proposer la formation d'employé(e) de commerce CFC. Fin 2019, deux apprentis de première année et un apprenti de deuxième année étaient employés.

En octobre 2019, Avenergy Suisse a organisé son traditionnel cours de la branche à Macolin et visité la raffinerie de Cressier avec une vingtaine d'apprentis. ■

Le pétrole joue un rôle important dans le mix énergétique suisse

Avec une part de 49% de la consommation totale d'énergie, les produits pétroliers sont de loin la source d'énergie la plus importante en Suisse. Ils sont suivis par l'électricité (environ 25%) et le gaz (14%).

La consommation énergétique annuelle de la Suisse s'élève à environ 830 000 térajoules, soit 230 milliards de kilowattheures. La part des produits pétroliers en Suisse est supérieure à la moyenne mondiale. Environ un tiers des besoins énergétiques mondiaux sont couverts par le pétrole. Un écart qui s'explique notamment par le rôle insignifiant du charbon en Suisse. Alors qu'il couvre près de 28% des besoins énergétiques mondiaux, le taux n'est que de 0,5% dans notre pays. L'écart est comblé par les vecteurs énergétiques liquides.

La consommation d'énergie de la Suisse a littéralement explosé, passant de 150 000 térajoules dans les années 1950 à plus de 800 000 térajoules pendant la décennie 1990. Depuis lors, elle s'est stabilisée entre 800 000 et 880 000 térajoules. Dans cette fourchette, l'hiver est le facteur dominant. Des hivers plus doux, avec moins de degrés-jours de chauffage, entraînent une réduction de la consommation d'énergie. Dans d'autres domaines, les facteurs d'atténuation, tels que les gains d'efficacité, compensent les facteurs de stimulation, comme la croissance économique. Dans l'ensemble, cependant, les Suisses sont de moins en moins énergivores. Depuis 2010, la consommation d'énergie par habitant a diminué d'environ 15%.

Les transports restent le plus grand consommateur d'énergie. Ils représentent environ 38% du total, suivis par les ménages (27%), l'industrie (18%) et le secteur des services (16%). Cette répartition explique également le rôle dominant des produits pétroliers, puisque pratiquement 100% de l'énergie utilisée pour les transports routiers et aériens provient de notre industrie.

Environ 4% des dépenses de consommation sont consacrées à l'énergie. En Suisse, cela représente plus de 28 milliards de francs. Notre dépendance à l'égard de l'étranger reste élevée (75%). Le paysage énergétique de la Suisse est dominé par les importations. Les réserves énergétiques ne doivent donc pas être négligées. Les réserves obligatoires des importateurs suisses de produits pétroliers représentent plus de 100 000 térajoules d'énergie. Seules les barres de combustible des centrales nucléaires recèlent de telles réserves d'énergie. ■

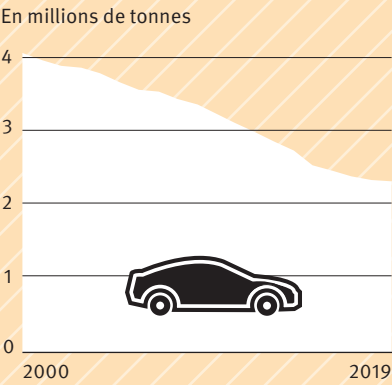
230 000 000 000

kilowattheures d'énergie sont consommés en Suisse chaque année

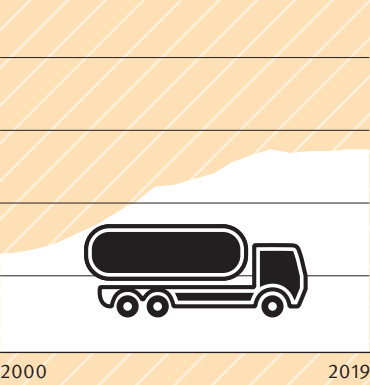
Consommation de carburant en Suisse

Evolution de la consommation par type de carburant; la consommation totale de carburant a légèrement diminué depuis l’an 2000 (tableau 22).

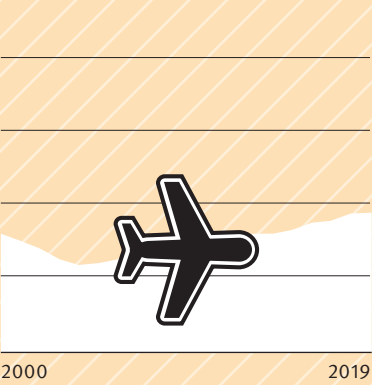
Essence pour automobiles



Carburant diesel



Carburants d’aviation



Principales sources d’énergie pour le chauffage

La proportion des chauffages au mazout est en baisse. Cependant, les combustibles fossiles représentent encore bien plus de la moitié de tous les chauffages. Source: OFS – Recensement, Enquête sur les agents énergétiques des bâtiments d’habitation 2017

En %	1990	2000	2017
Mazout	60,9	57,8	39,4
Gaz	9,2	14,6	20,7
Electricité	10,7	9,8	6,9
Bois	15,5	11,5	10,1
Chaleur à distance	1,2	1,5	4,2
Solaire thermique	0	0,1	0,3
Pompe à chaleur	2,0	4,4	17,9
Autres	0,4	0,1	0,3
Aucun	0	0,2	0,3

2019: une année sous le signe du climat

Aucun sujet n'a autant dominé le débat public, tant en Suisse qu'à l'étranger, que le changement climatique en 2019. Chacun, selon son point de vue, peut y voir une hystérie ou interpréter cela comme l'avertissement d'un effondrement qui menace. L'année 2019 influencera encore la politique suisse à l'avenir.

C'est dans les années 2018/2019 que le nom de Greta Thunberg est apparu pour la première fois dans les médias. Cette jeune fille d'à peine 16 ans a décidé un jour de ne plus aller à l'école le vendredi et de manifester contre le changement climatique. Ce sit-in devant le Parlement suédois s'est transformé en un mouvement mondial à une vitesse vertigineuse.

«Fridays for Future»

Sous le label «Fridays for Future», un très grand nombre de jeunes ont suivi l'appel de Greta Thunberg et défilé chaque vendredi dans les rues de la plupart des grandes villes. Les manifestants pour le climat – accompagnés des médias, d'ONG et de politiciens écolo-gauchistes – exigeaient des mesures de protection du climat plus strictes. Cette «grève pour le climat» n'a pas manqué sa cible, puisque «Fridays for Future» a entraîné un battage médiatique sans précédent. Des partis et associations qui avaient lutté contre des réglementations climatiques plus sévères peu de temps auparavant sont passés dans le camp écologiste. Notamment le PLR qui, en pleine année électorale, a opéré un revirement spectaculaire et très risqué.

Vague verte

Sans surprise, ce débat animé sur le climat s'est reflété au printemps dans certaines élections cantonales, et en automne lors des élections au Conseil national et au Conseil des Etats. Dans une véritable «vague verte», les écologistes et les Vert'libéraux ont presque doublé leur nombre de sièges au Conseil national. Un exemple impression-

nant de la manière dont un mouvement protestataire peut utiliser les médias pour influencer le débat public au point de modifier l'équilibre politique du pouvoir.

Populisme climatique

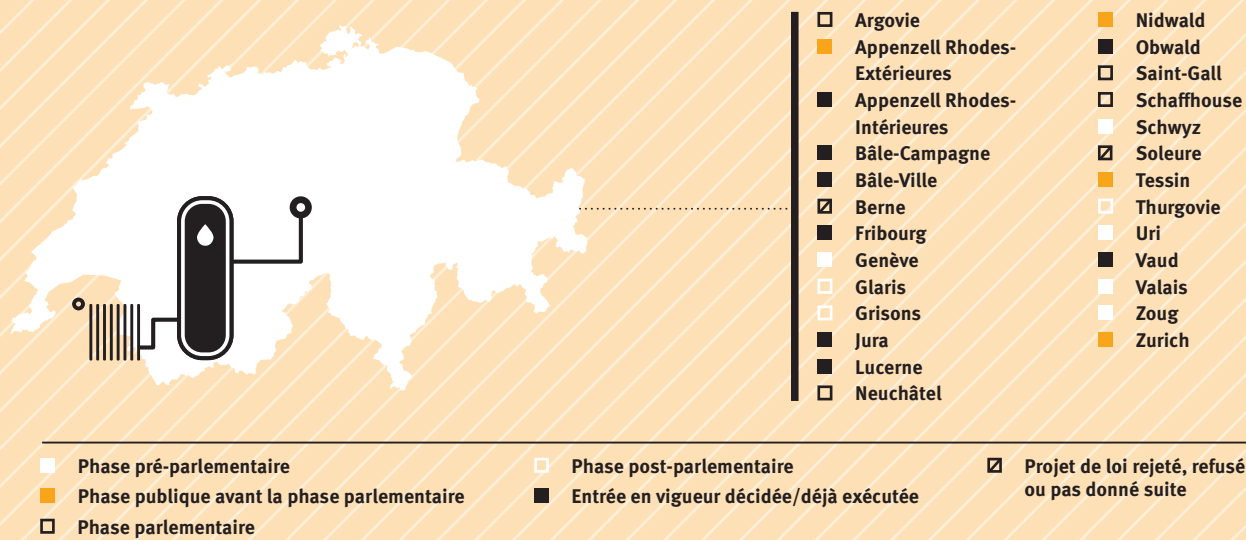
La rapidité avec laquelle le nouvel équilibre des pouvoirs peut être détourné à des fins de populisme climatique est cependant apparue au printemps, lorsque plusieurs communes et cantons ont déclaré une «urgence» climatique. Une action symbolique qui garantit un maximum d'attention, mais n'a pas le moindre effet sur le climat. Le mouvement climatique a été à juste titre vivement critiqué pour cette manœuvre, car beaucoup ont considéré que l'utilisation abusive du terme «état d'urgence», pour un marketing politique de façade, brisait un tabou. Quoi qu'il en soit, le mouvement climatique n'est pas parvenu, en 2019, à démontrer si la population était prête à se conformer à ses exigences parfois radicales.

Loi sur le CO₂: un test décisif pour le mouvement climatique

La véritable pièce de résistance de la politique climatique suisse est la loi sur le CO₂, qui vise à garantir que les objectifs de l'Accord de Paris seront mis en œuvre d'ici à 2030. Comme on le sait, le Conseil national a rejeté un premier projet en décembre 2018, ce qui a obligé le Conseil des Etats à reprendre les débats dès le début. Il fallait s'attendre à ce qu'ils soient beaucoup plus acharnés sous l'impact des grèves climatiques.

«Puis-je toujours et encore remplacer mon chauffage au mazout?»

Notre carte * répond à cette question.



* Visitez donc notre site web. Vous y trouverez une carte interactive avec plus d'informations.
www.avenergy.ch/fr/chauffer-au-mazout/legislation/mopec

Le Conseil des Etats a donc truffé la loi sur le CO₂ de nombreuses réglementations, taxes et interdictions nouvelles. Notamment une interdiction de facto du chauffage au mazout à partir de 2023, une augmentation significative de la taxe CO₂ appliquée aux combustibles (de 96 à 210 francs par tonne de CO₂), une hausse du prix des carburants et une taxe sur les billets d'avion. Il est très douteux que la population accepte un tel bouquet de réglementations et de coûts supplémentaires. La loi sur le CO₂ constituera ainsi un test décisif pour le mouvement climatique. Si elle est rejetée, tout l'effort – tout au moins du point de vue des manifestants pour le climat – aura été vain.

Le patchwork du MoPEC

Dans notre système fédéral, on sait que les cantons sont responsables de la consommation d'énergie

des bâtiments, raison pour laquelle les propriétaires ont toujours été moins concernés par la loi fédérale que par les législations cantonales sur l'énergie. Mais depuis quelques années, ces dernières ont été façonnées par le MoPEC, le «Modèle de prescriptions énergétiques des cantons». Le canton de Berne a créé la surprise, en février, quand sa population – déjà soumise à la pression des manifestations pour le climat – a rejeté une loi sur l'énergie basée sur le MoPEC. Ce modèle aurait imposé des restrictions au moment de remplacer les systèmes de chauffage utilisant de l'énergie fossile, ce dont l'électorat bernois n'a pas voulu. D'autres cantons, comme Fribourg ou Appenzell Rhodes-Intérieures, ont accepté des lois plus strictes sur l'énergie en 2019, au détriment des chauffages au mazout et au grand dam de la branche pétrolière.

Malgré, ou précisément à cause de ces décisions, l'objectif du MoPEC consistant à uniformiser les lois cantonales sur l'énergie est loin d'être atteint. Même après l'«année climatique» 2019, la Suisse restera un patchwork de politiques énergétiques. ■

Chacun, selon son point de vue, peut y voir une hystérie ou interpréter cela comme l'avertissement d'un effondrement qui menace.

Les besoins de mobilité ont encore progressé

Le réseau suisse de stations-service est l'un des plus denses d'Europe. En 2019, les ventes moyennes de carburants se sont élevées à 1,4 million de litres par station-service. Une fois de plus, le kérosène a atteint un niveau record.

La décennie 2010 a été caractérisée par une forte croissance des véhicules diesel, tandis que la flotte essence s'amenuisait. De 740 000 voitures particulières à moteur diesel en 2010, le parc a presque doublé pour atteindre 1,38 million d'unités en 2019. Dans le même laps de temps, le nombre de véhicules à essence a diminué d'environ 200 000 unités. Cela étant, la croissance du parc diesel a ralenti d'année en année. De 2018 à 2019, elle n'a représenté que 8000 véhicules. Le point d'équilibre entre les nouvelles immatriculations et le parc a également été atteint à la fin de la décennie. Pendant de nombreuses années, près d'une voiture sur trois était un modèle diesel. Or aujourd'hui, ce type de motorisation équipe également une voiture sur trois sur l'ensemble du parc.

Cette évolution se reflète sur la consommation de carburants. Alors qu'en 2010, les ventes d'essence dépassaient encore de près de 800 000 tonnes celles de diesel, le rapport s'est peu à peu inversé jusqu'en 2019, date à laquelle les ventes de diesel ont dépassé celles d'essence de 500 000 tonnes.

Le nouveau dominateur du marché automobile n'est pas le véhicule électrique à batterie, comme on pourrait le croire, mais l'hybride essence. Le parc automobile a augmenté d'environ 16 000 véhicules en tout, mais seulement de 8000 unités pour les véhicules électriques à batterie. Si l'on prend en compte les quelque 3000 hybrides diesel, les motorisations thermiques électrifiées dominent donc clairement les entraînements purement électriques.

Les ventes de carburant d'aviation ont atteint un nouveau record en 2019, avec près de 1,9 million de tonnes. Les ventes de kérosène ont progressé chaque année depuis 2010. La croissance du tra-

fic aérien mondial n'a donc pas épargné la Suisse en 2019. Le marché des stations-service a été stable l'année dernière. Certes, le nombre de points de vente a diminué de cinq – de 3367 à 3362 – et le nombre de shops de stations-service de huit unités (de 1346 à 1338). En revanche, le nombre de shops de stations-service de plus de 50 m² a augmenté de 45 unités, un nombre significatif qui porte leur total de 1080 à 1125 unités et fait du réseau suisse de stations-service l'un des plus denses d'Europe.

En 2019, les ventes moyennes de carburants se sont élevées à 1,4 million de litres par station-service et à 3,1 millions de litres pour celles situées sur autoroute. Notons qu'environ un tiers des stations-service disposent d'un shop, mais que celles-ci représentent aussi plus des deux tiers des carburants vendus en Suisse. ■

Les stations-service de la Suisse

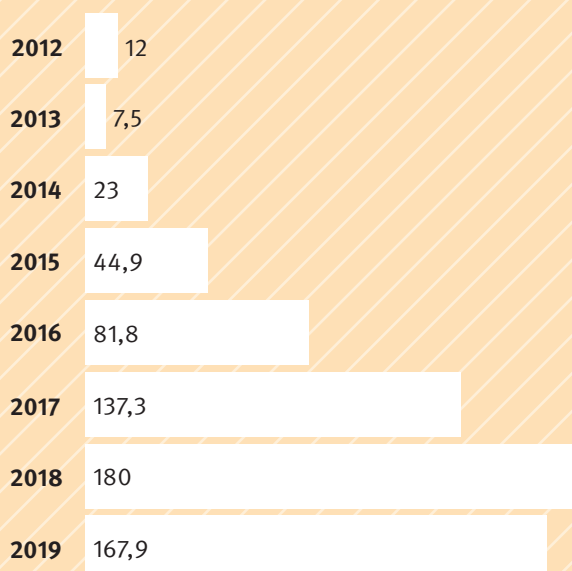
Evolution du marché des stations-service en Suisse: dans un marché saturé, le nombre de stations-service se réduit (tableau 14).

2019	2020
3367	3362

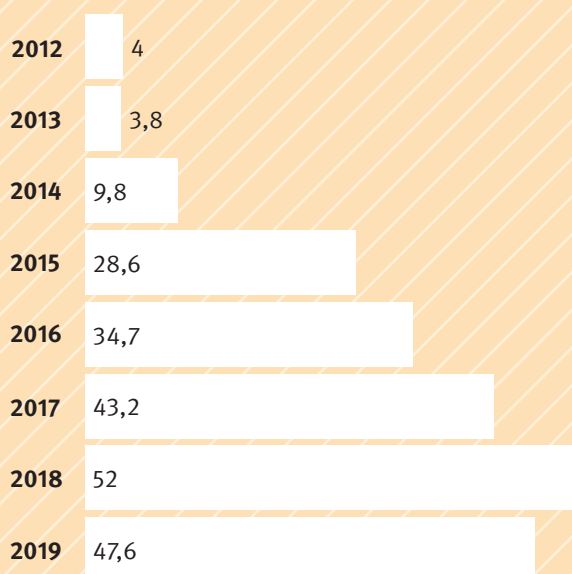
Ventes de biocarburants en Suisse

Depuis l'introduction de l'obligation de compenser en 2013, les ventes de biocarburants ont augmenté (en millions de litres, source: Carbura).

Biodiesel



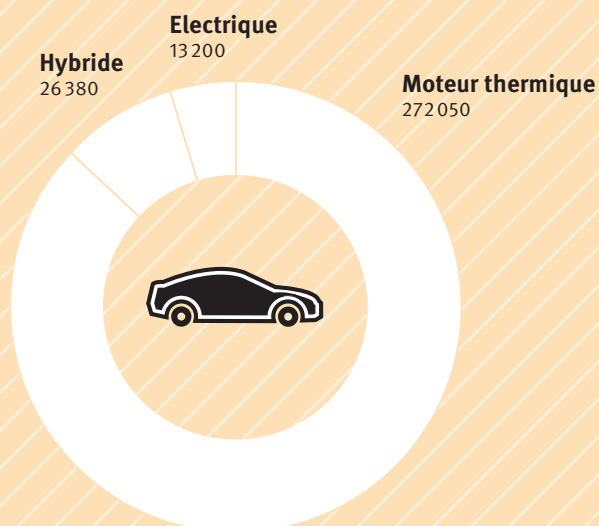
Bioéthanol



Nouvelles mises en circulation

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

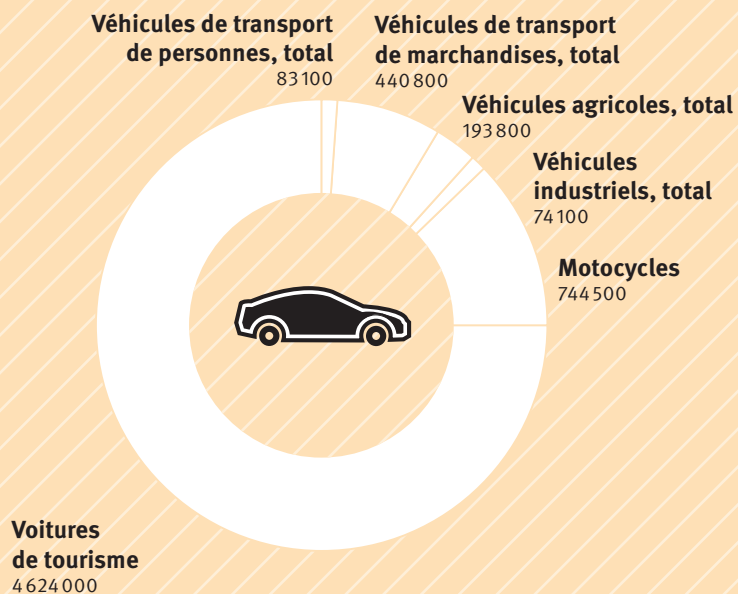
2019



Parc des véhicules routiers

Les véhicules à essence ou diesel représentent toujours quelque 99% du parc (source: routesuisse).

2019



Le mazout, un produit recherché aussi en 2019

Malgré une multitude de contrariétés politiques, 2019 a été une bonne année pour la branche du mazout. Le volume des ventes a atteint des niveaux réjouissants, notamment en raison des prix avantageux du mazout en automne.

L'année 2019 a été caractérisée par des températures nettement plus basses que le record de chaleur de 2018. Et s'il fait froid, on chauffe davantage – pour cette simple raison, la branche a enregistré un volume de ventes de mazout de 2,66 millions de tonnes en 2019, soit environ 13% de plus que l'année précédente, et des ventes en moyenne aussi élevées qu'en 2017. Les prix attractifs du mazout dans le second semestre de l'année ont également contribué à ce bon résultat. Dans l'ensemble, le niveau des prix était globalement beaucoup plus bas qu'en 2018, lorsque le bas niveau de l'eau du Rhin a fait s'envoler les coûts de transport du mazout.

La tendance du mazout Eco se poursuit

La tendance du mazout Eco continue d'être à la hausse. La part du mazout à faible teneur en soufre dans les ventes totales a atteint un peu plus de 50% en 2019 – et la tendance est à la hausse, dès lors que seul le mazout Eco pourra être utilisé à partir de juin 2023. La branche se rapproche donc, à grands pas, de l'objectif d'une seule qualité de mazout.

Un regard sur l'avenir: mazout biologique

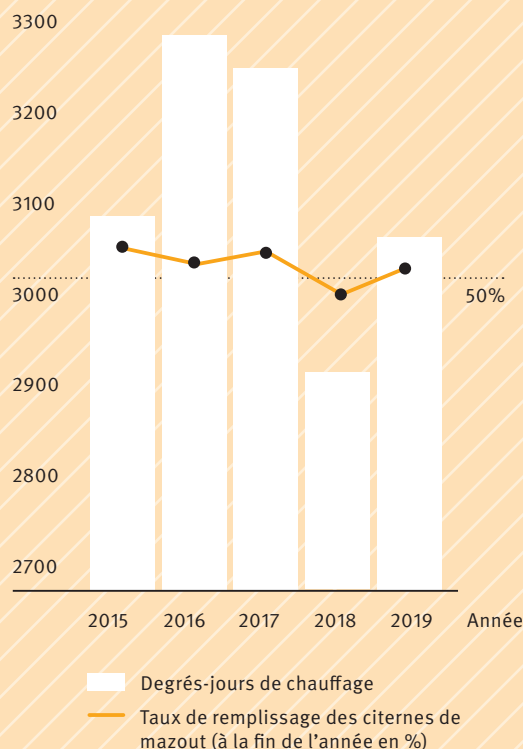
Contrairement au mazout Eco, le mazout biologique, produit à partir de déchets végétaux, en est encore à ses débuts en Suisse. En 2019, la branche a entrepris de gros efforts pour mettre sur le marché l'alternative sans CO₂ pour le mazout courant. A suivre en tout cas! ■

LE PÉTROLE EN SUISSE

Degrés-jours de chauffage variables, niveau du remplissage des citernes stable

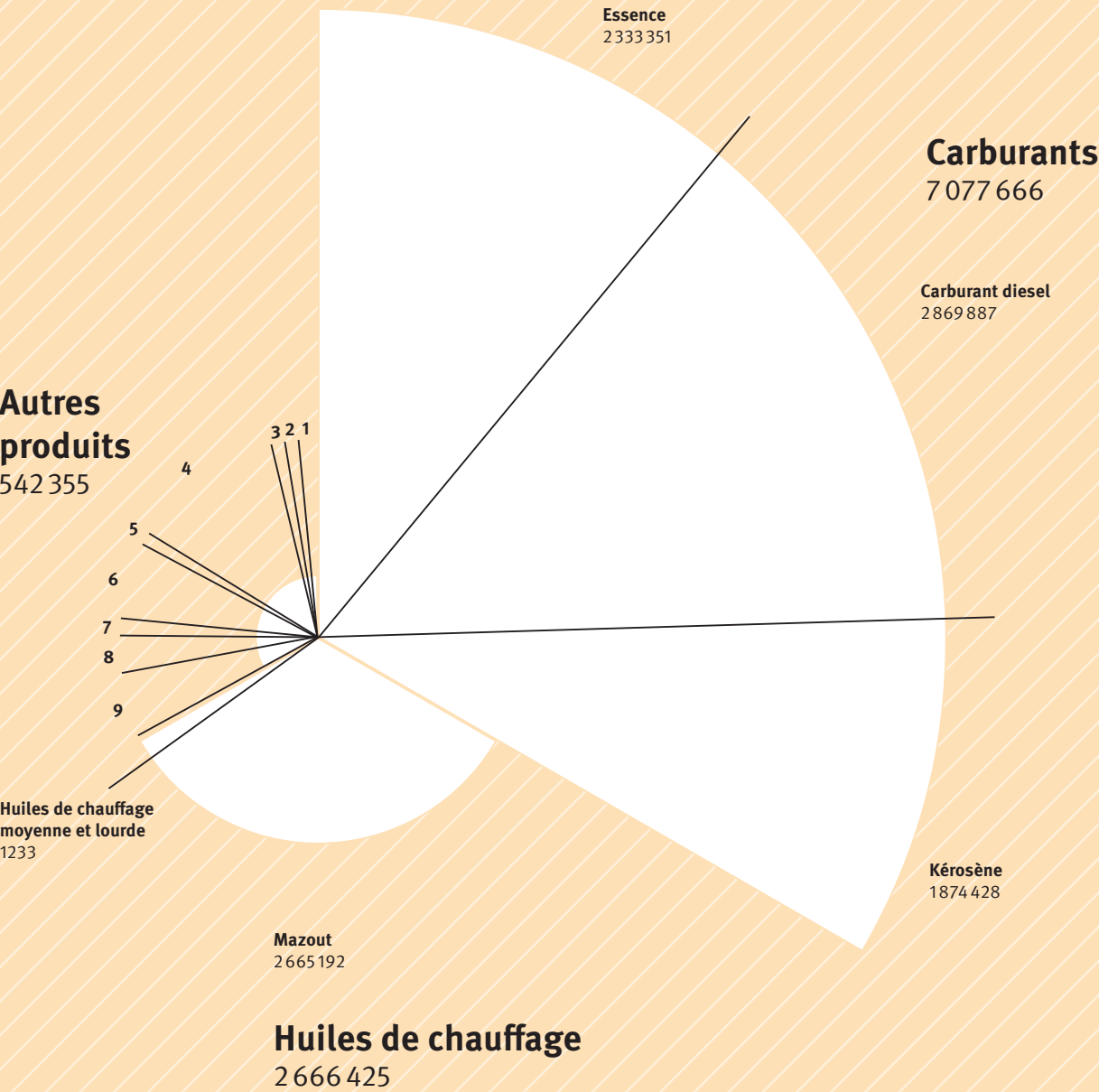
Bien que le nombre de degrés-jours de chauffage varie chaque année, le niveau moyen du remplissage des citernes reste stable autour des 50% (tableau 2).

Consommation de mazout
(en millions de tonnes)



Ventes en Suisse

Ventilation des ventes en catégories carburants, combustibles et autres produits (en tonnes, tableau 1).



Autres produits

1 Autres pétroles 1854	3 White spirit 4067	5 Cires et paraffines 3340	7 Naphta 7507	9 Lubrifiants 45787
2 Essence d'aviation 2849	4 Bitumes 261782	6 Gaz liquéfiés 173382	8 Coke de pétrole 41787	

La branche apporte une contribution précieuse au budget de l'Etat

Plus de 6% des recettes de la Confédération provenaient en 2019 de l'impôt sur les huiles minérales. Pour chaque litre d'essence, 73,12 centimes et pour chaque litre de diesel, 75,87 centimes ont été versés à la Confédération.

Pour l'impôt sur les huiles minérales et autres produits pétroliers, le gaz naturel ainsi que les carburants, il s'agit d'une taxe à la consommation. Contrairement aux droits de douane, qui ne sont perçus que sur les marchandises importées, les taxes à la consommation s'appliquent sur des marchandises de consommation importées.

En 2019, l'impôt sur les huiles minérales représentait moins de 6,2% des recettes de la Confédération. L'impôt sur les huiles minérales pour les carburants s'est élevé à environ 2,7 milliards de francs, dont 45% ont été versés à la caisse de la Confédération. La moitié a été consacrée au trafic routier et aérien et environ 5% au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). La surtaxe sur les huiles minérales pour les carburants s'est élevée à environ 1,8 milliard de francs en 2019, montant alloué au trafic routier et aérien. En 2019, sur les quelque 17 millions de francs d'impôts sur les huiles minérales, 100% sont allés à la caisse de la Confédération.

En 2019, les consommateurs de combustibles et carburants fossiles apporteront à nouveau une contribution financière substantielle au budget de l'Etat. Ils ont ainsi payé 73,12 centimes par litre d'essence sans plomb, et 75,87 centimes par litre de diesel.

Compte tenu de l'évolution attendue des transports (défossilisation, services multimodaux), il est nécessaire et judicieux de remplacer à moyen terme l'imposition des huiles minérales par la tarification de la mobilité, qui remplacera le financement actuel des transports. Quelle que soit la forme de tarification de la mobilité, il doit être possible de planifier à long terme les recettes

pour investir dans les infrastructures de transport. En cela, un objectif incitatif est fondamentalement incompatible. Des taxes d'incitation doivent être remboursées; ils sont donc incompatibles avec un objectif de recettes.

A vrai dire, l'impôt sur les huiles minérales par litre de mazout s'élève «seulement» à 0,3 centime. Mais les taxes sur le CO₂ sont un facteur important pour les consommateurs en 2019. Cette taxe dite d'incitation a pour but de réduire les émissions de CO₂ en Suisse. La taxe est prélevée sur les combustibles fossiles tels que le mazout, le gaz naturel, le charbon, le coke de pétrole et d'autres combustibles fossiles. En 2019, chaque tonne de CO₂ était frappée de 96 francs. Ainsi, les consommateurs ont payé 254,40 francs supplémentaires pour 1000 litres de mazout. La nouvelle loi sur le CO₂, discutée dans les Chambres fédérales au cours de l'année, prévoit une augmentation de la taxe de 96 à 210 francs. Ce montant dépasse de plusieurs fois les montants du CO₂ pratiqués à l'échelle européenne, ce qui placerait l'économie suisse dans une position concurrentielle amplement désavantageuse par rapport à ses concurrents étrangers. ■

Recettes fiscales des carburants et combustibles

En 2019, les recettes fiscales provenant des carburants et des combustibles se sont élevées à 5580 millions (tableau 18).

Impôts sur les huiles minérales		Surtaxe sur les huiles minérales	Charge fiscale et autres redevances	
Impôt sur les huiles minérales Carburant diesel 1376,8		Surtaxe sur les huiles minérales Carburant diesel 872,3	Taxe sur la valeur ajoutée 996,5	
Impôt sur les huiles minérales Essence 1289,2		Surtaxe sur les huiles minérales Essence 894,4		
			Commission de perception 68,8	
Impôt sur les huiles minérales Kérosène 36,5	Impôt sur les huiles minérales Huiles de chauffage et autres produits 17,0	Impôt sur les huiles minérales Autres 1,7	Surtaxe sur les huiles minérales Kérosène 24,9	Autres 1,7

4 500 000 000.—

L'impôt sur les huiles minérales et la surtaxe se sont élevés à 4,5 milliards de francs.

Diminution des émissions de CO₂ en Suisse

En juillet 2019, l'Office fédéral de l'environnement a actualisé les statistiques CO₂. En 2018, les émissions de CO₂ liées à l'énergie s'élevaient en Suisse à 32,8 millions de tonnes, ce qui représente une baisse d'environ 400 000 tonnes par rapport à l'année précédente.

Les émissions de gaz à effet de serre provenant des installations de chauffage au mazout ont continué à diminuer nettement à la fin de 2018 et s'élevaient encore à 8,19 millions de tonnes d'équivalents CO₂ par an (année précédente: 9,11 millions de tonnes). Par rapport à l'année de référence 1990, les émissions des installations de chauffage au mazout ont pratiquement diminué de moitié. A l'inverse, les émissions de CO₂ des installations de chauffage au gaz sont passées de 3,82 à 6,57 millions de tonnes par an entre 1990 et 2018. Corrigé des conditions météorologiques, un total de 16,83 millions de tonnes d'émissions de CO₂ était attribuable aux combustibles en 2018 (année précédente 17,21 millions de tonnes).

En 2018, les carburants ont rejeté 15,96 millions de tonnes de gaz à effet de serre (essence: 7,2; diesel: 8,46; autres: 0,3), soit la même quantité que l'année précédente et comparable aux rejets de l'année de référence 1990. Depuis lors, cependant, le trafic voyageur privé sur la route a augmenté d'un tiers, passant de 77 à 102 milliards de kilomètres parcourus au volant, et le transport de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, de 8 milliards à environ 17,7 milliards en 2018. Que l'on maîtrise les émissions dues au trafic malgré cette augmentation des performances est dû à l'efficacité énergétique croissante des véhicules et à l'augmentation des agents énergétiques à faible teneur en CO₂. L'utilisation de biocarburants permet à elle seule d'économiser plus de 500 000 tonnes de CO₂ par an.

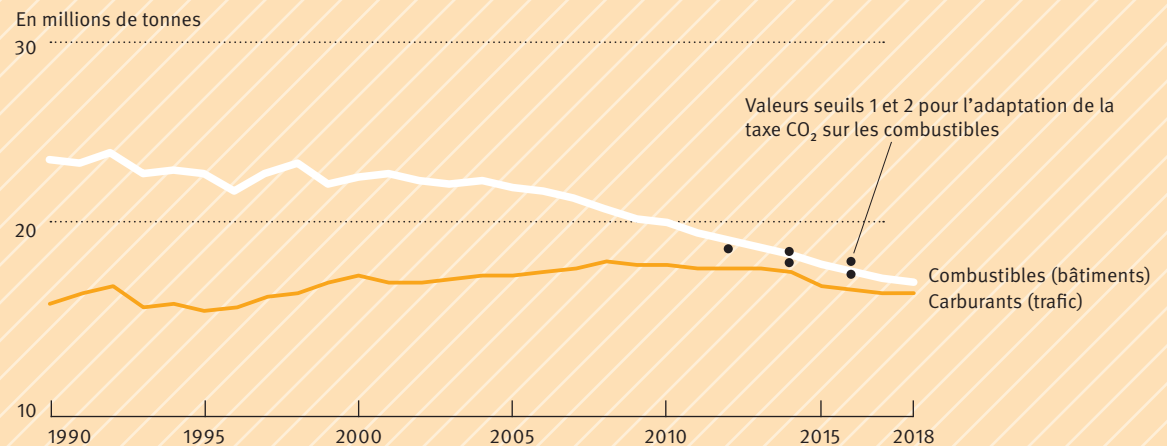
Les émissions mondiales de CO₂ liées à l'énergie ont baissé en 2019 après deux ans de croissance pour atteindre environ 33 gigatonnes. Cela est principalement dû à une forte baisse des émis-

sions de CO₂ dans les secteurs des économies nationales avancées. Le rôle croissant des énergies renouvelables (principalement l'énergie éolienne et solaire), le passage du charbon au gaz naturel et l'augmentation de la production d'énergie nucléaire ont un impact positif dans ce domaine. Les émissions de CO₂ provenant de l'utilisation du charbon ont diminué de près de 200 millions de tonnes, soit 1,3%, par rapport à 2018, ce qui a compensé l'augmentation des émissions provenant du pétrole et du gaz. Dans les économies avancées, les émissions ont diminué de plus de 370 millions de tonnes (soit 3,2%), dont 85% de cette baisse est due au secteur de l'électricité. En revanche, les émissions de CO₂ de la Chine ont augmenté d'un quart de milliards de tonnes. ■

En 2019, les émissions mondiales de CO₂ liées à l'énergie s'élevaient à environ 33 milliards de tonnes, soit 1000 fois plus que celles de la Suisse.

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 de la Suisse comparées aux émissions mondiales d'environ 33 milliards de tonnes

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

Combustibles en Suisse

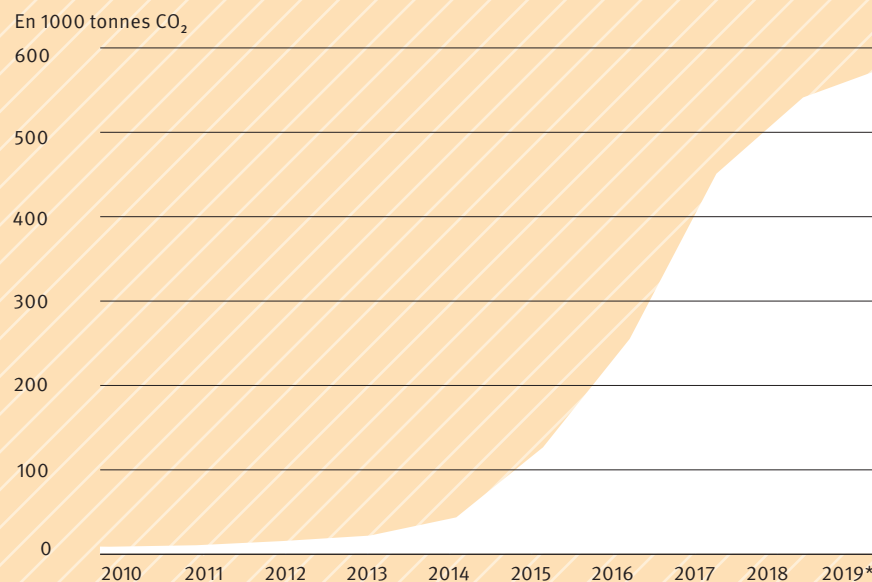
16,8 millions de tonnes

Carburants en Suisse

16 millions de tonnes

Compensation de CO₂

Grâce à l'utilisation de biocarburants, l'émission d'importantes quantités de CO₂ a pu être évitée (2019*: estimé, source: Biofuels).





Près de 3 millions de tonnes de produits finis et de pétrole brut ont atteint la Suisse par voie fluviale en 2019.

Importations et stocks

En 2019 aussi, la branche pétrolière a continué à garantir, en tout temps, la sécurité de l'approvisionnement en combustibles et carburants fossiles en Suisse.

Il n'y a pas eu de changements majeurs dans la répartition de base des voies d'importation l'année dernière. Environ un tiers des importations se font par chemin de fer et un tiers par pipeline. Après le bas niveau d'eau du Rhin de 2018 et la libération des réserves obligatoires, la situation s'est majoritairement normalisée en 2019.

Les réserves obligatoires libérées en automne de 2018 ont dû être rééquilibrées en 2019, ce qui a entraîné une augmentation massive des importations, notamment de diesel. Les 3,3 millions de tonnes de diesel importées dépassent de plus de 42%, les 2,3 millions de tonnes de l'année précédente. Le retour à la normale a également entraîné une forte augmentation de près de 20% du mazout par rapport à 2018. Avec au total 10,9 millions de tonnes, les importations de pétrole brut et de produits pétroliers ont été les plus élevées depuis 2014.

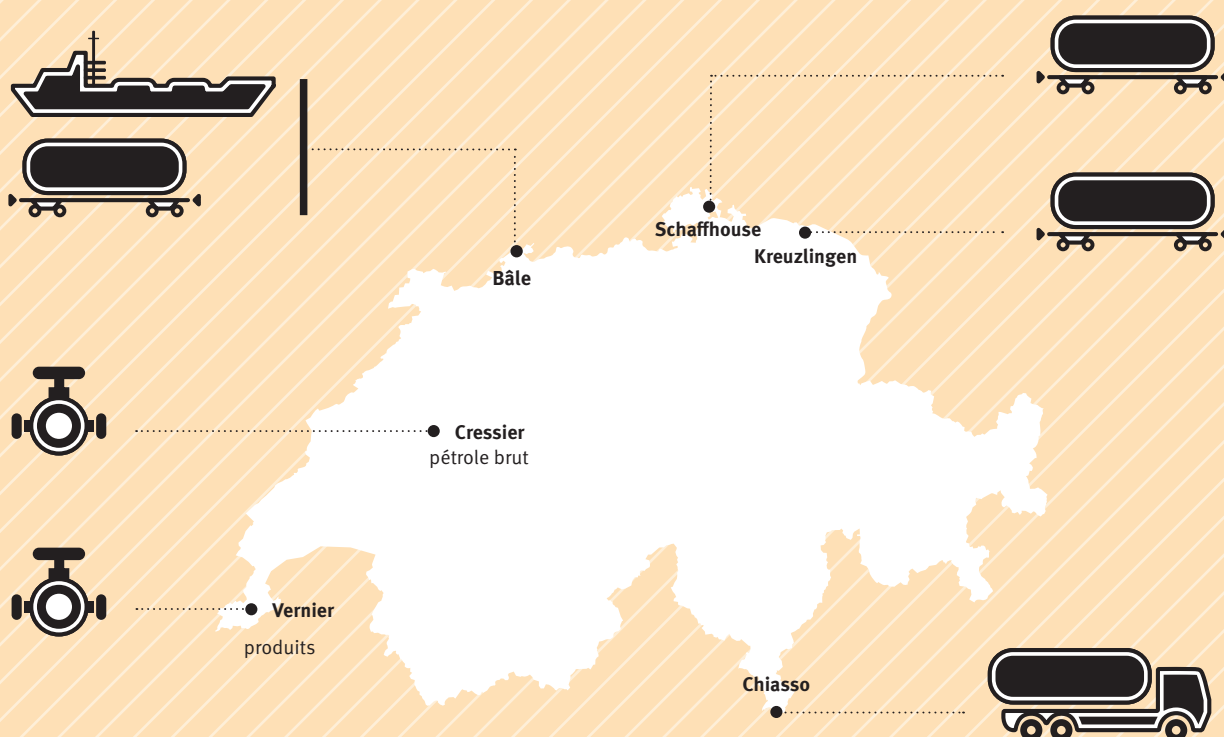
Bien que la libération des réserves obligatoires en automne 2018 n'ait pris fin qu'en janvier 2019, plus aucune quantité n'a été importée au début de 2019. Cependant, en raison de la suppression des trains en provenance d'Allemagne en été 2019, on a dû libérer encore une fois de petites quantités de kérosène des réserves obligatoires. La raison de ces suppressions résidait dans les travaux de construction prévus dans la région de la raffinerie de Cologne qui ont été plus longs, ce qui a entraîné des retards plus importants dans la chaîne d'approvisionnement. ■

Les principales voies d'acheminement des produits pétroliers vers la Suisse en 2019

(Tableaux 10 et 11)



Les produits pétroliers arrivent en Suisse par quatre voies: l'eau, le rail, la route et les oléoducs. Les chemins de fer et les oléoducs représentent la plus grande part.





Provenance du pétrole brut importé en Suisse

Répartition des importations du pétrole brut par pays d'origine en 2019 (tableau 6).

Nigeria

935 376 t
34,2%

Kazakhstan

785 912 t
28,7%

Libye

610 071 t
22,3%

Etats-Unis

287 680 t
10,5%

Algérie

89 219 t
3,3%

Autres

30 652 t
1,2%

Volumes des importations de pétrole brut et de produits finis (en tonnes)



2 738 910
pétrole brut

8 190 808
produits finis



Rail



Camion



Navigation fluviale
par le Rhin



Pipeline

Qualité et normalisation: la branche répond à des exigences rigoureuses

Dans les domaines de la qualité et de la normalisation en 2019, l'accent a été mis sur des questions telles que le mazout bio et certaines normes adaptées aux conditions européennes – mais aussi sur la garantie d'un approvisionnement économique du pays, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement en carburants lors des coupures de courant.

Normes

Plusieurs normes modifiées en 2018 ont été publiées en Suisse en 2019. Au premier plan figurent la norme SN EN 590 adaptée aux réalités européennes, et la norme SN 181160-2 pour le mazout Eco dont la teneur maximale en azote a été supprimée. A partir de 2020, la branche surveillera l'évolution de la teneur en azote du mazout Eco pour le compte de l'Office fédéral de l'environnement.

En 2019, les travaux du comité national de normalisation et de la branche se concentreront principalement sur le thème du biocombustible. Sous la direction de Biofuels, un groupe de travail distinct a été créé, auquel Avenenergy Suisse participe également. L'objectif du groupe de travail est d'élaborer une réglementation nationale normative pour les huiles de chauffage biogènes et les composants du mazout. L'achèvement des travaux et la publication de la norme ne sont pas attendus avant la fin de 2020 au plus tôt, voire en 2021.

Qualité des produits

En 2019, l'Union Pétrolière c'est-à-dire Avenenergy Suisse a effectué de nouveau des contrôles de qualité pour le diesel et l'essence. Cette année encore, la branche a pu remplir ses hautes exigences en matière de qualité.

Le contrôle de qualité en hiver a concerné le carburant diesel, avec un total de 139 échantillons testés. L'utilisation de FAME reste maintenant à un niveau constamment élevé. 82% des échantillons

avaient des teneurs en FAME ($>0,5\%$ v/v), exactement la même proportion que l'année précédente. Pour la première fois, seuls trois échantillons dépassaient légèrement la proportion maximale autorisée (7% v/v). Des échantillons individuels ont montré des écarts dans le point d'éclair et le comportement au froid. La grande majorité de tous les échantillons étaient également conformes en 2019. Cela montre que la branche maîtrise bien l'utilisation des biocomposants.

Lors du contrôle en été, des échantillons d'essence provenant de 140 stations-service de toute la Suisse ont été testés en laboratoire pour vérifier leur conformité à la norme. 50% de tous les échantillons présentaient une proportion significative ($>0,5\%$ v/v) d'éthanol. L'éthanol n'est pas utilisé en Suisse dans la même mesure. Alors que près de 90% de tous les échantillons du Plateau contenaient de l'éthanol, seuls quelques échantillons ont été trouvés au Tessin et en Suisse orientale. Pour les petites stations-service, le passage de l'essence d'hiver à l'essence d'été représente un défi particulier. Après le mois de transition en avril, environ un tiers des échantillons présentaient encore des dépassements de pression vapeur en mai. La commission technique s'est aussi penchée sur des mesures possibles pour sensibiliser les exploitants et achever le passage dans les délais prescrits.



Assurer l'approvisionnement économique du pays en carburants et combustibles est la première priorité. Sur la photo: Raffinerie de Cressier.

Accord de coopération pour les grands dépôts pétroliers

En 2018, 38 dépôts pétroliers de 11 cantons faisaient partie de l'accord de coopération sur la prévention des accidents majeurs dans les grands dépôts pétroliers. Dans cinq installations, des contrôles répétés ont été effectués par l'organisation spécialisée mandatée; dans une installation, on a effectué une évaluation initiale complète.

Approvisionnement économique du pays

Outre la constitution des réserves obligatoires, la branche s'est également engagée, en 2019, dans un autre domaine de l'approvisionnement économique du pays, à savoir l'approvisionnement en carburants lors de panne de courant. Le groupe de travail fondé en 2018 a été intégré au département des moyens d'exploitation. Avec Fabian Bilger, Avenenergy Suisse a pris en charge la gestion du département au sein de l'organisation de milice. L'objectif le plus important au sein du département a été identifié en tant que mise en place d'une infrastructure d'approvisionnement d'urgence de

courant pour les organisations officielles de sauvetage et de sécurité (BORS). A cette fin, un agenda exhaustif a été élaboré en 2019 à l'intention des cantons, lequel devra soutenir les autorités compétentes dans la mise en place d'une telle infrastructure. Il devrait être publié en 2020. ■



Courant 2019, de nombreux tests effectués à la pompe ont permis de garantir une qualité irréprochable du diesel et de l'essence pour les utilisateurs.

Le prix du pétrole brut persiste dans une période de faiblesse

Par rapport aux années précédentes, les différents événements survenus dans les points chauds du globe n'entraînent plus que des fluctuations mineures et à court terme du prix du pétrole brut. Les raisons en sont une offre excédentaire dans une économie mondiale qui s'affaiblit et la résilience accrue des chaînes d'approvisionnement.

Au premier trimestre de 2019, de nombreuses prévisions présumaient que le monde pourrait être confronté à une nouvelle phase de prix élevés du pétrole brut. Les analystes considéraient que des prix bien supérieurs à 70 dollars le baril étaient inévitables, et même la barre des 100 dollars semblait à nouveau à portée de main, comme en 2018. Ces attentes ont été alimentées par le conflit dans le Golfe persique et la crainte que le détroit d'Ormuz, un axe de transport important pas seulement pour le pétrole, puisse être fermé. De plus, les Etats de l'OPEP et leurs alliés ont constamment respecté les réductions de production afin de soutenir le prix du pétrole. En mai, les sanctions américaines contre l'Iran ont été durcies, ce qui a encore renforcé les attentes d'une tendance persistante à la hausse.

Cependant, le conflit commercial entre les Etats-Unis et la Chine s'est avéré être un facteur géopolitique plus puissant qui a influencé le prix du pétrole au cours de l'année et frappé la croissance économique. La Chine est le deuxième consommateur de pétrole et le premier importateur. La morosité de l'économie mondiale et un haut niveau des stocks ont freiné une nouvelle hausse des prix du pétrole à partir du milieu de l'année. Même la prolongation de la réduction de production de l'OPEP, décidée en juillet, n'y a rien

changé. Le contrepois a de nouveau été fourni par les Etats-Unis, où la production d'huile de schiste a encore été accélérée. Le prix du Brent a fluctué entre 56 et 66 dollars le baril au cours du second semestre de l'année.

Après que des attaques de drones sur les installations pétrolières d'Abkaik et de Khurais en Arabie saoudite à la mi-septembre ont paralysé plus de la moitié de la production des Saoudiens, le prix du pétrole a flambé pendant quelques jours seulement. Dans les années 1970, des événements similaires ont entraîné un choc des prix et de la croissance au niveau mondial. En 2019, le système mondial d'approvisionnement en pétrole a prouvé qu'il a gagné en résilience grâce à de nombreux fournisseurs et à des structures décentralisées, et que les défaillances à court terme peuvent être surmontées sans turbulences importantes sur le front des prix.

La croissance de la production s'est affaiblie^{1,2}

La production mondiale a de nouveau augmenté en 2019 et s'est élevée à 94,4 millions de barils par jour (b/j) (année précédente: 93,8 millions de b/j). Pourtant, la forte croissance relative de la production de l'année précédente (2,7%) s'est affaiblie pour atteindre 0,6% en 2019. La quantité

1 Oil and Gas Journal, 02 décembre 2019

2 OPEC Monthly Oil Market Report, Février 2020

de production des membres de l'OPEP est passée de 37,2 à 35,8 millions de b/j au cours de l'année. En revanche, celle des Etats-Unis a augmenté de 12%, passant de 15,3 à 17,2 millions de b/j, compensant ainsi la baisse due aux limites de production de l'OPEP. Le Brésil, le Canada, la Russie, la Chine, l'Australie et le Royaume-Uni ont également contribué à la croissance de la production des pays non membres de l'OPEP. En Iran, la production a chuté de 22% passant de 4,4 millions de b/j à 3,4 millions de b/j à la suite des sanctions de l'Occident. Au Venezuela, la baisse a atteint même 30%, au point que la production n'a atteint à peine 1 million de b/j. En Irak et dans les pays producteurs d'Afrique, les productions se sont stabilisées ou ont légèrement augmenté.

En décembre, l'OPEP collectivement avec les pays OPEP+ a décidé de réduire une nouvelle fois leurs productions afin de contrer l'offre excédentaire sur le marché mondial. Avec ce nouvel accord, OPEP+ vise à produire 2,1 millions de barils par jour de moins qu'en octobre 2018, bien que l'Agence internationale de l'énergie (AIE) table toujours sur une offre excédentaire.

La demande continue d'augmenter

En 2019, la demande mondiale a augmenté d'environ 0,9 million de b/j par rapport à l'année précédente. Dans le troisième et quatrième trimestre, elle a franchi la barre des 100 millions de b/j. La moyenne annuelle était de 99,7 millions de b/j.

Dans la seule région du Pacifique asiatique, la croissance de la demande a été de 0,73 million de b/j, tandis que la demande en Europe et au Moyen-Orient a stagné ou légèrement diminué.

Réserves inchangées

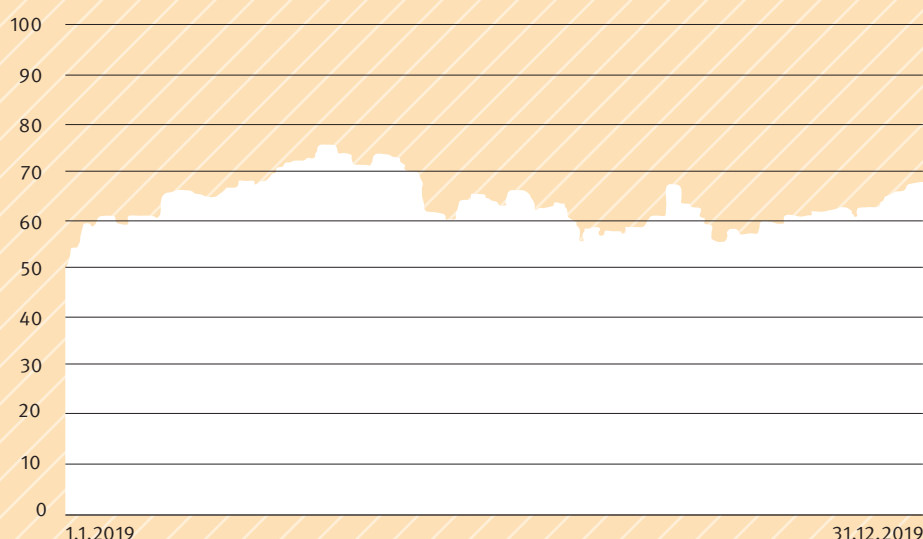
Les réserves mondiales restent essentiellement inchangées à environ 1700 milliards de barils. Le Venezuela est le pays qui possède les plus grandes réserves (environ 300 milliards de barils), suivi de l'Arabie saoudite (266 milliards) et du Canada (167 milliards). Près de 70% des réserves se trouvent dans les Etats de l'OPEP, 34% dans les pays de l'hémisphère occidental.

Défis pour les raffineries

A partir du 1^{er} janvier 2020, sur la base de la Convention internationale pour la prévention de la pollution maritime par les navires (MARPOL), seul le pétrole lourd d'une teneur en soufre maximale de 0,5% sera autorisé dans les navires de haute mer. En 2019, les raffineries du monde entier ont pris des dispositions et réalisé les investissements nécessaires pour répondre à la demande accrue de carburants. ■

2019: que de fluctuations minimales du prix du pétrole

Prix du Brent Crude Oil en dollars US



L'hydrogène – complément du diesel et de l'essence

L'hydrogène est considéré comme une source d'espoir pour la mobilité future. Cela vaut avant tout pour la branche des utilitaires, laquelle a fait de grands pas dans le développement du marché.

A l'avenir, l'hydrogène sera le complément essentiel des carburants fossiles actuels. La Suisse progresse rapidement dans cette voie. Cela s'applique en particulier au développement du marché. Ainsi, au Salon international de l'automobile de mars 2019, Avenergy Suisse a présenté la station-service du futur avec ses partenaires Hyundai et Empa. Comme ce fut le cas plus tard dans l'année, la première exposition nationale sur la mobilité future au Musée Suisse des Transports à Lucerne (Elmar) et à Auto Zürich a suscité un grand intérêt des visiteurs. La possibilité d'essayer un véhicule à pile à combustible à l'hydrogène a été grandement utilisée.

Lors de la Journée de la branche d'Avenergy Suisse du 30 octobre 2019 à Zurich, à laquelle ont participé à l'hôtel Metropol plus de 200 représentants de l'industrie, il était clair pour la branche pétrolière en Suisse, que l'hydrogène devait maintenant compléter le diesel et l'essence.

L'hydrogène est aujourd'hui adapté à la production de masse

Il y a plusieurs raisons à cela. Premièrement, le secteur de la mobilité est soumis à des réglementations de plus en plus strictes en matière de CO₂, qui obligent les constructeurs automobiles à trouver de nouvelles solutions. Il s'agit d'objectifs plus stricts pour les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules pesant jusqu'à 3,5 tonnes et de la menace de zones d'interdiction de circuler pour les véhicules habituels dans les centres-villes. Deuxièmement, la technologie est maintenant si avancée qu'elle peut se développer à plus grande échelle. L'hydrogène est désormais adapté à la production de masse. Cela s'applique à la fois à la production

d'hydrogène neutre en CO₂ et à la fabrication des véhicules correspondants. Troisièmement, l'association Mobilité H2 Suisse, fondée en mai 2018 par des membres d'Avenergy Suisse en collaboration avec des entreprises de transport et de logistique et des entreprises disposant d'un parc de véhicules plus grands, a pris de plus en plus d'ampleur l'année dernière. L'association vise à créer un réseau national de distribution d'hydrogène dans les stations-service en Suisse.

L'utilisation de la technologie d'hydrogène est particulièrement intéressante dans le secteur des utilitaires – et pour l'économie aussi, car lesdits véhicules sont électriques, équipés de petites piles à combustible et non avec des batteries lourdes qu'il faut charger longtemps et qui sont nuisibles à l'environnement. Dans ces derniers, l'hydrogène est transformé en eau produisant un courant continu qui fait tourner le moteur. Contrairement aux voitures fonctionnant uniquement sur batterie, les véhicules à hydrogène ont l'autonomie à laquelle on est habitué, c'est-à-dire environ 500 kilomètres ou plus par remplissage du réservoir. En même temps, faire le plein prend beaucoup moins de temps que la recharge d'une voiture à batterie. Le réservoir est rempli après seulement trois minutes.

La Suisse contourne le problème de «l'œuf ou poule»

Alors qu'en 2019, en Allemagne et en France, comme les années précédentes, l'Etat a apporté un soutien financier à la mise en place d'un réseau de distribution d'hydrogène dans les stations, la Suisse a pris et prend encore un autre chemin. Car il s'avère qu'il ne sert pas à grand-chose de construire une infrastructure coûteuse avec l'argent



Essai sur route d'un véhicule à pile à combustible sur le stand Avenergy lors de l'exposition Elmar au Musée Suisse des Transports de Lucerne.

des contribuables, cela en marge du marché. Ainsi, la plupart des stations de distribution d'hydrogène en Allemagne ne disposent pas des installations nécessaires pour ravitailler les camions. Car surtout dans le trafic des poids lourds, la technologie de l'hydrogène offre une alternative valable à la propulsion diesel. Afin d'éviter le «problème de la poule et de l'œuf», présent dans d'autres pays, les entreprises suisses se concentrent donc dans un premier temps sur le secteur du transport de marchandises. Les exploitants de stations-service et les entreprises de transport, qui font partie de l'association Mobilité H2 Suisse, développent simultanément une infrastructure de ravitaillement et un parc de camions. En outre, l'approvisionnement en hydrogène vert indigène est garanti.

Technologie prometteuse

Le fait que l'hydrogène en tant qu'agent énergétique dans la mobilité est plus qu'un gadget a également été démontré en 2019 lors du Congrès Mondial de l'Energie à Abu Dhabi en septembre. Là aussi, la conclusion a été que cette alternative

au diesel éprouvé, respectueuse du climat et de l'environnement, a un grand avenir, notamment pour les véhicules utilitaires et les camions. Après tout, il n'existe toujours pas de concepts de propulsion alternatifs sans rejet d'émissions compatibles avec les exigences de charge utile. L'intérêt pour cette technologie provient également du fait que l'hydrogène joue un rôle central dans la convergence des agents énergétiques, comme l'a démontré le Congrès Mondial de l'Energie. Cela signifie que l'électricité peut être convertie en agents énergétiques gazeux ou liquides et vice versa. L'hydrogène occupe la position clé dans ce processus. Grâce à l'engagement des membres d'Avenergy Suisse, la Suisse est considérée comme un pionnier à l'échelle mondiale dans la commercialisation de cette technologie prometteuse. ■

Membres du bureau de Zurich



ROLAND BILANG
Directeur



UELI BAMERT
Responsable des affaires
politiques



FABIAN BILGER
Responsable HSSE



TÜLAY ERGIN
Responsable marketing



NATHALIE GEORGES
Responsable finances



MELIHA JUKIC
Secrétariat



SAMIRA ILG
Assistante de direction



DANIEL SCHINDLER
Responsable communication

Collaborateurs du service extérieur



GIORGIO BERGOMI
Centro d'informazione per
l'olio combustibile



BEAT GASSER
Responsable génie thermique
Bureau régional Zurich et
Suisse centrale



**PAUL-ANDRÉ
KILCHENMANN**
Centre Information Mazout
Suisse romande



MARKUS SAGER
Bureau régional Mittelland et
du Nord-Ouest



MORENO STEIGER
Bureau régional Suisse
orientale et Grisons



MARTIN STUCKY
Responsable bureau
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



GAETANO GRADINI
Eni Suisse S.A.



JÜRГ HORNISBERGER
Tamoil Suisse S.A.



ROGER OSER
Coop Mineraloel AG



URS SCHMIDLI
Schätzle AG



ALEXANDER STREITZIG
Agrola AG



MARTIN THOMSEN
BP Switzerland



RAMON WERNER
Oel-Pool AG

Les membres d'Avenergy Suisse au 1^{er} janvier 2020

Liste des 27 sociétés

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,
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) Zoug, Baarerstrasse 139,
case postale, 6302 Zoug,
tél 058 456 91 11, www.bpswitzerland.ch

Cica S.A.

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

City Carburoil SA

case postale 166, 6802 Rivera,
tél 091 935 93 63, www.citycarburoil.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

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 S.A.

c/o Eni Suisse S.A.,
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 Zurich AG

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

Sapro SA

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

Schätzle AG

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

Shell (Switzerland) AG

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

Socar Energy Switzerland GmbH

Nüschelerstrasse 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) S.A.

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

Voegtlin-Meyer

Aumattstrasse 2, 5210 Windisch,
tél 056 460 05 05, www.voegtlin-meyer.ch

Organe de contrôle

PricewaterhouseCoopers AG
Birchstrasse 160,
8050 Zurich

Adresse

Avenergy Suisse
Spitalgasse 5, 8001 Zurich,
Tél 044 218 50 10,
Fax 044 218 50 11,
www.avenergy.ch

1 Ventes intérieures de produits pétroliers¹

Produit	2017 t	2018 t	2019 t	2018/19 %
Essence	2 372 708	2 342 285	2 333 351 ²	-0,4
Kérosène	1 755 044	1 855 370	1 874 428	1,0
Carburant diesel	2 786 299	2 856 450	2 869 887 ³	0,5
Total carburants	6 914 051	7 054 105	7 077 666	0,3
Mazout	2 876 244	2 349 093	2 665 192 ⁴	13,5
Huiles de chauffage moyenne et lourde	2 469	1 154	1 233	6,8
Total huiles de chauffage	2 878 713	2 350 247	2 666 425	13,5
Gaz liquéfiés	176 096	175 571	173 382	-1,2
Bitumes	270 151	279 420	261 782	-6,3
Coke de pétrole	52 289	63 944	41 787	-34,7
Lubrifiants	49 969	45 796	45 787 ⁵	0,0
Essence d'aviation	3 229	3 052	2 849	-6,7
Naphta	17 908	14 853	7 507	-49,5
Autres pétroles	2 070	2 189	1 854	-15,3
Cires et paraffines	4 020	4 171	3 340	-19,9
White Spirit	4 692	4 551	4 067	-10,6
Total autres produits	580 425	593 548	542 355	-8,6
Total	10 373 189	9 997 900	10 286 446	2,9

¹ Ventes en libre pratique fiscale (excepté kérosène).

² Inclus biocarburants: 47 644 tonnes.

³ Inclus biocarburants: 167 924 tonnes.

⁴ Inclus mazout Eco pauvre en soufre: 1 385 163 tonnes.

⁵ Comme lors des années précédentes, seule les ventes de l'Association de l'industrie suisse des lubrifiants sont comptabilisées (plus de 90% du total).

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

2 Facteurs influençant la consommation

	2017	2018	2019	2018/19
				%
PIB réel, en mio. CHF ¹ (année de référence 2010)	684 744	703 578	710 113 ^p	0,9
Population résidente permanente ² moyenne (en 1000)	8 484	8 545	8 604	0,7
Effectif total de logements (en 1000) ³	4 470	4 529	^v	
Degrés-jours de chauffage ⁴	3 233	2 891	3 067	6,1
Taux de remplissage des citernes ⁵ de mazout (à la fin de l'année en %)	53,5	49,3	50,7	2,8
Production industrielle (2015=100) ⁶	104,7	109,4	113,3	
Effectif des véhicules à moteurs ⁷	5 324 100	5 374 500	5 415 800	0,8
Nombre des vols ⁸ (aéroports de Zurich, Genève; vols de ligne et charter)	385 159	390 216	389 478	-0,2

^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

	2017	2018	2019
	%	%	%
Essence	22,9	23,4	22,7
Kérosène	16,9	18,6	18,2
Carburant diesel	26,9	28,6	27,9
Huiles de chauffage	27,8	23,5	25,9
Autres produits	5,6	5,9	5,3
Total	100.00	100.00	100.0

¹ Sans la consommation propre des raffineries.

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

4 Statistique des importations¹

Produit	2017 t	2018 t	2019 t	2018/19 %
Essences	1 643 442	1 592 857	1 695 494	6,4
Kérosène	1 732 783	1 855 809	1 934 363	4,2
Diesel	2 965 692	2 352 485	3 349 454	42,4
Huiles de chauffage	850 598	570 728	678 776	18,9
Bitumes	270 626	280 115	262 131	-6,4
Coke de pétrole	52 586	64 328	42 157	-34,5
Lubrifiants	72 730	69 856	76 120	9,0
Gaz liquéfiés	69 993	62 892	80 872	28,6
Autres produits	77 649	71 931	71 442	-0,7
Total des produits pétroliers	7 736 099	6 921 001	8 190 808	18,3
Pétrole brut	2 837 636	3 030 841	2 738 910	-9,6
Total	10 573 735	9 951 842	10 929 718	9,8

Source: Administration fédérale des douanes.

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

	2017		2018		2019	
	t	%	t	%	t	%
UE	7 704 571	72,9	6 878 218	69,1	8 148 778	74,6
Autres pays d'Europe	8 498	0,0	2 567	0,0	36 811	0,3
Afrique	1 622 458	15,3	1 889 264	19,0	1 634 678	15,0
Asie/Océanie	996 595	9,4	1 148 939	11,5	791 777	7,2
Amérique	241 613	2,3	32 854	0,3	317 674	2,9
Total	10 573 735	100,0	9 951 842	100,0	10 929 718	100,0

Source: Administration fédérale des douanes.

6 Statistique par pays de provenance

	2017		2018		2019	
	t	%	t	%	t	%
Pétrole brut ¹						
Algérie	6 975	0,2	27 921	0,9	89 219	3,3
Lybie	330 959	11,7	718 656	23,7	610 071	22,3
Nigeria	1 284 446	45,3	1 142 663	37,7	935 376	34,2
Total Afrique	1 622 380	57,2	1 889 240	62,3	1 634 666	59,7
Russie	6 312	0,2		0,0	28 887	1,1
Kazakhstan	991 129	34,9	1 141 601	37,7	785 912	28,7
USA	42 307	1,5		0,0	287 680	10,5
Mexique	175 508	6,2		0,0		0,0
Azerbaïdjan		0,0		0,0	1 765	0,1
Total pétrole brut	2 837 636	100	3 030 841	100	2 738 910	100
Produits finis ²						
Allemagne	4 114 917	53,2	3 642 525	52,6	3 832 165	46,8
France	993 335	12,8	981 841	14,2	1 116 507	13,6
Italie	795 363	10,3	692 306	10,0	658 905	8,0
Pays-Bas	607 893	7,9	680 504	9,8	1 352 663	16,5
Belgique	1 067 548	13,8	687 440	9,9	1 098 091	13,4
Autres pays de l'UE	125 516	1,6	193 600	2,8	90 447	1,1
Total UE	7 704 571	99,6	6 878 217	99,4	8 148 778	99,5
Autres pays d'Europe	2 186	0,0	2 567	0,0	7 924	0,1
Afrique	78	0,0	24	0,0	12	0,0
Asie/Océanie	5 466	0,1	7 338	0,1	4 100	0,1
Amérique	23 799	0,3	32 854	0,5	29 994	0,4
Total produits finis	7 736 099	100,0	6 921 001	100,0	8 190 808	100,0
Total pétrole brut et produits finis	10 573 735		9 951 842		10 929 718	

¹ A chaque fois, le lieu de chargement a été enregistré.
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	Total
		t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
Allemagne	2018	1 088 845	1 392 806	914 780	16 817	132 112	46 515	26 136	9 253	15 262	3 642 525
	2019	1 068 187	1 401 688	1 124 457	20 490	123 740	28 209	26 827	20 304	18 261	3 832 165
France	2018	60 960	411 567	181 191	245 488	62 504	0	4 894	8 274	6 964	981 841
	2019	64 862	431 899	246 558	301 939	57 058	1	3 443	4 660	6 087	1 116 507
Italie	2018	284 336	3 740	124 769	198 445	64 121	5 169	9 396	687	1 643	692 306
	2019	307 283	3 796	126 371	144 915	61 440	1	13 119	859	1 121	658 905
Pays-Bas	2018	10 369	47 694	592 629		1 541	801	3 818	4 671	18 979	680 504
	2019	135 686	74 632	1 105 901			948	6 539	6 714	22 243	1 352 663
Belgique	2018	7 314		510 619	109 978	234		7 680	39 825	11 790	687 440
	2019	63 683	22 348	722 787	211 432	4 625		7 403	48 194	17 619	1 098 091
Autres pays de l'UE	2018	141 032		3 444		19 603	10 242	8 805	132	10 341	193 600
	2019	55 079		1 126		15 267	7 071	9 466	71	2 366	90 447
Total UE	2018	1 592 856	1 855 808	2 327 431	570 728	280 115	62 727	60 729	62 843	64 980	6 878 217
	2019	1 694 780	1 934 363	3 327 201	678 775	262 131	36 230	66 798	80 803	67 698	8 148 778
Autres pays d'Europe	2018	1	1				1 457	586	16	506	2 567
	2019	714	1	47	0		5 891	587	19	666	7 924
Afrique	2018						5	1	0	17	24
	2019						0	0		12	12
Asie/Océanie	2018		0			0	14	2 382	31	4 912	7 338
	2019			35			1	2 089	48	1 927	4 100
Amérique	2018		0	25 054			124	6 157	2	1 516	32 854
	2019		0	22 172			35	6 646	2	1 140	29 994
Total	2018	1 592 857	1 855 809	2 352 485	570 728	280 115	64 328	69 856	62 892	71 931	6 921 001
	2019	1 695 494	1 934 363	3 349 454	678 776	262 131	42 157	76 120	80 872	71 442	8 190 808

Note: un 0 dans le tableau signifie un volume d'importation inférieur à une tonne.

Si une ligne est vide, aucune importation n'a eu lieu.

Source: Administration fédérale des douanes.

8 Valeur des importations

	2017	2018	2019	2018/19
Valeur totale	mio. CHF	mio. CHF	mio. CHF	%
Produits pétroliers	4 289.2	4 885.5	5 350.7	9,5
Pétrole brut	1 135.9	1 619.8	1 300.5	-19,7
Total	5 425.1	6 505.2	6 651.2	2,2
Valeur par tonne	CHF/t	CHF/t	CHF/t	%
Produits pétroliers	554.4	705.9	653.3	-7,5
Pétrole brut	400.3	534.4	474.8	-11,2
Total	513.1	653.7	608.5	-6,9

Source: Administration fédérale des douanes.

9 Statistique des exportations

	2017	2018	2019	2018/19
Produit	t	t	t	%
Essence	1 716	1 656	1 321	-20,2
Kérosène ¹	684 148	721 321	759 364	5,3
Carburant diesel	12 661	14 755	5 409	-63,3
Huiles de chauffage	293 049	321 102	260 838	-18,8
Bitumes	475	489	349	-28,6
Coke de pétrole	297	384	371	-3,4
Lubrifiants	15 943	16 669	17 200	3,2
Gaz liquéfiés	14 556	20 972	19 680	-6,2
Autres produits	8 635	20 182	61 796	206,2
Total	1 031 480	1 117 531	1 126 328	0,8

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	2017		2018		2019	
	t	%	t	%	t	%
Voie fluviale	2 446 764	23,2	1 745 921	17,6	2 850 792	26,2
Rail	3 566 695	33,9	3 457 517	34,9	3 520 623	32,3
Route	771 108	7,3	783 798	7,9	736 044	6,8
Voie aérienne	293	0,0	1 405	0,0	66	0,0
Pipelines	3 746 879	35,6	3 925 391	39,6	3 779 277	34,7
Total	10 531 739	100,0	9 914 032	100,0	10 886 802	100,0

Source: Administration fédérale des douanes.

11 Statistique des moyens de transport par pays ¹

Pays		Voie fluviale t	Rail t	Route t	Voie aérienne t	Pipeline Pétrole brut t	Pipeline Produits t	Total t
	2018	831 391	2 645 269	155 634	25			3 632 319
Allemagne	2019	1 133 064	2 540 988	145 993	36			3 820 080
	2018	0	8 207	76 347	229		894 550	979 331
France	2019		4 568	69 387	20		1 040 367	1 114 342
	2018		204 770	486 397	0			691 167
Italie	2019		190 304	465 725	0			656 030
	2018	643 980	19 632	4 483	0			668 095
Pays-Bas	2019	1 233 771	93 169	5 629	0			1 332 568
	2018	256 350	417 362	7 938	2			681 652
Belgique	2019	469 954	616 748	6 865	2			1 093 569
	2018	0	159 144	28 214	1 112			188 470
Autres pays de l'UE	2019	0	70 009	19 752	2			89 763
	2018	1 731 722	3 454 384	759 013	1 367		894 550	6 841 036
Total UE	2019	2 836 790	3 515 784	713 351	60		1 040 367	8 106 352
	2018	1 454	371	640	3			2 468
Autres pays d'Europe	2019	5 827	1 393	587	1	28 887		36 695
	2018			22	2	1 889 240		1 889 264
Afrique	2019		1	11	0	1 634 666		1 634 678
	2018	1 113	978	5 218	2	1 141 601		1 148 913
Asie/Océanie	2019	730	1 410	1 929	0	787 677		791 746
	2018	11 632	1 784	18 905	30			32 351
Amérique	2019	7 445	2 035	20 166	5	287 680		317 331
	2018	1 745 921	3 457 517	783 798	1 405	3 030 841	894 550	9 914 032
Total	2019	2 850 792	3 520 623	736 044	66	2 738 910	1 040 367	10 886 802

¹ Selon le moyen de transport utilisé lors du passage de la frontière suisse.

Note: un 0 dans le tableau signifie un volume d'importation inférieur à une tonne.

Si une ligne est vide, aucune importation n'a eu lieu.

Source: Administration fédérale des douanes.

12 Oléoducs

Nom	Type de produit		2016	2017	2018	2019
Oléoduc du Jura Neuchâtelois	Pétrole brut	t	2929756	2846742.538	3 018 407	2 732 024
	Spikes	t	0	0	0	0
	Total	t	2 929 756	2 846 743	3 018 407	2 732 024
	Débit moyen par heure	t/h	490	458	479	458
Sapro	Essence	t	92 480	73 014	60 763	64 544
	Kérosène	t	411 015	408 076	414 478	424 934
	Mazout/diesel	t	390 048	430 658	430 431	557 058
	Total	t	893 543	911 748	905 672	1 046 536
	Débit moyen par heure	t/h	272	248	267	261

Sources: Oléoduc du Jura Neuchâtelois, Sapro.

13 Importations par les ports rhénans

Produit	2017	2018	2019	2018/19
	t	t	t	%
Essences	380 802	342 062	477 606	39,6
Autres carburants	40 752	46 191	98 492	113,2
Mazout et diesel	2 019 542	1 338 498	2 159 652	61,3
Lubrifiants	439	–	16	–
Bitumes	14 502	8 003	14 468	80,8
Autres produits pétroliers ¹	1 938	2 051	6 321	208,2
Total	2 457 975	1 736 805	2 756 555	58,7

¹ Brut inclus.

Source: ports rhénans des deux Bâles.

14 Stations de marques ouvertes au public au 1^{er} janvier 2020

Marque	Type de station			Type de shop			Part des stations avec shop aux ventes (%)	Total 01.01.19	Total 01.01.20	dont sur auto-route	avec diesel
	Stations sans personnel	Stations libre-service	Stations avec service	Shop moins de 50 m²	Shop plus de 50 m²						
AGROLA	290	124	0	0	124	49	415	414	0	411	
AVIA	479	111	4	17	98	42	596	594	4	591	
BP	173	151	6	25	109	76	334	330	24	328	
CITY	1	20	0	3	17	98	22	21	2	21	
COMBUSTIA	32	0	0	0	0	0	32	32	0	32	
COOP	5	247	0	0	244	99	249	252	0	252	
ENI SUISSE ¹	127	126	0	40	99	82	258	253	9	250	
JUBIN	87	28	0	13	15	39	113	115	0	115	
MIDLAND	12	0	0	0	0	0	12	12	0	10	
MIGROL	160	148	0	31	117	77	307	308 ²	2	308	
OELTRANS	16	3	1	2	1	20	20	20	0	20	
OIL!	17	4	0	1	3	28	23	21	0	21	
POCO	1	0	0	0	0	0	2	1	0	1	
RUEDI RÜSSEL ³	270	27	0	3	24	22	302	297	0	294	
SHELL	60	113	7	43	77	91	182	180 ⁴	11	179	
SIMOND	26	0	0	0	0	0	23	26	0	23	
SOCAR	67	121	2	16	106	88	178	190	12	188	
SPURT	14	2	2	1	1	14	18	18	0	16	
TAMOIL	142	105	0	18	87	71	251	247	2	247	
VOEGTLIN-MEYER	28	3	0	0	3	19	30	31	0	31	
Total	2007	1333	22	213	1125	73	3367	3362	66	3338	

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: Avenenergy Suisse.

15 Caractéristiques des stations-service

	2017	2018	2019
Nombre total des stations, dont:	3382	3367	3362
stations avec diesel	3360	3340	3341
stations sur autoroute	65	66	66
stations sans personnel	2049	2023	1975
stations libre-service avec caisse	1270	1297	1333
stations avec service	63	47	22
stations avec shop de moins de 50 m ²	242	266	213
stations avec shop de plus de 50 m ²	1077	1080	1125
Ventes	Mio. l	Mio. l	Mio. l
par station	1,379	1,391	1,371
par station sur autoroute	3,208	3,135	3,056
par station sans personnel	0,620	0,636	0,746
par station libre-service avec caisse	2,508	2,456	2,314
par station avec service	3,282	4,522	2,257
par station avec shop de moins de 50 m ²	1,583	1,514	1,478
par station avec shop de plus de 50 m ²	2,785	2,779	2,681

Source: Avenenergy Suisse.

16 Part de la raffinerie aux ventes intérieures ¹

	2017	2018	2019
	%	%	%
Essence	29,4	28,5	27,3
Kérosène	0,7	0,3	0,2
Carburant diesel	29,7	31,8	28,2
Total carburants	22,2	22,5	20,5
Mazout	30,1	36,8	30,0
Huiles de chauffage moyenne et lourde	100,0	100,0	100,0
Total combustibles	33,8	38,8	31,4
Gaz liquéfiés	54,5	64,9	54,3
Total	25,3	26,3	23,2

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

17 Production des raffineries de Suisse destinée au marché intérieur et à l'exportation

Type de produit	2018			2019		
	Marché intérieur ¹	Exportation	Total	Marché intérieur ¹	Marché intérieur	Total
	t	t	t	t	t	t
Gaz liquéfiés	114 007	19 644	133 651	94 152	18 038	112 190
Naphta	8 506	6 979	15 485	1 750	17 463	19 213
Essence	668 542	41	668 583	636 695	56	636 751
Kérosène	6 447	30	6 477	3 264	46	3 310
Carburant diesel	909 230	1 297	910 527	810 130	–	810 130
Mazout	864 400	3 940	868 340	798 765	16	798 781
Huiles de chauffage moyenne et lourde	46 885	253 702	300 587	38 873	266 611	305 484
Soufre	5 359		5 359	4 726	11 836	16 562
Autres distillats et produits	2 368	6 824	9 192	2 055	36 774	38 829
Benzène	–	29 781	29 781	–	24 637	24 637
Total	2 625 744	322 238	2 947 982	2 390 410	375 477	2 765 887

¹ Ventes aux dépôts pétroliers et aux consommateurs.

Source: Carbura.

18 Recettes fiscales¹

	2017	2018	2019
	mio. CHF	mio. CHF	mio. CHF
Impôt sur les huiles minérales			
Essence	1 337,567	1 322,621	1 289,175
Carburant diesel	1 372,153	1 381,775	1 376,818
Kérosène	37,770	37,406	36,538
Autres ²	1,838	1,767	1,833
Huiles de chauffage et autres produits	18,176	15,283	16,968
Total des impôts	2 767,504	2 758,852	2 721,332
Surtaxe sur l'essence	927,996	917,662	894,398
Surtaxe sur le diesel	871,899	874,469	872,326
Surtaxe sur le kérosène	25,716	25,516	24,930
Autres ²	1,758	1,719	1,716
Commission de perception	69,958	69,748	68,753
Taxe sur la valeur ajoutée ³	958,138	996,830	996,475
Total recettes fiscales	5 622,969	5 644,796	5 579,930

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

	Essence	Carburant diesel	Mazout
	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres
Au 1 ^{er} janvier 2020			
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	113.68	122.97	65.35
Charge par 1000 litres	848.18	886.17	307.75
Charge en ct./l	84.818	88.617	30.775

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

	2017		2018	
	TJ	%	TJ	%
Pétrole brut et produits pétroliers	445 030	41,2	436 170	39,8
Force hydraulique	132 000	12,2	134 740	12,3
Combustibles nucléaires	212 720	19,7	266 330	24,3
Gaz	125 990	11,7	119 510	10,9
Charbon	4 610	0,4	4 290	0,4
Bois et charbon de bois	44 850	4,2	42 010	3,8
Ordures et déchets industriels	58 810	5,4	59 620	5,4
Autres énergies renouvelables	36 280	3,4	39 110	3,6
Electricité, solde import/export	19 980	1,8	-5 720	-0,5
Consommation brute	1 080 270	100,0	1 096 060	100,0

Source: OFEN: Statistique globale suisse de l'énergie 2018.

21 Consommation finale d'énergie

	2017		2018	
	TJ	%	TJ	%
Produits pétroliers	418 020	49,2	409 930	49,3 ¹
Electricité	210 540	24,8	207 530	25,0
Gaz	118 880	14,0	112 280	13,5
Charbon	4 610	0,5	4 290	0,5
Energie du bois	40 870	4,8	38 310	4,6
Déchets industriels	10 670	1,3	10 870	1,3
Chaleur à distance	19 810	2,3	19 400	2,3
Autres énergies renouvelables	26 420	3,1	28 270	3,4
Consommation finale	849 820	100,0	830 880	100,0

¹ Combustibles liquides 28,2%.

Carburants liquides 71,8%.

Source: OFEN: Statistique globale suisse de l'énergie 2018.

22 Bilan pétrolier suisse 2019

		Pétrole brut	Carburants ¹				Huiles de chauffage		Autres produits			Total
		Brut, spikes et add.	Essence pour auto-mobiles	Essence d'aviation	Kérosène	Carburant diesel	Mazout	Moyenne et lourde	Coke de pétrole	Autres produits énergét. ²	Produits non énergétiques	
		1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	
Importations, production nette de la raffinerie incluse ³	2018	3 085	2 234	3	1 860	2 774	1 903	315	35	92	567 ⁴	9 784
	2019	2 826	2 290	3	1 937	3 192	2 389	293	15	90	557 ⁴	10 765
	2018	7	2			15	17	304	0	21	66	425
Exportation	2019	39	0			5	13	306	0	20	88	432
Changement de produits	2018		0		0	-157	157					0
	2019		-1		0	-198	198	0				-1
Delta Stocks commerce en gros ⁵	2018	-6	70	0	-5	99	306	-10		0	-18	442
	2019	-9	-2	0	-63	-287	91	15		0	-27	-273
Ventes en gros	2018		2 301	3	1 855	2 701	2 349	1	34	71	484	9 801
	2019		2 286	3	1 874	2 702	2 665	1	15	70	442	10 058
Transformation d'énergie	2018					-3	-9	0				-12
	2019 ⁶					-3	-9	0				-12
Achat consommateurs	2018		2 301	3	1 855	2 698	2 340	1	34	71	484	9 789
	2019		2 286	3	1 874	2 699	2 656	1	15	70	442	10 046
Delta Stocks consommateurs ⁵	2018						253					253
	2019						125 ⁶					125
Consommation finale	2018		2 301	3	1 855	2 698	2 593	1	34	71	484	10 042
	2019		2 286	3	1 874	2 699	2 781⁶	1	15	70	442	10 171

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

Avenergy Suisse

Concept/design

Linkgroup AG, Zurich
www.linkgroup.ch

Auteurs

Ueli Bamert, Roland Bilang,
Fabian Bilger, Daniel Schindler

Traduction

Eric Zanetti, Denis Robert

Photos

Keystone, iStock, World Energy Council,
Archives Avenergy Suisse

Impression

Printlink AG, Zurich
www.printlink.ch



AVENERGY SUISSE
Spitalgasse 5, 8001 Zurich
www.avenergy.ch